



HAL
open science

La géographie comparative de l'attractivité des villes moyennes non littorales dans la dynamique régionale des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Gérard-François Dumont, Laurent Chalard

► To cite this version:

Gérard-François Dumont, Laurent Chalard. La géographie comparative de l'attractivité des villes moyennes non littorales dans la dynamique régionale des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Population & Avenir. 2008, pp.1-168. halshs-01052956

HAL Id: halshs-01052956

<https://shs.hal.science/halshs-01052956>

Submitted on 29 Jul 2014

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.

POPULATION & AVENIR

Association reconnue d'utilité publique*

Géographie comparative de l'attractivité des villes moyennes non littorales dans la dynamique régionale des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Gérard-François Dumont

Professeur à la Sorbonne

et avec la collaboration
de Laurent Chalard
et de Population & Avenir

2009

* 35 Avenue Mac Mahon, 75017 Paris ☐ /fax #33 (0)1 47 70 53 81
C.C.P. Paris 152-17 W web : www.population-demographie.org

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
CHAPITRE 1. LA QUESTION GENERALE DES VILLES MOYENNES ET SA PROBLEMATIQUE APPLIQUEE A LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	4
CHAPITRE 2 : LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE CHAQUE VILLE MOYENNE NON LITTORALE DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	22
CHAPITRE 3. L'ANALYSE QUANTITATIVE COMPAREE DE L'ATTRACTIVITE	61
CHAPITRE 4. L'ANALYSE QUALITATIVE COMPAREE DE L'ATTRACTIVITE	113
CHAPITRE 5 : D'UNE ANALYSE CROISEE DES ETUDES QUANTITATIVE ET QUALITATIVE A UNE TYPOLOGIE RAISONNEE	140
CONCLUSION	150
BIBLIOGRAPHIE	155
LEXIQUE	158
Liste des tableaux et grilles d'analyse	161
TABLE DES MATIERES	164
CARTE DES VILLES ETUDIEES	170

INTRODUCTION

Cette étude sur l'attractivité des quatorze villes moyennes non littorales dans la dynamique régionale des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur s'inscrit dans le cadre des différents travaux de géographie comparative que nous réalisons et dont un certain nombre ont déjà fait l'objet de publications sous forme de livres ou dans des périodiques.

Le premier chapitre de cette étude consiste à justifier sa pertinence, à préciser la logique des périmètres géographiques étudiés ainsi que divers éléments méthodologiques, avant de suivre une approche progressive.

Le deuxième chapitre permet de caractériser chaque ville, selon une approche monographique semblable effectuée dans le cadre d'un travail géographique de terrain, en insistant sur ses atouts et ses faiblesses.

La connaissance de chacune des quatorze villes moyennes non littorales étant affinée, la comparaison proprement dite peut débiter. Elle commence dans un chapitre 3 par l'analyse quantitative de l'attractivité qui permet de proposer trois premières typologies selon les indicateurs de situation, les indicateurs cinétiques, puis en combinant ces deux types d'indicateurs.

Le chapitre 4 peut alors proposer une nouvelle typologie fondée sur des grilles d'analyse qualitative des villes.

Enfin, après une discussion sur la combinaison entre les analyses quantitative et qualitative, une typologie finale est proposée.

Finalement, l'étude, parce qu'elle infirme les deux principales théories les plus en cours aujourd'hui sur l'activité économique, démontre la possibilité de stratégies territoriales pouvant s'appuyer notamment sur les différents résultats mis en évidence.

CHAPITRE 1. LA QUESTION GENERALE DES VILLES MOYENNES ET SA PROBLEMATIQUE APPLIQUEE A LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

L'objectif premier de l'étude de la géographie comparative de l'attractivité des villes moyennes non littorales dans la dynamique régionale des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur est de livrer des éléments de géographie qualitative, mixés avec un traitement approprié des données chiffrées. L'objectif second lié au premier est de contribuer à une meilleure culture territoriale susceptible d'aider la réflexion et l'action de tous les acteurs, quels que soient leur niveau de responsabilité (élus régionaux, élus locaux, dirigeants d'entreprises, responsables consulaires, responsables syndicaux, responsables associatifs...), dans l'aménagement et le développement durable du territoire.

1.1. Les villes moyennes en France : un avenir « par pertes » ou « par profits » ?

Pays centralisé à l'échelle géographique nationale mais aussi dans plusieurs de ses régions, la France dispose néanmoins de nombreuses villes moyennes. Ces villes peuvent apparaître en difficulté dans un contexte de globalisation, d'internationalisation et de mondialisation¹ qui favorise un processus de métropolisation.

Pourtant, le rôle des villes moyennes demeure essentiel pour assurer le maillage territorial du vaste territoire de la France. Lorsque la connexion de ces villes avec les métropoles pouvant leur offrir des relais pour leurs activités est satisfaisante, il n'y a pas de raison qu'une bonne gouvernance obère leur développement, mais ce dernier est en partie lié à la métropole avec laquelle elles entretiennent le plus de relations. À l'inverse, l'éloignement d'une métropole limite leur dépendance et oblige ces villes à offrir à leur population une plus vaste gamme de services, ce qui ne serait pas nécessaire si elles se trouvaient dans l'espace périurbain d'une métropole, donc si elles n'étaient pas une unité urbaine au sens de l'Insee, c'est-à-dire autonome d'un point de vue morphologique.

Un des atouts généraux des villes moyennes peut résulter de la rapidité des communications due au moindre risque d'encombrement tel qu'il existe dans les métropoles, à des déplacements domicile-travail moindres ou moins stressants, à une meilleure qualité de la vie, à une connaissance réciproque entre les habitants permettant de faciliter les prises de décision, l'adaptation des besoins ou l'exercice de solidarité de terrain.

¹ Dumont, Gérard-François, « La stratégie d'aménagement des territoires français et la mondialisation », dans : Wackermann, Gabriel (Direction), *La France : aménager les territoires*, Paris, Éditions Ellipses, 2008, sous presse.

Il ne faut donc pas passer par pertes et profits les villes moyennes mais s'interroger sur leur avenir. Dans ce dessein, plutôt qu'un exposé théorique, rien ne vaut un exercice d'application permettant d'approfondir la question de la place du rôle et du devenir des villes moyennes.

1.2. Le choix des villes moyennes étudiées dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Bien que l'étude se nourrisse autant d'éléments qualitatifs que quantitatifs, son champ géographique ne peut être défini que sur des critères strictement objectifs et donc de nature chiffrée. Or, justement, la connaissance de l'armature urbaine de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur permet de mettre en évidence une strate de villes de dimension spécifique et pouvant utilement être mises en comparaison.

Le contexte général de l'armature urbaine de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Rappelons que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la plus urbanisée de France après l'Île-de-France, avec un taux d'urbanisation de 92 % selon le dernier recensement (1999). En conséquence, l'évolution démographique et socio-économique concerne tout particulièrement les villes, même si certaines communes rurales peuvent avoir des taux de croissance démographique élevés en valeur relative, notamment en raison d'une population de départ assez limitée.

De la typologie des quatre grandes métropoles...

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur se caractérise par un tissu dense d'unités urbaines de tailles diverses (de 2000 habitants, seuil minimal, à 1,35 million d'habitants), qui regroupent ensemble 297 communes. Son armature urbaine est dominée par quatre métropoles, représentant les deux tiers de la population régionale, qui se répartissent en deux catégories.

En premier lieu, se distinguent dans la hiérarchie régionale, Marseille et Nice, les deux métropoles « internationales » (ou « européennes » selon les formulations). Ces deux métropoles comptent respectivement 1,35 million d'habitants et 0,89 million, soit près de la moitié de la population régionale. Leur rôle primatial dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est évident et incontestable. Elles ont notamment fait l'objet d'ouvrages spécialisés. Par exemple, Marseille a été étudiée par B. Morel (1999) et Nice par A. Dauphiné (1990).

Ensuite, à un échelon de deuxième importance, se trouvent les deux métropoles « moyennes », Toulon et Avignon, préfectures des deux autres départements « urbains » de la région, le Var et le Vaucluse. Leurs unités urbaines comptent respectivement

520 000 et 260 000 habitants. Elles exercent une influence qui se situe *grosso modo* à l'échelle d'un département ou d'une partie de leur département. Constatons également que l'unité urbaine d'Avignon exerce son influence sur les franges des départements voisins des Bouches-du-Rhône et du Gard.

Ces deux catégories représentent, pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le niveau des « métropoles ». Elles ont un rôle très important pour la dynamique économique régionale, concentrant hommes et activités. En conséquence, nombre d'études ont porté leur intérêt sur ces métropoles et singulièrement sur les deux premières.

... aux quatorze « villes moyennes » non littorales

En revanche, il n'existe pas de géographie comparative des villes de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur moins peuplées que les quatre précédentes. Pour connaître et comprendre de manière plus efficace les situations et dynamiques territoriales et la façon dont s'établissent les réseaux géographiques, il est donc nécessaire d'analyser les conditions d'attractivité des unités urbaines moyennes de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Leur population et leur rayonnement sont évidemment inférieurs à ceux des quatre grandes agglomérations citées précédemment, mais essentiels pour l'aménagement du territoire.

Il convient d'abord d'écarter² les deux principales unités urbaines situées au rang démographique cinq et six : Fréjus-Saint-Raphaël qui compte plus de 92 000 habitants et Menton 68 500 habitants (au 1^{er} janvier 2006). Leur prise en considération aurait un effet de taille majeure, les autres villes moyennes comptant toutes moins de 55 000 habitants, et leur nature littorale (station balnéaire, port de plaisance...) induit des caractéristiques très spécifiques avec, en outre, pour Menton, la double proximité de Monaco et de Vintimille (avec qui Menton se trouve en réalité insérée dans une agglomération internationale).

Une comparaison pertinente appelle de définir une strate de l'armature urbaine, celle des villes moyennes, dont l'unité urbaine compte plus de 13 000 habitants et moins de 60 000 habitants. Ces villes moyennes se situent dans la hiérarchie de l'armature urbaine entre les quatre grandes agglomérations précédemment citées et les petites villes que l'on situe généralement dans la fourchette de 3 000 à 20 000 habitants. Mais il semble qu'il convient aussi de considérer des unités urbaines comptant au moins 13 000 habitants (selon le RGP 1999) et qui ont le statut de préfecture ou de sous-préfecture,

² De même, dans notre étude sur les métropoles régionales intermédiaires, une certaine homogénéité avait conduit à écarter Rouen. Cf. Dumont, Gérard-François, Chalard, Laurent et Population & Avenir, *Les métropoles régionales intermédiaires en France : quelle attractivité ?*, Paris, DIACT/La Documentation française, 2007.

soit Digne-les-Bains, Apt, Briançon et Brignoles, car elles participent du maillage territorial. En réalité, ces « villes moyennes » non littorales sont moins analysées que les quatre, en raison de leur moindre importance.

Il convient de préciser qu'il s'agit ici de s'intéresser aux villes moyennes qui disposent de leur propre unité urbaine, et exercent en conséquence un rôle spécifique dans l'aménagement du territoire, et dont la comparaison peut être pertinente, même s'il existe par ailleurs différentes communes comptant plus de 20 000 habitants, mais intégrées dans l'une des quatre importantes agglomérations régionales. En effet, à l'issue de chaque recensement, l'Insee détermine depuis 1954 des unités urbaines qui ont une délimitation précise, fondée sur les photographies aériennes : "une agglomération urbaine est un ensemble de communes sur le territoire desquelles s'étend une agglomération de population d'au moins 2 000 habitants. Une agglomération de population est un ensemble d'habitations tel qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de 200 mètres". Selon ce découpage fondé sur un critère géographique de continuité du bâti, un certain nombre de communes de plus de 20 000 habitants sont comprises dans des unités urbaines plus importantes. Rappelons que, dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, il s'agit des communes suivantes :

- Antibes, Cannes, Cagnes-sur-Mer, Grasse, Le Cannet, Saint-Laurent-du-Var et Vallauris, qui font partie de l'agglomération de Nice (depuis 1999 pour Grasse, Cannes, Antibes, Le Cannet et Vallauris).

- La Seyne-sur-Mer, Hyères, Six-Fours-les-Plages, La Garde, La Ciotat, et La Valette-du-Var, qui font partie de l'unité urbaine de Toulon.

- Aix-en-Provence, Martigues, Aubagne, Vitrolles, et Marignane, qui font partie de l'unité urbaine de Marseille.

- Carpentras, qui fait partie de l'unité urbaine d'Avignon.

Ces communes, agglomérées à une grande ville, ne sont pas des « villes moyennes », c'est-à-dire disposant d'une agglomération qui leur est propre, et il ne serait donc pas pertinent de les comparer avec ces « villes moyennes ».

Le nombre de ces villes moyennes dont l'unité urbaine compte plus de 20 000 habitants et moins de 60 000 habitants est élevé, puisque la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en compte dix : Manosque, Gap, Arles, Cavaillon, Istres, Miramas, Salon-de-Provence, Draguignan, Orange et L'Isle-sur-la-Sorgue. En ajoutant des unités urbaines comptant moins de 20 000 habitants, mais ayant le statut de préfecture ou de sous-préfecture, s'ajoutent Briançon, Brignoles, Apt et Digne-les-Bains. Ces quatorze villes moyennes comptent environ le dixième de la population régionale (440 000 habitants), ce qui est loin d'être négligeable.

Il faut surtout souligner leur rôle primordial dans l'organisation du territoire régional, d'autant que certaines d'entre elles se situent dans des territoires relativement éloignés des quatre métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, comme Briançon ou Gap dans la partie septentrionale de la région. L'attractivité des villes moyennes s'exerce principalement à l'échelle infradépartementale et elles animent un nombre varié de cantons alentours de plus ou moins grandes tailles selon les cas. Les villes moyennes de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont donc incontestablement des éléments importants de l'aménagement du territoire régional. Elles constituent à la fois un apport et un relais du dynamisme des principales métropoles, et permettent une meilleure répartition de la croissance économique sur l'ensemble de la région, empêchant la formation de « déserts ». Témoins d'un développement harmonieux de la région, qui ne doit pas profiter qu'à certains territoires, ces villes moyennes appellent une utile géographie comparative selon la méthode précisée ci-après.

1.3. La présentation des unités urbaines étudiées

Une présentation synthétique peut s'inscrire dans le tableau suivant :

Tableau de présentation générale : Les unités urbaines moyennes non littorales de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Rang	Département	Unité urbaine	Population 1999	Statut administratif
1	84	Apt	14 100	Sous-préfecture
2	13	Arles	53 057	Sous-préfecture
3	5	Briançon	15 046	Sous-préfecture
4	83	Brignoles	13 569	Sous-préfecture
5	84	Cavaillon	37 721	Chef-lieu de canton
6	4	Digne-les-Bains	16 757	préfecture
7	83	Draguignan	41 533	sous-préfecture
8	5	Gap	36 262	préfecture
9	13	Istres	38 993	chef lieu de plusieurs cantons
10	84	L'Isle-sur-la-Sorgue	26 419	chef lieu de canton
11	4	Manosque	25 938	Chef-lieu de plusieurs cantons
12	13	Miramas	29 121	canton d'Istres Nord
13	84	Orange	37 279	Chef-lieu de plusieurs cantons
14	13	Salon-de-Provence	50 017	Chef-lieu de canton

	Total	435 812	
--	-------	---------	--

Deux villes moyennes dans les Alpes-de-Haute-Provence

L'unité urbaine de Digne-les-Bains compte 16 700 habitants sur 2 communes, la deuxième, Champtercier, étant peu peuplée (moins de 1 000 habitants).

Manosque, qui compte 25 900 habitants, est l'unité urbaine la plus peuplée des Alpes-de-Haute-Provence, avec 2 communes périurbaines, Pierrevert et Sainte-Tulle.

Deux villes moyennes dans les Hautes-Alpes

Gap, avec 36 300 habitants, est la plus importante unité urbaine des Hautes-Alpes, mais aussi des Alpes du Sud. Elle est unicommunale car elle dispose d'un vaste territoire communal de 110km².

L'unité urbaine de Briançon, qui compte 15 000 communes, comporte 5 communes, dont quatre communes périurbaines, Puy-Saint-Pierre, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Villar-Saint-Pancrace.

Quatre villes moyennes dans les Bouches-du-Rhône

L'unité urbaine d'Arles, avec 53 000 habitants, est la plus peuplée des villes moyennes étudiées. Elle compte deux communes, dont une en région Languedoc-Roussillon et plusieurs écarts. Arles est la plus vaste commune de France.

Istres, qui compte 39 000 habitants, est une unité urbaine unicommunale avec un vaste territoire communal de 114 km², dont un écart : Entressen.

L'unité urbaine de Miramas, ville quasiment nouvelle, comptant 29 100 habitants, couvre également Saint-Chamas (7300 habitants), donc 2 communes.

Salon-de-Provence, avec 50 000 habitants, est la deuxième unité urbaine la plus peuplée des 14 villes moyennes étudiées. Elle compte 4 communes, dont Pélissanne, 9000 habitants et deux autres nettement moins peuplées, La Barben et Grans.

Quatre villes moyennes dans le Vaucluse

L'unité urbaine d'Apt, qui compte 14 100 habitants, associe 2 communes, la deuxième commune, Gargas, étant peu peuplée (2 800 habitants).

Cavaillon, avec 37 700 habitants, est l'unité urbaine du Vaucluse la plus peuplée après Avignon. Elle compte 5 communes, Cheval-Blanc, Maubec, Robion et Taillades dont une dans les Bouches-du-Rhône (Plan-d'Orgon).

L'unité urbaine de L'Isle-sur-la-Sorgue compte 26 400 habitants, répartis sur 3 communes, la deuxième plus peuplée étant Le Thor (7500 habitants) et la troisième moins peuplée Velleron.

Orange, avec 37 300 habitants, a une unité urbaine comptant 3 communes, dont deux communes périurbaines, Courthézon et Jonquières.

Deux villes moyennes dans le Var

Brignoles, avec 13 600 habitants, est, selon le recensement de 1999, la moins peuplée des 14 unités urbaines moyennes étudiées. Cette unité urbaine comporte une commune périurbaine, La Celle.

L'unité urbaine de Draguignan compte 41 500 habitants sur 3 communes, avec Flayosc et Trans-en-Provence (5 400 habitants).

1.4. La méthode de comparaison des villes moyennes régionales non littorales

L'attractivité tient à une combinaison entre des réalités qualitatives, des éléments quantifiées, comme les caractéristiques purement démographiques, et les effets des stratégies, implicites ou explicites, de développement.

1.4.1. La méthode de comparaison

Réaliser une géographie comparative de l'attractivité des villes moyennes régionales non littorales nécessite de combiner une approche qualitative et quantitative qui aboutit dans un troisième temps à l'élaboration d'une typologie des villes moyennes.

1.4.1.1. L'analyse monographique qualitative

L'analyse monographique qualitative concerne des facteurs malaisés à quantifier comme le site ou la situation géographique, la diversification économique, mais qui peuvent être observées à l'occasion d'enquêtes géographiques de terrain. En effet, certains facteurs peuvent difficilement entrer dans des logiques numériques. Par exemple, on peut seulement parler de situation géographique favorable ou défavorable par rapport à telle ou telle préoccupation : touristique, foncière, d'accessibilité...

Dans un premier temps, correspondant au chapitre 2, est réalisé un travail d'étude de chaque « villes moyennes régionales non littorales » pour déterminer les caractéristiques précises de leur accessibilité, de leur localisation dans le territoire régional, et de leur géographie économique. La présentation successive de chaque ville moyenne régionale insiste sur les points forts et les points faibles de chacune d'entre elles.

1.4.1.2) L'analyse comparée quantitative

Dans un second temps, est réalisée une analyse quantitative concernant les facteurs pour lesquels existent des données statistiques, principalement d'ordre géodémographique et économique. Sont comparés successivement les indicateurs de situation des villes moyennes régionales non littorales. Puis l'analyse cinétique permet de compléter la comparaison dans l'optique de déboucher sur une typologie prenant en compte à la fois l'analyse de situation et celle cinétique.

Pour chaque critère, une première étape consiste à classer les villes moyennes régionales. Le rang ainsi déterminé des quatorze villes moyennes régionales permet d'affecter à chacune un nombre de points équivalant à ce rang. Par exemple, un point est affecté à la ville moyenne en première position dans le classement de la population totale, deux points à l'unité urbaine située en rang deux...

Dans une deuxième étape, pour chacun des ensembles de critères, un classement est rendu possible en additionnant le nombre de points obtenus, sachant que la meilleure attractivité provient du territoire comptant le moins de points, donc ayant obtenu en moyenne les meilleurs rangs. Cette simple addition de points signifie que chaque paramètre est considéré comme ayant une importance identique au regard de l'attractivité, car aucune recherche scientifique ne permet de retenir une pondération qui ne pourrait être que subjective.

La troisième étape, en additionnant les points de tous les paramètres, permet d'obtenir un classement général, sachant que l'importance et la variété du nombre de paramètres mesurant l'attractivité est la meilleure garantie de la qualité des résultats. La ville moyenne régionale non littorale ayant le moindre nombre de points peut objectivement être considérée comme la plus attractive. Puis l'attractivité relative diminue au fur et à mesure que des villes moyennes comptent un nombre de points supérieur. La ville moyenne régionale non littorale la moins attractive est, bien entendu, celle qui compte le nombre de points le plus élevé.

1.4.1.3) L'analyse comparée qualitative

Dans un chapitre 4, l'établissement de douze grilles qualitatives comparatives est commenté, avant de déboucher sur une nouvelle typologie spécifique.

1.4.1.4) La typologie finale

En prémices de la réalisation d'une typologie finale, une analyse croisée des études qualitatives et quantitatives (de situation et cinétique) permet d'approfondir les ingrédients de l'attractivité. Puis, ces analyses conduisent à la réalisation d'une

typologie finale des « villes moyennes non littorales » de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une fois déterminée la méthode utilisée, il s'agit désormais de préciser les critères qualitatifs et quantitatifs utilisés.

Précisons désormais les critères utilisés.

1.4.2) Les critères qualitatifs utilisés

En premier lieu, trois grands critères qualitatifs sont retenus.

La situation géographique est souvent considérée comme jouant un rôle primordial dans l'attractivité des unités urbaines. Dans une économie globalisée, internationalisée et mondialisée³, les territoires bien connectés aux réseaux de transports semblent profiter le plus des effets de l'internationalisation, avec des perspectives de développement économique apparemment importantes, alors que les territoires enclavés, donc mal reliés aux grands réseaux de transports, auraient tendance à être marginalisée dans une économie où dominent les flux. En règle générale, une situation géographique favorable apparaît comme un atout pour l'attractivité d'une ville. Cette situation s'évalue à travers plusieurs critères : la connexion autoroutière, l'accès à une gare et l'accès à un aéroport. Il est à noter que l'inscription d'un territoire dans les réseaux de transport n'est pas immuable, pouvant changer en fonction de l'évolution des communications et des flux⁴.

Un deuxième critère qualitatif concerne le **site**, souvent considéré s'il est favorable comme un atout pour le développement économique, car il permet à la ville de s'étendre sans engager des coûts élevés. *A priori*, les villes de plaines devraient être favorisées car elles disposent de plus grandes possibilités d'expansion des logements, des infrastructures comme des activités. Inversement, les villes de montagne apparaissent défavorisées car tout aménagement engendre généralement un coût plus élevé. Contrairement à la situation géographique, un site en général n'évolue pas dans le temps, s'avérant donc une caractéristique structurelle de l'attractivité d'une ville moyenne.

Troisième critère qualitatif, une certaine **diversification de l'économie** est considérée comme un atout pour assurer un développement économique pérenne, avec toujours la difficulté de suivre une ligne de crête combinant une identité économique et néanmoins une variété d'atouts. Les agglomérations ayant une diversification équilibrée

³ Cf. Gérard-François Dumont, « Globalisation, internationalisation, mondialisation : des concepts à clarifier », *Géostratégiques*, n° 2, février 2001.

⁴ A l'exemple des territoires desservis par des Compagnies à tarifs réduits. Cf. Ardillier-Carras Françoise, « L'immigration britannique en France. Le cas du Limousin », *Population & Avenir*, n 690, novembre-décembre 2008.

présentent dans le temps moins de risques que des agglomérations trop spécialisées. En effet, les unités urbaines diversifiées sont moins sensibles à l'affaissement d'un secteur économique, qui ne sinistre qu'une partie de l'activité économique de l'unité urbaine, sans empêcher le dynamisme des autres secteurs, susceptibles de le compenser. Ces unités urbaines peuvent rebondir assez rapidement après une phase de déclin dans une activité donnée.

Désormais, attachons nous aux critères quantitatifs.

1.4.3) *Les critères quantitatifs de situation*

Le travail de sélection des données à comparer, synonymes d'attractivité, permet de constituer plusieurs grands critères quantitatifs de comparaison. Douze critères sont retenus, trois concernant la population, trois l'emploi, trois les revenus, et trois le logement, chacun étant significatif d'un aspect de la situation de l'attractivité d'une ville moyenne régionale non littorale.

1.4.3.1. *Les indicateurs démographiques*

Les critères de population utilisés sont au nombre de trois.

Un premier critère utilisé est la comparaison de **la taille démographique** des villes moyennes de la région PACA. En effet, même si elles s'inscrivent dans la même fourchette démographique (20 000 – 50 000 habitants)⁵, les différences de taille sont suffisamment sensibles pour en faire des centres d'attraction plus ou moins importants. Ce facteur est souvent négligé dans les comparaisons, qui privilégient les indicateurs économiques. Or, une population double, c'est deux fois plus de consommateurs potentiels, ce sont des services plus développés, certains n'apparaissant qu'à partir d'un certain seuil de population. C'est aussi un équipement commercial plus fourni et une main-d'œuvre plus importante. Autant d'arguments qui, *a priori*, offrent des atouts relatifs aux villes moyennes les plus peuplées.

Le pourcentage de moins de 15 ans dans la population totale (rapport entre le nombre de moins de 15 ans et les effectifs de la population totale) est retenu ici de préférence au pourcentage de moins de 20 ans, traditionnellement utilisé en France comme indicateur de jeunesse⁶, car il permet de prendre en compte une évolution plus récente portant sur les quinze dernières années et non sur les vingt dernières. Un territoire jeune constitue un atout non négligeable dans un pays qui vieillit sensiblement. Cette situation lui assure des perspectives favorables de sa population active même si ces perspectives dépendent du système migratoire futur. Inversement, un territoire avec

⁵ A l'exception des villes retenues uniquement pour leur statut de sous-préfecture.

⁶ Dans les publications statistiques internationales figurent le plus souvent les moins de 15 ans.

peu de jeunes constitue un inconvénient car, dans la perspective d'un développement économique, la main-d'œuvre supplémentaire devra être importée. Cette situation rend impossible une croissance exclusivement endogène.

Le pourcentage de 60 ans ou plus dans la population totale (rapport entre le nombre de 60 ans ou plus et le nombre d'habitants) permet de déterminer le poids des personnes âgées dans un territoire donné, 60 ans étant l'âge traditionnel retenu en France, à partir duquel une personne est considérée comme âgée, sachant que l'âge moyen de départ à la retraite demeure, en France dans les années 2000, inférieur à 60 ans⁷. Un fort pourcentage de 60 ans ou plus peut signifier des charges actuelles ou futures spécifiques pour le territoire et une structure de la demande économique particulière.

1.4.3.2. Les indicateurs de l'emploi

Les critères d'emploi utilisés sont également au nombre de trois.

Le taux de la population active occupée est le rapport entre le nombre d'actifs ayant un emploi, quel que soit le lieu de cet emploi, dans l'unité urbaine ou dans un autre territoire, et la population active totale. Il s'agit d'un critère plus pertinent que le taux de la population active, qui inclut les chômeurs.

Un taux élevé de la population active occupée apparaît favorable, reflétant *a contrario* un taux de chômage limité. À l'opposé, si ce taux est faible, c'est le révélateur d'une situation défavorable, avec une part importante de personnes en âge de travailler qui se retrouvent en situation de demandeurs d'emploi.

Le taux de cadres et PIS est le rapport entre le nombre de cadres et PIS et les effectifs de la population active ayant un emploi. Il s'agit précisément de prendre en compte les « professions libérales, cadres et professions intellectuelles supérieures » selon la nomenclature générale en six catégories socioprofessionnelles de l'Insee⁸. Le taux de cadres permet d'examiner si les villes moyennes régionales s'inscrivent dans des activités impliquant des fonctions relativement élevées et donc si ces villes sont bien placées dans l'économie de la connaissance. Un taux de cadres élevé est le révélateur de l'importance relative des emplois qualifiés, et donc indirectement de la proportion d'activités à haute valeur ajoutée. Inversement, un taux faible signifie une forte prépondérance d'emplois moyennement ou peu qualifiés.

Le taux d'emploi est le rapport entre le nombre d'emplois et la population totale d'un territoire donné. Sont retenus tous les emplois localisés dans l'unité urbaine, qu'ils

⁷ Les organismes internationaux retiennent généralement les 65 ans ou plus.

⁸ Les cinq autres sont les „agriculteurs exploitants”, les „artisans, commerçants et chefs d'entreprise”, les „professions intermédiaires”, les „employés” et les „ouvriers”.

soient occupés par des personnes habitant dans l'unité urbaine ou en dehors, par exemple dans des communes du pourtour de l'unité urbaine connaissant un phénomène de paraurbanisation. Il s'agit donc, selon la terminologie de l'Insee, des « emplois au lieu de travail ». Le taux d'emploi permet de déterminer l'importance des villes moyennes étudiées comme pôles d'emploi. Élevé, il signifie que l'unité urbaine exerce son attraction sur un territoire plus ou moins étendu. Par contre, un faible taux révèle une dépendance extérieure pour l'emploi, vis-à-vis d'autres territoires, caractéristique d'une économie davantage résidentielle.

1.4.3.3. Les indicateurs de revenus

Les critères de revenus utilisés sont au nombre de trois.

Le revenu annuel médian est la valeur en euros qui représente le milieu de la répartition des ménages classés selon la taille du montant du revenu annuel du ménage. Un bas revenu médian est une situation peu favorable, car il est le révélateur de la faiblesse relative du pouvoir d'achat de la population locale, et donc de la consommation. C'est aussi, bien souvent, le reflet du faible dynamisme économique local et/ou de l'importance relative des emplois peu qualifiés

La part des revenus de pensions, retraites et rentes dans les revenus totaux des ménages est le rapport entre la valeur en euros des revenus de pension, retraites et rente et la valeur en euros du revenu total de tous les ménages. Deux causes peuvent expliquer une part élevée : une proportion de personnes âgées plus importante que la moyenne nationale ou un pourcentage plus élevé de personnes vivant de minimums sociaux. Dans les deux cas, un pourcentage élevé de revenus de pensions peut être considéré comme défavorable⁹ car il signifie que la population est soit âgée et/ou pauvre.

La part des ménages fiscaux imposés est le pourcentage des ménages ayant un revenu imposable parmi l'ensemble des ménages. Rappelons que le revenu imposable comprend « l'ensemble des revenus, bénéfiques et gains de toute sorte, perçus par le contribuable, ainsi que par les membres de son foyer fiscal quelle qu'en soit la source, française ou étrangère ». Cet indicateur est assez proche dans sa signification du revenu médian. S'il est faible, il témoigne de l'importance des populations aux revenus limités.

1.4.3.4. Les indicateurs de logement

Les critères de logements utilisés sont au nombre de trois.

La part des propriétaires dans les résidences principales est le rapport entre le nombre de ménages propriétaires de leur résidence principale et le nombre de résidences principales. Rappelons qu'« un logement est un local utilisé pour l'habitation ». Un

⁹ Sauf s'il s'agit d'un territoire habité par des retraités aisés.

faible taux peut être le témoignage d'une relative pauvreté, ou des caractéristiques de l'habitat de la ville moyenne. En effet, habituellement, une proportion élevée de propriétaires domine dans l'habitat individuel et est moindre dans l'habitat collectif.

La part des logements HLM dans les résidences principales est le rapport entre le nombre de ménages locataires d'un logement HLM comme résidence principale et le nombre de résidences principales. Sont considérés comme logements HLM : « les logements appartenant à des organismes HLM (habitation à loyer modéré) ou à d'autres bailleurs de logements sociaux et qui sont soumis à la législation HLM pour la fixation de leur loyer ». La part des logements HLM illustre l'importance relative de populations à revenus modestes. Cependant, dans certains cas, un pourcentage élevé peut résulter d'une politique municipale de construction active de logements sociaux pour les jeunes actifs, sans que cela soit forcément le témoin d'une pauvreté relative.

La part des logements construits depuis 1990 dans les résidences principales est le rapport entre le nombre de logements construits depuis 1990 parmi les résidences principales et le nombre total de résidences principales. Cette part des logements construits depuis 1990 est un indicateur qui témoigne du dynamisme démographique, en général lié à la croissance économique. Si ce pourcentage est élevé, cela peut s'accompagner de l'essor d'un secteur économique (le BTP) et, probablement aussi, d'un certain dynamisme démographique. Toutefois, il peut aussi s'agir essentiellement de construction de résidences secondaires.

Au total, additionnant les trois critères de population, les trois critères économiques, les trois critères de revenus, et les trois critères de logement, nous disposons de douze indicateurs quantitatifs de la situation de l'attractivité des villes moyennes régionales non littorales.

1.4.4) Les critères quantitatifs de l'analyse cinétique

Pour l'analyse cinétique, quinze paramètres sont retenus, répartis en huit critères, quatre concernant la population, trois l'emploi et un les revenus, chacun étant significatif d'un aspect de l'évolution de l'attractivité d'une ville moyenne régionale non littorale.

1.4.4.1. Les critères de l'évolution de la population

Les critères utilisés pour l'évolution de la population sont au nombre de quatre, déclinés en huit paramètres.

Le premier concerne **l'évolution de la population totale**, indicateur de l'attractivité d'une agglomération. En effet, dans un pays développé comme la France, les villes moyennes les plus attractives connaissent généralement une croissance démographique plus importante. À l'inverse, une stagnation ou un déclin économique,

donc une moindre attractivité, se traduit en général par une stagnation ou une décreue démographique. Pour prendre en compte l'évolution de la population totale, il faut considérer deux paramètres, d'une part l'évolution sur le moyen terme, soit la période 1975-1999 (donc depuis le phénomène de paraurbanisation) et, d'autre part, un terme plus court, soit la dernière période intercensitaire 1990-1999¹⁰.

Le deuxième critère de population tient à **l'évolution des composantes du mouvement démographique**. En effet, l'évolution globale d'une population dépend de deux facteurs : l'accroissement naturel et l'accroissement migratoire. Le premier (solde entre les naissances et les décès) montre si une agglomération croît par elle-même ; dans une ville moyenne, une croissance naturelle signifie généralement une augmentation du nombre de consommateurs, probablement une hausse des actifs ou du potentiel d'actifs et, donc, *ceteris paribus*, des possibilités accrues de création de richesses. Tout cela est *a priori* favorable à un dynamisme endogène. En revanche, un accroissement négatif a des effets contraires s'il n'est pas compensé par un second facteur, l'accroissement migratoire (solde entre les entrées et les sorties du territoire). Ce dernier traduit la capacité d'attraction d'une ville. En revanche, un solde migratoire négatif (sorties plus importantes que les entrées) signale l'insuffisance de l'attraction du territoire.

Deux autres paramètres se rattachent au critère de **l'évolution de la population jeune**. Les deux paramètres de ce critère sont, d'une part, l'évolution du nombre de jeunes en valeur absolue, qui met en évidence une « juvénocroissance » ou une « juvénodécroissance »¹¹ et, d'autre part, l'évolution de la proportion des moins de 15 ans dans la population totale.

Une augmentation du nombre de jeunes de moins de 15 ans, ou juvénocroissance, peut signifier pour l'unité urbaine une fécondité élevée ou une forte attractivité pour les jeunes couples en âge de procréer ou de jeunes familles. Elle peut être un stimulant pour la réalisation d'investissements, en termes de formation, d'équipements... À l'inverse, une diminution du nombre de jeunes, due à une moindre fécondité ou à un départ de couples avec enfants du territoire, minore la demande provenant de cette tranche d'âge et peut limiter l'intérêt de certaines réalisations, voire les rendre injustifiées.

En valeur relative, une augmentation de la proportion de jeunes présente une double signification. Elle signifie d'une part l'absence de vieillissement de la population « par le bas ». Elle peut donner une plus grande possibilité de rentabiliser la diffusion de produits nouveaux, par nature davantage demandés par des jeunes commençant à consommer ou à s'équiper. Au contraire, la baisse de la proportion des jeunes signifie un

¹⁰ Nous sommes obligés de nous cantonner aux résultats du recensement de 1999, puisque du fait du changement de méthode de recensement, les chiffres post-1999 ne sont pas exactement comparables avec ceux précédents (L. Chalard, G.-F. Dumont, 2005).

¹¹ Cf. Lexique.

vieillessement « par le bas » qui modifie la structure de la demande de biens et de services, d'une façon éventuellement défavorable aux nouveaux produits, et entraîne le risque d'une diminution de la population active à moyen terme.

Ensuite, en haut de la pyramide des âges, il convient de s'interroger sur les deux paramètres concernant **l'évolution des 60 ans ou plus**. Il s'agit de mesurer en valeur absolue l'évolution du nombre de personnes âgées, caractérisée par une gérontocroissance ou une gérontodécroissance (G.-F. Dumont, 1993) et, en valeur relative, un vieillissement ou un rajeunissement.

La gérontocroissance correspond à l'augmentation du nombre de personnes âgées. Sa forte progression peut, compte tenu des besoins de cette catégorie d'âge, dont une partie peut souffrir de mobilité réduite, exiger des besoins en équipement et en services, avec des effets sur les budgets de fonctionnement ou d'investissements publics, limitant *a contrario* les marges budgétaires pour d'autres investissements davantage porteurs d'attractivité.

Le vieillissement correspond à l'augmentation de la proportion des personnes âgées dans l'ensemble de la population ; il modifie la structure de la demande économique sur le territoire considéré, mais aussi éventuellement son importance, dans la mesure où les revenus des retraités peuvent s'avérer en moyenne moindre que ceux des actifs et même en diminution relative, compte tenu des réformes déjà engagées par diverses caisses de retraite. Le souci de financer la promotion nationale de la ville moyenne ou d'y consacrer du temps peut alors être moindre que celui de multiplier des offres de service pour les personnes âgées. En outre, une proportion plus importante de personnes âgées et donc de retraités est un atout économique relativement limité car le type d'emplois induits par la population des personnes âgées ne se traduit pas par des emplois à haute qualification, donc à hauts revenus susceptibles d'enrichir le territoire¹², même lorsqu'il s'agit de retraités à fort pouvoir d'achat. En revanche, une forte baisse de la proportion des personnes âgées peut engendrer des effets inverses favorables à l'attractivité de la ville moyenne.

Au total, les quatre critères de population permettent de retenir huit paramètres. Examinons désormais les critères de l'emploi.

1.4.4.2. Les critères de l'emploi

Au nombre de trois, les critères de l'emploi permettent de retenir six paramètres.

Un premier critère économique porte sur **l'évolution de la population active occupée** (ou ayant un emploi), avec deux paramètres : l'évolution du nombre d'actifs

¹² Par exemple, le nombre et le niveau moyen de qualification des emplois induits par une population de cadres sont plus élevés que ceux induits par une population de personnes âgées.

occupés et celle du taux d'activité occupée. Le premier paramètre est un critère plus pertinent que celui de l'évolution de la population active, qui inclut les chômeurs et dont le contenu peut varier selon les définitions données au chômage (définition utilisée par la France, définition au sens du BIT, définition du « préretraité » non considéré comme chômeur...) et selon des changements de comportement des individus dans leur souci de se déclarer chômeurs (demandeurs d'emploi) en fonction des changements de réglementation. En valeur absolue, l'évolution du nombre d'actifs occupés donne l'évolution réelle du nombre de personnes vivant dans la ville moyenne considérée et ayant un emploi, donc percevant des revenus professionnels. L'augmentation du nombre d'actifs occupés signifie qu'il y a davantage de personnes qui exercent une activité professionnelle, ce qui améliore les revenus du territoire considéré (par analogie avec le revenu national). Une augmentation peut s'expliquer par le fait que davantage d'habitants du territoire exercent une profession dans le territoire ou au-dehors. Cela est évidemment favorable aux revenus de ce territoire, qui peut en tirer des avantages dans la mesure où une partie importante de ces revenus est dépensée sur place. Si, en revanche, le nombre d'actifs ayant un emploi diminue, les revenus d'activité du territoire sont moindres.

Le second paramètre, le taux d'activité occupée est une mesure directe et peu contestable, donc un indicateur plus pertinent que l'évolution du taux de chômage, qui est un solde, donc une mesure indirecte reposant sur la définition complexe de la population active.

L'évolution du taux d'activité occupée, qui rapporte la proportion de population active occupée à la population active totale, mesure l'évolution du pourcentage des habitants de l'unité urbaine bénéficiant d'une rémunération liée au travail.

Le deuxième critère économique de l'attractivité des villes moyennes régionales non littorales tient à **l'évolution des cadres et PIS**, qui permet de distinguer deux paramètres. Le premier paramètre de ce critère concerne l'évolution du nombre de cadres et le second, l'évolution de la proportion des cadres dans la population active occupée.

En valeur absolue, l'augmentation du nombre de cadres témoigne d'une hausse des actifs occupés appartenant à une catégorie socioprofessionnelle supérieure, donc un nombre d'actifs disposant d'un pouvoir d'achat relativement élevé accru. Au contraire, la baisse du nombre de cadres signifie une diminution du nombre de personnes ayant un emploi appartenant à une catégorie socioprofessionnelle supérieure des actifs occupés, et donc, probablement, une baisse relative des revenus du territoire considéré.

L'évolution de la proportion de la population de cadres ayant un emploi (dans l'unité urbaine ou hors de l'unité urbaine) dans la population active de 15 ans ou plus

ayant un emploi indique les changements survenant dans la composition socioprofessionnelle des actifs occupés de l'unité urbaine. Une proportion qui augmente donne deux indications : d'une part, un pouvoir d'achat normalement supérieur dans l'unité urbaine ; d'autre part, 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 plus élevée de cadres 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... Donc une pression accrue pour stimuler l'attractivité.

Un troisième critère économique de l'attractivité des villes moyennes régionales non littorales est **l'évolution des emplois** dans le périmètre géographique de l'unité urbaine. L'évolution de l'emploi est un indicateur essentiel de l'attractivité d'une unité urbaine et doit être mesuré par l'évolution du nombre d'emplois et par celle du taux d'emploi.

La croissance du nombre d'emplois résulte de la capacité de l'environnement économique à permettre cette hausse de l'emploi et constitue, bien entendu, et *a priori*, un élément positif de l'attractivité. En revanche, une baisse du nombre d'emplois doit être interprétée comme une moindre attractivité.

Néanmoins, il convient de considérer aussi l'évolution du taux d'emploi, qui rapporte le nombre d'emplois existant sur le territoire à la population totale. En effet, un territoire peut connaître une hausse du nombre d'emplois, regardée comme un atout d'attractivité, mais une baisse du taux d'emploi dû à l'incapacité à développer autant les emplois que le nombre d'habitants, ce qui doit être jugé comme un handicap d'attractivité. Cela peut signifier par exemple une hausse du nombre de demandeurs d'emploi ou l'obligation pour des actifs d'aller chercher ailleurs un emploi, faute de créations suffisantes sur le territoire où ils habitent. La diminution du taux d'emploi de l'unité urbaine dans son ensemble peut signifier respectivement soit une paraurbanisation des emplois, soit des navettes plus longues pour rejoindre des lieux d'emploi dans d'autres territoires.

En revanche, l'augmentation du taux d'emploi signifie que l'unité urbaine crée plus d'emplois que sa population n'augmente, donc est normalement synonyme d'attractivité. Il faudrait néanmoins examiner de près cette augmentation, car le degré d'attractivité qu'elle exprime peut être très variable selon qu'il s'agit d'emplois à haute ou à basse qualification, d'emplois créés dans le cadre de la municipalisation d'activités

précédemment gérés dans un cadre associatif, ou d'emplois dans la fonction publique territoriale à l'occasion de la création de structures intercommunales¹³.

Au total, les trois critères de population permettent de retenir six paramètres. Examinons désormais les critères de revenus.

1.4.4.3. Les critères d'évolution des revenus

Un seul critère d'évolution des revenus est retenu : **l'évolution du revenu net imposable moyen**, car c'est le seul pour lequel nous disposons de chiffres d'évolution à l'échelle des unités urbaines. Une évolution positive témoigne d'un développement économique, puisque cela signifie que les revenus ont augmenté. Par contre, une diminution peut laisser penser que l'économie de la ville est en crise, pouvant s'expliquer par les pertes d'emploi, et donc par l'augmentation du nombre de chômeurs. Elle peut aussi témoigner de la création d'emplois très peu qualifiés.

Au total, additionnant les paramètres des quatre critères de population, des trois critères économiques, et du critère de revenus, nous disposons des quinze indicateurs de l'évolution récente de l'attractivité des villes moyennes régionales non littorales.

Mais commençons par prendre le pouls de chaque ville.

¹³ Autre exemple : après la loi 1999, période postérieure à nos données de référence, la création de Communautés d'agglomération devait s'effectuer par l'affectation de fonctionnaires des différentes communes de l'agglomération ; mais les données montrent que ces transferts, qui auraient dû suffire en accompagnant les transferts de compétences des communes vers la Communauté, se sont révélés insuffisants et, donc, que les effectifs de la fonction publique territoriale de diverses unités urbaines ont généralement augmenté en raison de la mise en place de l'intercommunalité.

CHAPITRE 2 : LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE CHAQUE VILLE MOYENNE NON LITTORALE DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Ce chapitre a pour but d'analyser, pour chacune des villes moyennes non littorales étudiées, les atouts et les faiblesses de ses caractéristiques géoéconomiques. Cette analyse essentiellement qualitative se fonde sur trois éléments. Le premier concerne la qualité de la connexion de la ville dans les réseaux de transports. Ce critère ne signifie pas qu'une bonne connexion soit automatiquement une force d'attractivité, comme le montre de nombreux exemples, comme dans le passé celui de Laroche-Migennes ou plus récent de la gare TGV du Creusot-Montchanin ouverte en 1981. La connexion n'est un facteur essentiel d'attractivité que si elle est valorisée. Dans le contraire, elle représente néanmoins un potentiel. Dans la réalité, son atout se trouve dans une situation intermédiaire.

Un deuxième élément qualitatif tient à la capacité du site à offrir des facilités foncières d'implantation d'activités ou d'urbanisation dans un cadre de qualité. Un troisième s'inscrit davantage dans l'ensemble formé par les différentes caractéristiques économiques existantes. Ces trois aspects qualitatifs, résultant pour l'essentiel d'une étude géographique de terrain, dont il faut souligner l'importance, exercent un rôle non négligeable dans l'attractivité de tout territoire. Leur analyse n'est pas conduite pour en établir une mesure propre à chaque ville, mais parce que parvenir à une comparaison entre les villes étudiées suppose préalablement de disposer d'une bonne connaissance de chacune d'entre elles.

Apt : un riche patrimoine et une identité économique souffrant d'un relatif enclavement

Apt est une cité ancienne, puisque, sous le nom *Apta Julia*, elle est fondée en 45 av. J.-C. sur ordre de Jules César et, dit-on, achevée en cinq ans. Ville romaine, elle se trouve précisément sur la voie romaine *Via Domitia*, qui relie l'Espagne à l'Italie, passant donc par Apt à l'époque, comme en témoignent les vestiges du Pont Julien à Bonnieux. Au Moyen Âge, elle est notamment un Evêché. Après une perte relative d'importance, Apt s'est redéployée pendant les Trente Glorieuses, en raison de sa fonction administrative d'unique sous-préfecture de Vaucluse, du début de la tertiarisation et en bénéficiant d'une émigration rurale des montagnes avoisinantes.

Un enclavement relatif

Mais Apt pâtit d'un enclavement relatif.

Des connexions routières plutôt malaisées

En effet, la ville n'est pas desservie par le réseau autoroutier régional et se présente, par rapport à la hiérarchie du réseau routier, en quelque sorte comme un « cul-de-sac ». En effet, à l'est d'Apt, la route nationale 100, qui n'a guère fait l'objet d'aménagements, rend les relations difficiles avec Manosque et donc limitées. Au Sud, la chaîne du Luberon, difficilement franchissable (la RD 943 compte de nombreux virages), limite les relations méridionales (Lourmarin), ce qui ne permet guère à l'agglomération de bénéficier du dynamisme aixois (Aix-en-Provence est à 50 Km). Au Nord, la RD 943 mène au plateau du Vaucluse (à Sault), mais c'est un territoire dépeuplé aux densités très faibles, d'où ne peuvent venir de grands flux d'échange. En conséquence, la ville est plutôt tournée vers Avignon¹⁴, à 50 km sans autoroute, mais trop éloignée du chef-lieu du Vaucluse pour bénéficier de la paraurbanisation¹⁵. D'ailleurs, les zones d'activités d'Apt se situent à l'ouest de la ville, en direction d'Avignon, ce qui témoigne d'une dissymétrie.

Pourtant, comme dans l'Antiquité, la vallée du Calavon pourrait constituer un axe fort de communication entre le Vaucluse et les Alpes-de-Haute-Provence. En conséquence, l'aménagement de la route 100 devrait se poursuivre à l'Est d'Apt jusqu'à Manosque et Forcalquier, pour se brancher sur l'autoroute A 51, aménagement qui pourrait être complété avec une possible déviation de la ville à 2X2 voies.

Plus de réseau ferroviaire

En outre, Apt n'est plus desservie par le train. Il existe certes une gare routière.

Au total, l'agglomération se trouve en difficulté pour les principaux flux de personnes et de marchandises, ce qui constitue un handicap pour son attractivité.

Un site subissant de réelles contraintes

Malgré une superficie de 44 km² pour la commune, le site de l'agglomération, lui aussi, ne rend pas aisé l'inscription d'Apt dans les circuits régionaux de communication matérielle. En effet, Apt est entourée de collines au Nord et au Sud, la vieille ville se trouvant positionnée là où la vallée du Calavon est étroite : Apt, à 235m, se situe donc à une sorte de goulet d'étranglement sur le Calavon. Et, au Sud d'Apt, le piémont du massif du Luberon atteint 500 mètres. Il existe cependant de meilleures possibilités d'expansion au nord-ouest et sur la commune de Gargas, avec quelques espaces plans dominant le Calavon.

¹⁴ Avignon étant une métropole de taille moyenne, son influence ne s'exerce que jusqu'à une trentaine de Km.

¹⁵ Cf. Lexique.

Notons aussi que la ville est partiellement en zone inondable, comme en témoigne le fait que la ville romaine se situe plusieurs mètres sous la ville moderne recouverte de limons.

Le site et les réseaux de transport existants ne sont donc pas *a priori* des facteurs favorables d'une attractivité économique et démographique.

Une économie entre un héritage renommé et la recherche d'une identité porteuse d'avenir

Pourtant, la ville a un secteur industriel qui est relativement le plus important des villes moyennes étudiées, puisque l'industrie y emploie 22 % des salariés. Comme dans les autres villes moyennes vauclusiennes, ce secteur se résume principalement à l'industrie agro-alimentaire, liée notamment à la présence de l'agriculture irriguée.

La « capitale mondiale du fruit confit »

L'activité bénéficiant de la plus forte notoriété est la confiserie, puisque la ville se donne le titre de « Capitale mondiale du fruit confit », avec, comme principal employeur de fruits confits, Kerry Aptunion France (entreprise anglaise). Cette production est historique, puisqu'elle remonte au Moyen Âge, époque où elle fournissait la cour papale d'Avignon. Aujourd'hui, cette activité du fruit confit, après avoir décliné et perdu beaucoup d'emplois, vit une certaine renaissance¹⁶ facilitée par le tourisme. Pourtant, elle a même failli disparaître, alors qu'elle employait plus de 2 500 personnes au début du XXe siècle.

Production d'ocre et BTP

Apt a donc souffert d'une certaine désindustrialisation, avec une forte réduction de l'emploi dans plusieurs industries traditionnelles, comme la poterie, la faïence et la production d'ocre qui a décliné dans les années 1930, remplacé par de nouveaux produits. Néanmoins, la production d'ocre reste un élément important de son identité économique. À cela s'ajoute le BTP, notamment grâce à la construction des résidences secondaires dans la région. Signalons aussi la présence de Delta Plus Group, leader français de la distribution d'équipements de protection individuelle (EPI), et d'entreprises d'illumination et de fabrication d'équipements chirurgicaux.

Le tertiaire non-marchand

¹⁶ Cet exemple montre l'importance de puiser dans son identité économique passée pour se déployer avec de nouvelles stratégies dans le futur, comme les couteaux de Laguiole, le fromage de comté, la ganterie à Millau...

Le tertiaire non-marchand¹⁷ d'Apt tient notamment à sa fonction sous-préfectorale et hospitalière, mais la ville a connu la réduction des effectifs de l'armée, qui s'est exercée de manière indirecte par la perte de nombreuses familles de militaires dans les années 1990, suite à la fermeture de la base de missile nucléaire du plateau d'Albion.

Un centre ville commercial

Le centre-ville d'Apt présente, avec des rues piétonnes agréables, différents commerces dans un cadre historique, mais Apt ne peut s'imposer comme le centre commercial unique du Luberon et, en outre, connaît peu d'économie résidentielle.

Un « des plus beaux détours de France »

Sur le plan touristique, la ville dispose de nombreux atouts. Siège du Parc Naturel Régional du Luberon, elle fait partie des « les plus beaux détours de France ». Son patrimoine est riche : cathédrale avec ses deux cryptes, hôtel Colin d'Albertas, joyau caché, qui mériterait une meilleure mise en valeur, digne des palais génois. Le secteur touristique pourrait être davantage exploité avec la valorisation de la maison du parc naturel du Luberon et de plusieurs musées dont celui de l'aventure industrielle.

Arles : d'importantes fonctions touristiques dans un contexte de relatif enclavement

Depuis 2000, Arles semble la ville moyenne qui a le plus relativement stagné en terme de population. En réalité, elle n'est probablement guère plus peuplée aujourd'hui qu'à l'époque romaine (Arelate) où, il est vrai, elle était l'une des plus importantes villes de la Gaule ! Début V^e siècle, avec l'installation de la préfecture du prétoire des Gaules, Arles devient même capitale de la Gaule. Au Moyen Âge, avec 15 000 habitants au XIII^e siècle, elle est la deuxième ville de Provence après Marseille. Témoigne notamment de cette importance historique les Alyscamps qui ont été une nécropole païenne puis chrétienne. Au XIX^e siècle, Arles connaît un déclin économique relatif car le chemin de fer ruine la batellerie arlésienne, tandis que l'implantation des ateliers de réparation PLM ne permet pas de compenser les pertes d'emplois. Au cours du XX^e siècle, sa population augmente peu par rapport aux autres villes de la région. En 1921, Arles est encore la deuxième commune la plus peuplée des Bouches-du-Rhône devant Aix-en-Provence, aujourd'hui presque trois fois plus peuplée, notamment parce qu'elle a souffert du déclin du trafic fluvial sur le Rhône. Pendant les Trente Glorieuses, sa croissance démographique est inférieure à la moyenne nationale. Se constate donc un

¹⁷ Le secteur tertiaire non marchand, qui se distingue du tertiaire marchand, comprend la production de services non échangeables comme l'administration publique, la justice, la sécurité, etc.

déclin relatif de long terme, sans véritable période de renaissance, ce qui est à prendre en compte, car il explique plusieurs éléments de la situation actuelle.

Un enclavement relatif

Sur le plan des réseaux de transports, la première impression apparaît favorable à Arles, mais l'analyse conduit à constater un enclavement relatif.

Des autoroutes proches mais la mettant relativement à l'écart

En effet, Arles est bien située, à la tête du delta du Rhône, lieu où se séparent le Petit et le Grand Rhône, mais les deux principaux axes de communications autoroutiers, l'A9 vers l'Espagne et l'A7 vers Marseille et l'Italie, la laisse à l'écart, passant à une trentaine de kilomètres à l'Ouest et à une quarantaine à l'Est. En conséquence, Arles ne peut pas bénéficier des flux de passage, parmi les plus importants d'Europe, comme Orange plus au nord par exemple. Arles bénéficie néanmoins de l'autoroute A 54 Espagne-Italie (avec plusieurs sorties); cette A54 devient dans la traversée de la commune d'Arles une 2x2 voies limitée à 90 Km/heure dans la partie urbanisée d'Arles.

Arles est aussi souvent encombrée d'un trafic urbain, étant donné l'existence de seulement deux ponts pour traverser le Rhône. En outre, la route 568 vers Marseille n'est pas aménagée en voie express, et apparaît dangereuse selon les statistiques d'accidents. La ville souffre donc d'un réseau autoroutier en quelque sorte inachevé.

Or, dans l'Antiquité, Arles était un terminus de la via Agrippa, qui venait de Lyon, et un grand port fluvial sur le Rhône, à proximité aussi des via Domitia et Aurelia qui traversaient le Rhône à Ugernum (Beaucaire). Arles illustre donc un cas typique d'une accessibilité routière très favorable relativement perdue suite aux aléas de l'histoire.

La desserte ferroviaire améliorée par un prolongement du TGV

Au plan ferroviaire, la ville s'est trouvée de nouveau à l'écart avec la construction de la ligne nouvelle TGV, mais dispose désormais de deux atouts nouveaux : la gare TGV d'Avignon n'est guère éloignée et une desserte quotidienne la relie en TGV vers Paris par la ligne classique PLM. S'ajoute une desserte en 50 minutes vers Marseille (à 89 Km). D'autres trains, grandes lignes ou TER, la relie au Languedoc-Roussillon (30 minutes pour aller à Nîmes, une heure pour Montpellier).

Une desserte fluviale valorisable

Le port fluviomaritime d'Arles assure la rupture de charge entre la mer Méditerranée et la vallée du Rhône, mais son trafic reste limité. Les éléments qui

pourraient lui faire (re)prendre de l'importance serait un plus grand essor du transport fluvial dans le cadre du développement durable et l'hypothétique canal Rhin Rhône.

Enfin, il convient d'ajouter une relative proximité de l'aéroport de Marseille-Provence à Marignane, soit 73 km par la route.

De larges possibilités permises par le site

Le site est favorable pour deux raisons : d'une part, Arles est le dernier pont sur le Rhône avant la mer Méditerranée, d'autre part dans une zone plane. Le fait d'être la plus grande commune de France (759 km²) lui permet d'importantes possibilités d'expansion. Cependant, des contraintes naturelles engendrent une dissymétrie entre l'est du Rhône sur la Crau et la Camargue, soumise au risque d'inondations. Par exemple, les quartiers de Trinquetaille et de Barriol, comme la commune de Fourques, sont considérés en zone inondable (se situant à moins de 10 mètres d'altitude), ainsi que le nord-est de la commune (anciens marais au niveau de la mer). Mais les terrains disponibles sur le rebord occidental de la plaine de la Crau (à plus de 20 mètres d'altitude), à l'est de la ville, où se développe le quartier de Pont de Crau, sont amplement suffisants pour le développement ; dans les années 1970, ils avaient d'ailleurs été déjà pris en compte dans le SDAU de l'aire métropolitaine marseillaise.

Un patrimoine touristique exceptionnel

Outre le secteur non-marchand, porté entre autres par la fonction sous-préfectorale, l'une des trois des Bouches-du-Rhône¹⁸, le tourisme constitue la principale richesse de la ville avec environ 2 millions de visiteurs par an, et deux centres principaux d'attraction touristique : la vieille ville et la Camargue. Arles présente en effet un patrimoine exceptionnel avec ses monuments romains, mais aussi médiévaux, classés, depuis 1986, au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. Arles bénéficie aussi de la proximité des Alpilles et a une place importante dans le Plan de rénovation du patrimoine antique de la région PACA (arènes, théâtre). Le musée de l'Arles antique est le plus visité du département et le musée Arlaten à la cinquième place. Citons aussi l'église et le cloître Saint-Trophime, les Alyscamps, les cryptoportiques (actuellement fermés), le musée Réattu ou les ruines de l'abbaye de Montmajour. Cette fonction touristique est stimulée par de nombreuses manifestations, comme les FERIA ou les corridas. Tout compris, les arènes reçoivent 300 000 visiteurs par an. Néanmoins, un handicap d'Arles tient à ce que le patrimoine est tellement riche qu'un besoin plus intense de réhabilitation se fait sentir. Le contraste est alors frappant avec les villes touristiques d'Europe du Nord comme Bruges.... Mais la désignation de

¹⁸ Avec Aix-en-Provence et Istres.

Marseille-Provence, décidée en septembre 2008, comme capitale européenne de la culture 2013 doit être un atout puisque fait partie de cette opération l'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, représentée par la ville d'Arles¹⁹.

Un autre atout touristique d'Arles, fort différent du premier, est la Camargue, avec son agriculture, sa faune, sa flore, ses rizières et ses plages, mais cet atout compte deux handicaps d'attraction : d'une part les moustiques, d'autre part le caractère de zone inondable qui limite la possibilité d'une éventuelle économie résidentielle.

Un troisième atout de nature touristique d'Arles est constitué des croisières sur le Rhône et un quatrième de l'héritage de Van Gogh (Espace Van Gogh, Fondation Van Gogh, pont).

Néanmoins, la fonction touristique d'Arles est essentiellement urbaine, ce qui signifie des courts séjours. La ville est notamment une destination de week-end, utilisant l'hébergement hôtelier (1700 chambres), ou à la journée en été pour des touristes logés dans les stations balnéaires du Languedoc.

Autre conséquence, le taux de résidence secondaire est faible, ce qui ne permet pas d'enclencher une dynamique d'économie résidentielle, comme dans le secteur voisin des Alpilles. D'autant que la ville d'Arles souffre d'une pauvreté relative qui se constate, avec entre autres des communautés gitanes en difficulté, et cela n'est pas un facteur d'attractivité pour l'économie résidentielle. Autrement dit, l'activité touristique ne débouche guère sur une attractivité résidentielle.

En outre, la mise en valeur – inévitablement coûteuse en investissements comme en fonctionnement - des considérables atouts touristiques d'Arles s'avère insuffisante pour assurer la prospérité de la population, ce qui appelle aussi un besoin de diversification du tissu économique

Une difficile diversification économique

Certes, Arles compte les industries agroalimentaires liées à l'agriculture (1 000 emplois), des entreprises d'équipement électrique et de bois pour la papeterie. Mais, malgré l'activité touristique, les performances économiques moyennes sont médiocres... Le taux de chômage est relativement élevé d'autant que guère d'activités se sont substituées à l'arrêt des activités de chaudronnerie et de métallurgie à la fin des années 1970 (2 000 emplois supprimés), ce qu'illustrent aussi les friches industrielles des ateliers SNCF.

Dans ce contexte, Arles œuvre pour affirmer un rôle de capitale de l'image, connue par les Rencontres internationales de la photographie qui se tiennent depuis 1970, notamment dans le cadre du développement d'industries numériques et culturelles,

¹⁹ Cf. le dossier de candidature d'avril 2008.

mais cette fonction représente un nombre encore limité d'emplois. Les fleurons de ce secteur sont les éditions Actes Sud et la maison de disques Harmonia Mundi, ainsi que le Studio Animation, spécialiste du dessin animé. Parallèlement, l'IUT, installé au cœur de la ville, dépendant de l'université d'Aix-Marseille I, compte une licence professionnelle « imagerie numérique » et 1200 étudiants en 2008. S'ajoute notamment Supinfocom, école d'enseignement supérieur spécialisée en infographie, dépendant de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, créée à Valenciennes en 1988 et ouverte à Arles depuis 2000.

Arles dispose aussi d'une grande zone d'activités et d'un centre pénitentiaire au nord de la ville, sans oublier au sud, à Salin-de-Giraud, les Salins du Midi, dont le nombre d'emplois s'est réduit notamment du fait de la mécanisation (de 500 personnes au début des années 1990 à 100 personnes aujourd'hui) et une usine chimique, Solvay, liée à la présence de sel, mais dont la pérennité est menacée.

Du fait du classement d'une partie de son territoire en zone inondable, le développement urbain d'Arles s'effectue aujourd'hui surtout à l'Est dans le quartier de Pont de Crau dans la Crau.

Briançon : une ville plutôt enclavée bénéficiant d'un tourisme alpin et patrimonial

Petite ville romaine sous le nom de Brigantio, Briançon est historiquement dans un lieu de passage animé depuis l'Antiquité : la *via Domitia* passe alors par la ville avant d'atteindre le col de Montgenèvre. Au Moyen Âge, Briançon doit sa prospérité surtout à sa fonction stratégique et à sa proximité des grands cols alpins et obtient une charte d'Humbert II, dauphin du Viennois, en 1343. Dans cette même période, avec l'installation des Papes en Avignon, le nombre de voyageurs augmente et le rayonnement commercial des foires s'étend avec des marchands venant d'Italie, de Provence, des Flandres, d'Allemagne et d'Espagne. Plus récemment, son développement pendant les Trente Glorieuses est lié au ski, et à sa fonction administrative d'unique sous-préfecture des Hautes-Alpes et à une émigration rurale des montagnes alpines.

Une situation géographique insuffisamment valorisée par les réseaux actuels de transports

Néanmoins, la situation relative de Briançon dans les connexions matérielles s'est relativement dégradée au cours du XX^e siècle.

Des liaisons routières modestes

Briançon n'a pas de liaison autoroutière vers le reste de la région PACA, et la route 94 qui vient de l'A51 n'est pas entièrement aménagée dans sa partie finale après

Embrun, avec un goulet d'étranglement à La Roche-de-Rame. De même, à l'Est, la liaison avec l'Italie (RN 94) s'effectue par le col de Montgenèvre avec une route insuffisamment aménagée. Au Nord, la RN 91 vers Grenoble, qui passe par le col du Lautaret, est une route difficile.

Cette absence d'accès autoroutier et cette insuffisance des liaisons routières apparaît dommageable, car, potentiellement, l'agglomération est bien située, à proximité des grands cols qui permettent le passage de la Provence (par la vallée de la Durance) vers l'Italie et la Savoie. En effet, Briançon ne se situe qu'à 108 km de Turin, la grande métropole du Piémont, en Italie du Nord (1,5 million d'habitants). Pourtant, Briançon se trouve *de facto* à l'écart des flux importants entre la France et l'Italie, qui passent désormais plus au nord par le tunnel du Fréjus. Ces éléments témoignent aussi des insuffisantes relations entre la région PACA et l'Italie, contrairement à la région Rhône-Alpes, symbolisées par le tunnel de Montgenèvre qui relève du serpent de mer. En conséquence, les activités de type logistique peuvent difficilement se développer à Briançon, bien que le potentiel géographique existe.

Des liaisons ferroviaires connues et... méconnues

Briançon est une gare SNCF terminus, avec des trains vers Marseille (à 260 km) en 5 heures, soit une durée non compétitive par rapport à la voiture. Il existe aussi un train de nuit direct reliant Briançon à Paris. Néanmoins, mais cela est peu connu et guère valorisé par la SNCF, le plus court trajet vers Briançon de Paris (ou de Turin) consiste à descendre à Oulx en Italie (à 4h30 en TGV de Paris), à 30 km de Briançon, puis à prendre une navette autocar italienne faisant à l'arrivée de chaque TGV le trajet Oulx-Briançon. Les autres liaisons ferroviaires, de Briançon vers Marseille, via Aspres-sur-Buech, Sisteron et Aix-en-Provence, vers la gare Valence TGV (en 4 heures pour 211 km) via Die et Livron, et vers Grenoble (en 4 heures pour 190km), via Aspres-sur-Buech et le col de la Croix Haute, sont longues.

Les contreparties du caractère montagneux du site

L'agglomération, qui se proclame la plus haute d'Europe, est entourée de très hautes montagnes (tous les massifs culminent à plus de 2 000 mètres), et la vallée de la Durance est assez étroite, d'où de fortes contraintes foncières pour des zones d'activités. Il faut ajouter les risques naturels caractéristiques de toute ville alpine : glissements de terrain, inondations... En fait, la plupart des équipements se trouvent dans la vallée de la Durance à l'ouest et au sud de la ville haute.

Une économie bénéficiant du tourisme bi-saisonnier et d'une économie résidentielle

Outre le tertiaire non-marchand d'une sous-préfecture, avec un hôpital comme premier employeur, le tourisme est la principale source de richesse de la commune, symbolisée par 49 % de résidences secondaires dans le total des logements, soit, de loin, le maximum des villes moyennes étudiées. Il s'agit d'un tourisme de longue durée, non seulement de week-end.

Ce tourisme se fonde sur deux piliers : le premier, lié à la montagne, bénéficie de deux saisons²⁰ : hivernale (ski avec Serre-Chevalier²¹), mais aussi estivale, avec des promenades et des sports de montagnes et, dans les deux cas, beaucoup d'Italiens et d'étrangers venant de plusieurs continents. Outre Serre-Chevalier, les stations de ski du Montgenèvre et de Puy-Saint-Vincent ne sont pas très éloignées. Contrairement aux Alpes du Nord, Briançon bénéficie d'un faible écart de fréquentation entre les deux saisons, celle de l'été étant aussi importante que celle de l'hiver, y compris par des populations du littoral de PACA.

Le second pilier de l'attractivité touristique de Briançon tient à son patrimoine historique avec la vieille ville muséifiée et ses fortifications Vauban classées en 2008 au patrimoine mondial de l'humanité²² par l'UNESCO. Un troisième pilier tient aux qualités climatiques avec des établissements de santé liés : hôpital des Escartons...

Ce tourisme implique de nombreux emplois directs (remontées mécaniques, hôtels et restaurants) et indirects (centre médical des neiges et autres établissements liés à la santé, administration, cinéma, théâtre, casino Barrière en voie d'agrandissement en 2008...) parmi lesquels il faut compter nombre de travailleurs saisonniers.

La diminution de la population de Briançon constatée dans les années 1990 semble liée à un facteur conjoncturel : la dissolution du 159° RIA en 1994, remplacé par le centre national d'aguerrissement en montagne.

Au total, la ville dispose de nombreux services tertiaires, car son éloignement de villes moyennes ou grandes (aucune ville moyenne à moins d'une heure, Gap à 88 Km, Grenoble à 117 Km) les rend nécessaire. En revanche, l'industrie est quasi-inexistante.

Brignoles : la montée d'une économie plus résidentielle dans un contexte de fonctions commerciales et tertiaires non-marchandes

Citée selon les sources historiques en 558, Brignoles ne prend de l'importance qu'au Moyen Âge, au XIIe siècle, où elle devient la résidence d'été des Comtes de Provence. Après la Seconde Guerre Mondiale, Brignoles connaît une croissance

²⁰ C'est pourquoi l'office briançonnais du Tourisme se désigne « et du climatisme ».

²¹ Qui, comme Briançon, fait régulièrement l'objet d'aménagements.

²² Avec douze autres sites dus à Vauban comme Saint-Martin-de-Ré...

continue. Première préfecture du Var à la fin du XVIII^e siècle, Brignoles est l'autre sous-préfecture du Var avec Draguignan.

Un net, mais partiel désenclavement

Facilité des relations Est-ouest

Traditionnellement enclavée au nord du département du Var par rapport aux territoires méridionaux, la situation de Brignoles s'est sensiblement améliorée puisque la ville se situe sur l'axe autoroutier A8 (et la route nationale 7) Aix-en-Provence - Nice avec une sortie d'autoroute. Or, depuis les années 1980, cet axe est devenu essentiel comme espace de développement de l'intérieur de la région PACA en retrait du littoral. En outre, la départementale 1, qui se rejoint depuis Brignoles au niveau de Tourves et mène ensuite, après 40 km, à l'A52, permet ensuite un accès à Marseille. Finalement, du fait d'une orientation privilégiée des axes de communication est-ouest, Brignoles est aujourd'hui davantage sous l'influence de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille que sous celle de la préfecture du département du Var, Toulon.

Difficulté des relations Nord-Sud

En effet, les relations Nord-Sud sont difficiles, du fait de la présence de reliefs montagneux non traversés par de grandes vallées qui permettraient le passage des axes de communication. La route 554 vers le Sud ne permet donc guère un accès direct et rapide à Toulon. Au nord, cette même route mène aux terres du Haut Var (Barjols), territoire peu dense, sans activité économique majeure.

Absence de liaisons ferroviaires

Brignoles ne bénéficie plus de liaisons par voie de chemin de fer, la ligne Gardanne n'étant plus ouverte au trafic des voyageurs. Les projets de réouverture un moment évoqués n'apparaissent plus envisagés.

Une géographie offrant de larges disponibilités

Le site de Brignoles est plutôt favorable, puisque l'agglomération se situe dans une plaine centrée sur la rivière Caramy, bordée par des collines au nord et au sud, et dispose de vastes espaces de développement à l'est et à l'ouest.

Une économie administrative et résidentielle à la recherche d'une identité

L'économie de l'agglomération repose d'abord sur sa fonction administrative de sous-préfecture du département du Var, fonction qui lui avait d'ailleurs été supprimée en 1926, avant d'être réinstaurée en 1974.

S'ajoute un secteur commercial relativement important, notamment en centre-ville, car Brignoles est le pôle commercial le plus important du nord-ouest du département du Var, exerçant son influence sur un nombre important de communes, en raison d'un relatif éloignement des grandes métropoles (Toulon à 46 Km, mais à plus de 30 minutes). Elle se donne donc le titre de « capitale du Centre Var », formule qui figure à l'entrée de la ville sous le panneau l'annonçant. Brignoles bénéficie donc de son relatif éloignement géographique de la préfecture, dont, comme précisé ci-dessus, elle est séparée par des massifs montagneux, pour avoir sa propre zone d'influence sur le nord du département du Var.

Un troisième élément de l'économie de Brignoles tient au développement d'une économie résidentielle reposant sur l'héliotropisme positif couplé avec une certaine saturation du littoral.

Un quatrième élément lié repose, depuis le début des années 2000, sur une paraurbanisation, du fait du coût du foncier excessif dans l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille et sachant que, si Aix-en-Provence est à 57 Km, la zone d'activités de Rousset n'est qu'à 40 Km et accessible rapidement grâce à l'autoroute A8. Cependant, Brignoles subit la concurrence de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, plus proche d'Aix-en-Provence, qui s'est développée du fait de la paraurbanisation d'Aix-Marseille. Toutefois, pour l'instant, tant l'économie résidentielle que les effets de la paraurbanisation ne s'accompagnent guère d'implantations économiques, même si le BTP en bénéficie. En conséquence, il y a un risque de transformation d'une partie de l'unité urbaine en territoire-dortoir.

La cinquième caractéristique de l'économie de Brignoles tient à une attractivité touristique encore limitée. En effet, d'une part, le patrimoine est bien présent : vieille ville, ruines de l'abbaye à La Celle, musée du pays de Brignolais (ancien palais des Comtes de Provence), sarcophage de la Gayole dans le musée, le premier à avoir un symbole chrétien en Gaule... Mais, d'autre part, bien que Brignoles se situe dans un des principaux départements touristiques de la France, le tourisme y est limité par deux handicaps : un relatif éloignement des zones touristiques majeures (littoral varois, Verdon) et des réhabilitations à poursuivre.

Enfin, Brignoles est considérée comme la capitale agricole du Var, avec une activité viticole (AOC Coteaux Varois) qui domine, mais aussi de la polyculture. Par contre, elle n'abrite guère d'établissements industriels. L'exploitation de la bauxite s'est

terminée à la fin des années 1980 et les industries traditionnelles (tannerie, filature de soie et savonnerie sous le Second Empire) ont disparu. Il faut néanmoins signaler la zone industrielle des Consacs, concernant surtout de l'artisanat et le parc d'activités de Nicopolis, incluant des fonctions logistiques. Au plan de la sécurité civile, il faut citer l'unité d'instruction et d'intervention de la sécurité civile n° 7 (UIISC7) qui emploie 660 hommes. Compte tenu de ses missions de veille permanente, de lutte contre les feux de forêt en été, et de diverses opérations de secours le reste de l'année, sa pérennité dans une région à risque semble assurée.

Cavaillon : une ville à forte notoriété agroalimentaire favorisée par sa position géographique et sa proximité avec Avignon

Cavaillon conserve d'abord l'héritage d'une ville romaine : Cabello, lieu de passage de la Via Domitia, qui y franchissait la Durance, selon la voie qui reliait l'Italie à l'Espagne, alors grands espaces commerciaux de l'Europe méridionale. Ensuite, Cavaillon s'assure un bel héritage médiéval, y compris celui d'une importante communauté juive. Depuis la Seconde Guerre Mondiale, sa croissance démographique est continue.

Un bon accès autoroutier mais par un pont insuffisant

Comme dans l'Antiquité romaine, la Cavaillon du XXI^e siècle reste bien desservie, l'autoroute A7 Lyon-Marseille traversant son territoire (avec une sortie à 500 mètres de la ville). Cavaillon reste le principal axe de passage de la Durance entre Avignon et Pertuis. Mais le pont sur la Durance apparaît à améliorer, voire à doubler. Cavaillon manque aussi d'une réelle déviation, l'actuelle étant en partie urbaine. Néanmoins, la ville se présente comme un carrefour routier : RD 973 qui la relie à Avignon (à 37 km), RD 938 qui la relie à L'Isle-sur-la-Sorgue (à 13 km) et Carpentras (à 45 km), RD 2 vers Apt (à 38 km). La route nationale 7 passe à Plan-d'Orgon de l'autre côté de la Durance.

Les atouts et les limites du réseau ferroviaire

Sur le plan ferroviaire, la situation est contrastée. Cavaillon se situe sur la voie de chemin de fer secondaire Avignon - Miramas desservie uniquement par des TER (13 allers-retours par jour vers Avignon accessible en 35 minutes), mais la gare TGV d'Avignon n'est pas très loin puisqu'elle se situe au sud du chef-lieu, comme l'aéroport d'Avignon-Caumont (à 22 km). Cavaillon peut donc se targuer de l'avantage qui lui est indirectement prodigué par le réseau ferroviaire d'Avignon. En outre, Cavaillon ne se trouve pas considérablement éloigné de l'aéroport Marseille-Provence (à 55km).

Les contraintes directionnelles de l'extension géographique

Cavaillon se situe à côté du débouché de la vallée du Calavon, puisque cette rivière rejoint la Durance au nord de la ville. À part la colline Saint Jacques qui culmine à 180 mètres, la commune, qui compte 46 km², dispose de vastes espaces plats autour de sa colline dans la vallée de la Durance, mais les perspectives de développement ont été fortement limitées avec le plan de prévention des risques naturels qui classe une large partie de la commune en zone inondable. Désormais, le développement s'effectue essentiellement vers l'Est, jusqu'au pied de l'extrémité occidentale du Luberon. Dans le cadre de l'unité urbaine, d'autres possibilités d'extension existent aussi de l'autre côté de la Durance sur la commune de Plan-d'Orgon (dans les Bouches-du-Rhône).

Caractéristiques économiques : entre le « melon », Avignon et le Luberon

L'importance de l'emploi externe

Cavaillon fait partie de la zone d'emploi d'Avignon. Aussi nombre d'habitants vont travailler dans le Grand Avignon, dont la ville est éloignée de seulement 23 kilomètres, et donc accessible en environ une demi-heure. Cette localisation d'emplois de Cavaillonnais concerne notamment la zone d'activités Agroparc, particulièrement proche en venant de Cavaillon. En conséquence, seulement un peu plus de la moitié de la population active occupée de Cavaillon travaille dans sa commune de résidence.

De la « capitale du melon » à la distribution agro-alimentaire

L'agglomération de Cavaillon, surnommée la « capitale du melon », est largement tournée vers l'agriculture maraîchère (melon, pommes, poires) et ses dérivés. L'arboriculture demeure importante mais les emplois, le nombre d'exploitations et les surfaces exploitées sont en baisse. La production agricole s'oriente de plus en plus vers la qualité (labellisée) face à la concurrence de l'Espagne et du Maroc. Elle se complète, selon une logique de filière, par une industrie agro-alimentaire (conserveries, salaisons, préparation de plats cuisinés...), par un MIN comptant 220 entreprises et 2 000 emplois, par du commerce de gros agroalimentaire, ou par une logistique tournée principalement vers la distribution agroalimentaire. Se constate également le développement d'un pôle d'agriculture biologique. En réalité, l'important commerce d'expédition de légumes et de fruits dépasse largement la plaine du Comtat, et concerne aussi les Bouches-du-Rhône. Quant à l'industrie, en dehors de l'agro-alimentaire, elle est peu présente à Cavaillon, mais en développement, comme la fabrication d'emballages en bois à Plan-

d'Orgon. La géographie de ces différentes activités permet de distinguer notamment une grande zone au niveau de l'échangeur de Cavaillon et une autre au sud de la ville.

La dimension commerciale et touristique

Cavaillon est aussi une ville commerciale, avec un centre-ville qui exerce une attraction sur l'ouest du Luberon puisque l'agglomération se trouve justement à la limite occidentale du Luberon, importante zone touristique du département de Vaucluse, qui abrite un tiers des capacités d'hébergement. D'ailleurs, Cavaillon fait partie du Parc Naturel Régional du Luberon, ce qui favorise surtout le commerce, car les capacités d'hébergement touristique (hôtels, campings, gîtes ruraux) dans l'agglomération demeurent modestes. Pourtant, le tourisme urbain pourrait se développer davantage, en raison d'un potentiel non négligeable, avec l'hôtel de ville et sa verrière, la synagogue, la cathédrale Saint-Véran et son cloître, petit trésor caché, des vestiges romains (arc romain, musée archéologique) et le site de la colline Saint-Jacques.

Concernant le tertiaire non-marchand, il est limité, ne serait-ce que parce que Cavaillon est un simple chef-lieu de canton. La ville a été une éphémère sous-préfecture pendant sept ans entre 1926 et 1933, à la place d'Apt, qui a récupéré son statut ensuite.

Digne-les-Bains : une ville excentrée qui doit beaucoup à sa fonction départementale

Située à 608 mètres d'altitude, l'agglomération de Digne-les-Bains s'est installée au confluent du torrent des eaux Chaudes avec la Bléone et s'étend le long de cette rivière, affluent de la Durance. Ses eaux thermales, dans le Vallon des Eaux Chaudes, sont réputées depuis l'Antiquité. Pendant les Trente Glorieuses, la ville bénéficie de l'émigration rurale ou plutôt de l'émigration haute alpine, notamment en raison de sa fonction administrative.

Un accès routier quasi-unique et guère aisé

Dans les réseaux routiers, Digne-les-Bains apparaît enclavée, car elle n'est pas desservie par le réseau autoroutier régional. Elle se présente comme un « cul-de-sac » perpendiculaire à la vallée de la Durance. La route 85 qui mène de Digne-les-Bains à l'autoroute A51 pourrait être améliorée, d'autant que l'éventuel barreau autoroutier vers l'A 51 semble relever du serpent de mer. L'autre accès routier à Digne-les-Bains, depuis Nice (distante de 150 Km) par la route de Napoléon est beaucoup plus malaisé, avec une route montagnaise parfois étroite comptant de multiples virages. Quant à la route vers le Nord-Est, elle ne dessert que des montagnes fort peu denses.

Des accès ferroviaires indirects ou plutôt touristiques

Digne-les-Bains n'a plus de réseau ferré conduisant vers la métropole régionale, mais un bus la relie, via Manosque, à la gare Aix-TGV en 2h05, puis à l'aéroport de Marseille-Provence en 2h25. Le contraste est étonnant entre ce bus flambant neuf et des bâtiments et équipements ferroviaires restant en piteux état. Il existe aussi le fabuleux train des Pignes vers Nice (accessible en 3 H 30), qui chemine de village en village, mais son rôle est presque uniquement touristique.

Un site magnifique mais contraignant

La superficie de la commune de Digne-les-Bains est vaste, 117 km², mais le site est très contraignant entre des montagnes qui culminent à plus de 1 000 mètres (1 219 mètres pour l'Andran au nord-ouest, 1 516 mètres pour le sommet de Cousson au sud, et 1 007 mètres pour la Grand Colle au nord-est) et la vallée de la Bléone, dont une partie est en zone inondable. Digne-les-Bains dispose donc de peu d'espaces plans. Du fait du relief, le développement s'effectue essentiellement en aval de Digne-les-Bains dans la vallée de la Bléone qui s'élargit vers le Sud-Ouest avec des pentes plus douces, donc en partie constructible, comme sur l'autre commune de l'unité urbaine, Champsercier. Dans les autres directions (Préalpes de Digne), les pentes sont abruptes, donc difficilement constructibles, et la vallée est étroite.

Le tertiaire non-marchand, une rente ?

La description de Digne-les-Bains par Bernard Barbier en 1980 reste encore valable aujourd'hui : « Digne... doit tout à sa préfecture et donc au choix qu'a fait pour elle la Constituante... Ville tertiaire, elle a d'abord des fonctionnaires... ». Digne-les-Bains semble dépendre fortement de cette rente. En effet, l'économie de la ville apparaît toujours particulièrement très liée à ses activités tertiaires non-marchandes, puisque les administrations sont les principaux employeurs (hôpital, conseil général, mairie, préfecture) en chiffres absolus comme en proportion. Comme Digne-les-Bains est le centre administratif d'un arrière-pays peu peuplé, les activités commerciales sont inévitablement limitées.

Une tête de réseau insuffisamment attirante d'un important potentiel touristique

Mais, avec 6 000 curistes par an, Digne-les-Bains demeure l'une des grandes stations thermales de France (rhumatismes et voies respiratoires), ouverte de mars à début décembre. Cependant, les thermes sont éloignés du centre-ville, avec une liaison peu aisée, ce qui limite les synergies entre les fonctions thermales et les autres fonctions urbaines. L'autre importante fonction économique relève du tourisme puisque

l'agglomération est la porte d'entrée de la plus grande réserve naturelle géologique d'Europe, qui abrite plusieurs musées, dont le musée-promenade à proximité. Mais la porte d'entrée de ces beautés alpines et du climat exceptionnel qui les accompagnent (les Alpes-de-Haute-Provence sont le seul département de France à pouvoir présenter un taux de zéro enfants asthmatiques pour mille) a des efforts à conduire même s'il elle sait faire valoir son nom assez régulièrement comme étape du tour de France²³. Outre la gare SNCF, déjà citée, les aménagements du centre-ville, en-dehors de l'hôtel de ville bien réhabilité, n'apparaissent pas particulièrement attractifs, et semblent dater, comme en témoignent des trottoirs plutôt vieillots, la gare routière ou la quasi-absence de rue réellement piétonne.

Quant au secteur industriel, il est fort peu présent, avec la plus faible proportion des villes moyennes étudiées. En particulier, le beau titre que se donne Digne-les-Bains de « capitale de la lavande » n'engendre pas localement une importante filière.

Draguignan : une importante fonction administrative et militaire en retrait des principaux réseaux de transport

Lieu cité, pour la première fois, en 909, Draguignan devrait son nom au dragon qui terrorisait la population et que réduisit saint Hermentaire, devenu patron de la ville. Au XIIIe siècle, Draguignan est un centre commercial et chef-lieu du baillage de Fréjus. Après avoir subi les vicissitudes de l'histoire, la ville remplace Brignoles comme préfecture du Var à la fin du XVIIIe siècle. En 1921, Draguignan est plus peuplée que Fréjus, mais moins peuplée que d'autres villes du littoral varois (Hyères et La Seyne-sur-Mer).

L'absence d'importants réseaux de transport traversant la ville

Draguignan semble *a priori* mal placée dans les connexions, mais ce point doit être relativisé.

Un écart des réseaux autoroutiers à relativiser

En effet, une première analyse montre un relatif enclavement routier de Draguignan compte tenu de son écart à l'A8 Aix-Nice-Italie, comme de son éloignement du littoral. Mais Draguignan est reliée par une route quatre voies de 13 km à l'A8 et à la route qui rejoint Fréjus et Saint-Raphaël, soit au total 32 km entre Draguignan et Fréjus. Finalement, en raison de la proximité de la vallée de l'Argens à une dizaine de kilomètres, Draguignan, bien que pouvant apparaître comme un cul-de-sac vers le Nord, peut être presque considéré comme une agglomération de la vallée de l'Argens, axe

²³ Pour les dernières années, 2005 et 19 juillet 2008.

majeur de développement, depuis les années 1980, du département du Var, outre les deux principales agglomérations de Toulon et Fréjus - Saint-Raphaël.

Au nord de Draguignan, la route conduit au plan de Canjuers, et à son immense base militaire parfois louée à l'armée allemande pour des essais de chars, et à la Haute Provence, donc vers des territoires fort peu denses. À l'Est, la route 562 qui mène de Draguignan à Grasse (à 55 Km) est un axe potentiel de développement, du fait de la paraurbanisation de la Côte d'Azur, mais guère aménagée (route avec de nombreux virages et peu rapide) : le projet un temps évoqué d'un doublement de l'A8 dans cette partie de la région semble abandonné. Or l'aménagement de cette route vers Grasse pourrait renforcer l'attractivité économique de l'agglomération en offrant, vers l'Est, un second axe de développement outre celui vers l'A8 puis le littoral. En effet, l'organisation de l'espace de Draguignan est de plus en plus tournée vers l'agglomération de Fréjus – Saint-Raphaël, et donc indirectement vers Nice, plus que vers la préfecture Toulon, car l'accès par autoroute depuis Toulon (à 79 Km), comme depuis Aix-Marseille, est compliqué, avec l'obligation de sortir au Muy, constituant un détour. Une sortie aux Arcs pourrait être envisagée.

En retrait des transports ferroviaires

Draguignan n'est pas desservie directement par le train, mais reliée par autocar à la gare des Arcs (à 11 km), gare se situant sur la ligne classique Marseille-Nice, desservie par certains TGV, des trains grandes lignes et des TER (vers Marseille et vers Nice). Pour les TGV, l'autre gare fréquentée par des habitants de Draguignan est celle de Saint-Raphaël, à 34 km, qui est davantage desservie que la gare des Arcs. La question se pose du positionnement futur de Draguignan par rapport à la LGV Côte d'Azur en réalisation, avec la localisation d'une gare nouvelle TGV.

Un plateau adossée aux derniers contreforts d'un massif montagneux

Le site de Draguignan, au cœur du Moyen-Pays, recèle des facilités différentes selon les horizons. Le Nord est adossé aux derniers contreforts d'un massif montagneux avec le Malmont qui culmine à 550 mètres. À l'Ouest, le Seiran culmine à 411 mètres. Entre des collines ravinées, hérissées de roches sculptées par les eaux, qui rendent difficile le développement urbain, le plateau calcaire de Draguignan est centré sur la vallée du Nartuby, qui offre des facilités de développement vers le Sud.

L'importance du tertiaire non-marchand

Draguignan est la « Capitale de l'artillerie ». Environ un tiers de l'activité économique est lié directement ou indirectement à l'armée, avec l'Ecole d'application

de l'artillerie, le musée de l'artillerie (dans un bâtiment moderne), et, à 20 km au nord, le camp militaire de Canjuers, le plus vaste de France. L'armée représente directement environ 3 200 personnes.

La deuxième caractéristique de l'agglomération est sa fonction administrative (sous-préfecture), bien que Draguignan ait perdu sa fonction de préfecture au profit de Toulon en 1974²⁴, la ville la plus peuplée du département. Cette décision reste psychologiquement mal vécue, même si elle n'a pas totalement handicapé le développement de la ville qui a conservé des atouts d'une sous-préfecture et même des héritages d'une ville-préfecture avec le bâtiment qu'utilise toujours le Conseil général²⁵, l'IUFM et ses bâtiments anciens et récents, des équipements judiciaires, le Service départemental d'incendie et de secours ou l'école d'infirmières... Draguignan dispose également de quelques autres formations d'enseignement supérieur.

Outre ses fonctions militaires et administratives (dont le siège de la communauté d'agglomération de la Dracénie), Draguignan compte un bel ensemble commercial avec des rues piétonnes. Le développement de l'agglomération de Draguignan s'effectue dans l'économie résidentielle, qui s'accompagne de BTP et de services à la personne, parce que l'agglomération bénéficie de l'héliotropisme positif. Face aux prix du foncier sur le littoral, de nouveaux arrivants, retraités ou actifs, souvent originaires de la moitié nord de la France, se reportent sur l'arrière-pays de Draguignan. Cette fonction d'accueil concourt à l'économie locale. Ce n'est pas le développement économique qui entraîne le développement démographique, mais plutôt le contraire. En conséquence, l'emploi augmente moins vite que la population active, contrairement à d'autres villes moyennes, témoignant de la relative faiblesse du reste du tissu économique, représenté par les deux principales zones d'activités de l'agglomération, à dominante commerciale : la première, Saint-Hermentaire à Draguignan (1 900 emplois) et la seconde à Trans-en-Provence (1 000 emplois).

Nombre d'actifs de Draguignan ont un emploi externe là où s'installent des activités économiques, sur l'axe de l'A8 au sud (qui abrite quelques zones d'activités) ou dans l'agglomération de Fréjus-Saint Raphaël (à 32 Km). Cette tendance devrait continuer de se renforcer avec la mise en place, aux Arcs, du parc d'activités des Bréguières qui pourrait créer 1 000 emplois. La vocation résidentielle de Draguignan semble s'accroître avec un risque de cité-dortoir.

²⁴ Notons que ce type de décision semble inimaginable aux Etats-Unis où la capitale des États est très souvent une ville secondaire.

²⁵ Avec une belle salle pour l'assemblée du conseil général qui vaut la visite.

Par ailleurs, le développement touristique a des atouts avec une vieille ville comprenant des restes d'enceinte médiévale, l'ancienne tour de l'Horloge, des maisons nobles, les musées (arts et traditions populaires, municipal)...

Apparemment relativement isolée dans la partie septentrionale du Moyen Var, Draguignan hérite d'établissements dont l'importance est due à ses anciennes fonctions préfectorales, conserve une importante fonction militaire et développe une fonction résidentielle en raison de sa proximité avec l'A8, d'un TGV proche parcourant pour le moment une ligne classique, et de la relative saturation du littoral.

Gap : un centre tertiaire complet malgré un désenclavement autoroutier non terminé

Ville romaine dans l'Antiquité, Gap se situait sur la via Domitia, qui assurait le lien avec l'Italie. Plus tard, au XIV^e siècle, Gap bénéficie de l'installation des papes à Avignon pour développer un artisanat de laines et de peaux qui la fait prospérer et pour profiter d'un passage plus fréquent de voyageurs. Après diverses vicissitudes de l'histoire, depuis la Seconde Guerre Mondiale, son développement est important, porté notamment par sa fonction administrative, l'émigration rurale, le développement du tertiaire puis l'économie résidentielle. En conséquence, elle est, avec près de 40 000 habitants, la principale agglomération des Alpes du Sud.

Un désenclavement limité par un serpent de mer

Gap apparaît *a priori* dans une position routière de carrefour entre la route méridienne de Grenoble à Aix-en-Provence, celle de Briançon à Valence ou à Nyons et Bollène et la route vers Barcelonnette²⁶, puis Cuneo en Italie. À l'Ouest, la route vers Nyons a une fonction limitée, assurant seulement un trafic local, menant vers des territoires peu denses, la vallée du Rhône étant éloignée et la construction d'un axe autoroutier peu envisageable. Au Nord de Gap, la route vers Grenoble demande un long espace-temps, notamment parce qu'elle doit franchir, à 8 kilomètres au nord de la ville, le col Bayard (altitude 1 248 mètres), l'un des principaux points de franchissement de la ligne de partage des eaux entre le bassin de la Durance (par son affluent la Luye) et celui de l'Isère (par son affluent le Drac). Néanmoins, Gap est presque reliée au réseau autoroutier régional de PACA par l'autoroute A51 qui, actuellement, se termine à 15 km au sud de l'agglomération sur la commune de Tallard. Mais seule la finition de l'A51, dont on peut se demander si ce n'est pas un « serpent de mer », vers Grenoble permettrait d'améliorer grandement l'accessibilité de Gap, avec des possibilités de

²⁶ Barcelonnette, Alpes-de-Haute-Provence, est tournée non vers Digne-les-Bains, mais vers Gap en raison du relief.

synergies avec la haute technologie grenobloise (décentralisations, ou installation de sous-traitants) d'autant que Gap a un cadre de vie attractif, donc des atouts semblables à Grenoble, sans certains de ses inconvénients (pollution, encombrements...). D'un point de vue autoroutier, Gap n'est donc pas véritablement atteint par le réseau autoroutier couvrant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ni inscrit dans un réseau alpin.

Une ligne ferroviaire peu rapide

Gap dispose effectivement d'une gare SNCF, sur une ligne Marseille-Briançon, mais peu rapide, guère concurrentiel par rapport à la voiture. Vers le Sud, le train met 2h 30 pour aller à Aix-en-Provence (à 152 km), via Aspres-sur-Buech, et 3 H 30 pour Marseille (à 180 km). Vers l'Ouest, le train vers Valence TGV (à 220 km), via Aspres-sur-Buech, Die et Livron, met 2 H 40 et celui vers Grenoble, à 124 km, met, via Aspres-sur-Buech et le col de la Croix Haute, 2 H 20.

Néanmoins, Gap dispose d'un aéroport à Tallard qui propose des vols sur Paris.

Les caractéristiques du site

Gap se situe entre le Dauphiné historique et la Provence administrative. Bien qu'étant à 733 mètres d'altitude, dans un secteur vallonné, la ville dispose, avec ses 110 km², de territoires relativement plats vers le Sud, offrant des possibilités de développement. L'extension de Gap s'effectue effectivement vers le Sud, là où le site est le plus favorable, en direction de l'A51 et des grandes métropoles provençales.

Une économie diversifiée autour d'un centre-ville à forte identité

L'économie de Gap se fonde d'abord sur la fonction préfectorale et ses effets induits, avec des établissements liés au tertiaire non-marchand : directions départementales de ministères, conseil général, hôpital, sécurité sociale... Dans le tertiaire non-marchand, il convient également de citer les fonctions militaires (garnison du 4^o régiment de chasseurs) et l'antenne de l'université de la Méditerranée (Aix-Marseille II) avec un pôle STAPS, un IUT Gestion des Entreprises et des Administrations (GEA), ainsi qu'un IUP "Métiers de la montagne" (master professionnel).

Ce rôle administratif est valorisé par l'éloignement des grandes métropoles (Marseille, Nice et Avignon en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Grenoble en région Rhône-Alpes). Et cet éloignement est aussi un atout pour le développement commercial et les métiers d'exercice libéral qui font de Gap le centre économique incontesté des Hautes-Alpes. L'atout commercial est lui-même rendu attirant par son centre-ville, avec une vaste partie piétonnière, des façades en bon état, et la belle image

de l'urbanisme commercial de centre ville, offrant une architecture alpine dépaysante pour le tourisme. Ce dernier, outre la ville, avec ses richesses patrimoniales comme l'hôtel de ville, la cathédrale Notre-Dame-et-Saint-Arnoux, l'église des Cordeliers ou le Musée départemental, peut trouver à proximité de nombreux ressorts d'attractivité : parc national des Ecrins, dont le siège est à Gap, lac de Serre-Ponçon et, dans un contexte d'essor du tourisme religieux, Notre-Dame de Laus, lieu de pèlerinage ayant fait l'objet d'une « reconnaissance officielle » par l'église catholique en mai 2008...

Quant à l'industrie, elle y est modeste même si le BTP s'est développé notamment grâce aux sports d'hiver. Il faut aussi noter la présence de Gap dans l'économie la plus avancée avec le parc d'activités technologique Micropolis. D'une certaine manière, Gap (ainsi que Briançon) a des caractéristiques rhône-alpines : revenu moyen plus élevé qu'en PACA, taux de chômage plus faible.

L'Isle-sur-la-Sorgue : Une plaine résidentielle et touristique avec des risques d'étouffement

Fief des comtes de Provence, puis des comtes de Toulouse, enfin du Saint Siège en 1274, l'Isle-sur-la-Sorgue exerce un rôle important au Moyen Âge. Fortifiée par les papes, elle devient le refuge des cités voisines et se trouve ainsi épargnée par les guerres de Religion. Dans la période récente, sa croissance démographique ne devient significative que depuis les années 1980.

Des connexions à la fois proches et lointaines

Une bonne situation, mais des dessertes souvent difficiles

Dans la plaine du Comtat Venaissin, à proximité d'Avignon (22 km), l'une des quatre métropoles régionales de PACA, L'Isle-sur-la-Sorgue bénéficie d'une assez bonne situation dans les réseaux routiers. Elle est reliée à l'autoroute A7, précisément à la sortie Avignon Sud (à 10 km) par la route 100, mais ce barreau routier vers l'Ouest est peu rapide du fait d'intenses flux de circulation. Le principal axe routier est orienté nord-sud, assurant la liaison avec Carpentras, à 19 km au nord, et Cavaillon, à 12 km au Sud, et passant sur le côté ouest de la commune de l'Isle-sur-la-Sorgue. Ces dessertes restent à améliorer, L'Isle-sur-la-Sorgue ne bénéficiant d'aucune voie express ni Nord-Sud, ni vers Avignon.

Entre TGV et lignes TER

Sur le plan ferroviaire, L'Isle-sur-la-Sorgue est desservie par la ligne TER secondaire Avignon – Miramas via Cavaillon, avec deux gares : L'Isle-sur-la-Sorgue et

Le Thor (13 allers-retours par jour vers Avignon, accessible en 25 minutes). L'Isle-sur-la-Sorgue n'est pas desservie par le TGV, mais se trouve guère éloignée de la gare d'Avignon TGV accessible par la route. Pour les habitants de L'Isle-sur-la-Sorgue, la mise en place d'un barreau ferroviaire entre Avignon centre et Avignon TGV permettrait de rejoindre la gare Avignon-TGV via Avignon centre par liaison ferroviaire.

En outre, L'Isle-sur-la-Sorgue se trouve à 12 km de l'aéroport d'Avignon-Caumont et n'est pas considérablement éloignée de l'aéroport Marseille-Provence (à 65km par la route).

Une vaste et riche plaine

Le territoire de la commune, soit 45 km², est presque entièrement compris dans la vaste et riche plaine de la Sorgue, sauf, au nord, quelques collines boisées (avec une hauteur maximale de 243 mètres), de part et d'autre du Valat du Tacher. Le site de L'Isle-sur-la-Sorgue, comme il correspond au cœur de la plaine du Comtat, comprend nombre d'espaces plans, et des possibilités d'urbanisation. Néanmoins, comme l'ancien marais de l'Isle a été aménagé, une partie du territoire se trouve en zone inondable, mais c'est aussi ce qui fait le charme de la ville, sorte de « petite Venise ».

Emplois externes et paraurbanisation

L'Isle-sur-la-Sorgue fait partie de la zone d'emploi d'Avignon, comme le symbolisent plusieurs zones d'activités à l'ouest de la ville, en direction d'Avignon. Seulement 43,5 % de la population travaille dans sa commune de résidence. En effet, L'Isle-sur-la-Sorgue se présente comme une agglomération paraurbaine d'Avignon, avec une forte fonction résidentielle pour des actifs travaillant dans l'agglomération d'Avignon, éloignée de 22 kilomètres, qui offre notamment des emplois tertiaires administratifs (préfecture du Vaucluse) et commerciaux (plus important centre commercial entre Lyon et Marseille).

Outre cette fonction paraurbaine explicative d'une partie de la croissance démographique depuis les années 1980, l'agglomération est tournée vers l'agriculture et l'agro-alimentaire (biscuiteries) puisque la qualité du sol et l'abondance de l'eau permettent d'importantes cultures maraîchères et fruitières (melon, vigne, oliviers, etc.) d'où l'existence de coopératives fruitière et agricole, de conserveries et d'industries légères. En particulier, se distinguent quatre importants établissements : SOLECO (Préparation, conditionnement et commercialisation de légumes frais) et SOCOPA (Elevage, pêche et chasse - Conseil commercial, financier et technique) dans la zone industrielle de la Petite Marine, Beaufour Ipsen (groupe pharmaceutique) à l'ouest de la ville sur la route d'Avignon et l'usine Rousselot, filiale du groupe néerlandais Sobel

NV (une des neuf usines du groupe, qui produit de la gélatine à base d'os et de peaux de bovins). Les activités du passé, fondées sur la force de l'eau et les multiples canaux pour des filatures de soie, papeteries, teintureries et moulins, ont disparu.

Mais la notoriété de L'Isle-sur-la-Sorgue provient de plus en plus de sa caractéristique de centre européen de la brocante et des antiquaires (favorisé par la proximité du Luberon). La ville serait devenue la troisième plate-forme européenne du commerce des antiquités, après Saint-Ouen et Londres. Le village des antiquaires de la gare regroupe une centaine d'antiquaires, localisés au sud de la vieille ville. En conséquence, l'offre touristique occupe directement (hôtellerie, camping, gîtes, restauration, loisirs, etc.) ou indirectement (artisanat culinaire, etc.) une part importante de l'économie de la ville, d'autant que la ville dispose d'un intéressant patrimoine et d'un cadre « vénitien » exceptionnel (roues à aubes, centre ancien entièrement entouré d'eau, maison René Char, musée du jouet ancien et de la poupée, musée de l'École d'autrefois...). Le tourisme profite aussi de ce que L'Isle-sur-la-Sorgue soit à proximité de Fontaine-de-Vaucluse, l'un des lieux les plus fréquentés du département de Vaucluse.

En revanche le tertiaire non-marchand a une faible importance relative, d'autant que l'Isle-sur-la-Sorgue est un simple chef-lieu de canton.

Istres : une ville nouvelle largement résidentielle tout en conservant son identité aéronautique

Au Xe siècle, le centre ancien d'Istres prend forme autour d'une maison seigneuriale. Autour de ce noyau féodal, une ville, ensuite encerclée de remparts, se construit peu à peu. Plus tard, Istres doit son premier essor industriel aux fabriques de soude de Rassuen en 1808, et à l'école d'aviation implantée en 1917, devenant une des plus grandes bases aériennes de France. Puis l'essor démographique s'accroît considérablement, à compter des années 1970, avec le statut de ville nouvelle (Rives de l'étang de Berre), surtout lié à l'implantation d'entreprises à Fos-sur-Mer.

Les réseaux internes et externes à repenser

L'inscription d'Istres dans les réseaux routiers apparaît moyenne. En effet, Istres n'est pas reliée au réseau autoroutier régional, mais desservie par une route à deux voies (569), qui constitue le principal axe de communication d'orientation Nord-Sud entre l'autoroute méridienne A54 (Salon-de-Provence - Nîmes) et le port de Fos-sur-Mer. Cet axe apparaît insuffisant d'une part en raison de l'importance de la circulation, notamment du trafic de camions lié au port de Fos-sur-Mer ; d'autre part, car cela peut limiter un développement plus important de la zone d'activités du Tubé, sise sur le flanc Ouest d'Istres. Vers l'Ouest, il n'existe pas de routes parce que la plaine de la Crau est

un territoire quasiment inhabité, et parce que la base aérienne fait frontière. Au sud-est, vers Martigues, la route est aménagée en voie express, mais avec nombre de rond-points pouvant notamment s'expliquer par une urbanisation résidentielle.

Compte tenu de l'étendue de la ville nouvelle, 113 km², y compris la base aérienne, et d'un choix urbanistique à densité plutôt faible (comme dans les autres villes nouvelles construites à cette période), il faut s'interroger sur les réseaux internes. Leur difficulté est symbolisée par la sous-préfecture dont l'accès malaisé engendre un fort usage de l'automobile. L'héritage urbanistique des années 1970 est donc une ville construite pour l'automobile (peu dense, très étendue, existence de larges rues plutôt dangereuses) ; seulement 3,5 % des déplacements internes à la commune se font en transports en commun. Se pose la question de savoir comment aller vers une ville durable²⁷ alors que c'est le contraire qui a été mis en œuvre, même si la diversité des quartiers et leur caractère souvent verdoyant n'est pas antipathique²⁸.

Des liaisons ferroviaires régionales

La gare d'Istres se trouve sur la ligne TER Miramas (à 10 km au Nord) - Marseille (à 58 km au sud-est), via Port-de-Bouc. Elle est desservie par 14 allers-retours par jour vers Marseille en une heure (23 minutes pour Martigues et 10 minutes pour Miramas). Une seconde gare, moins desservie, existe au sud d'Istres dans le quartier Rassuen. L'écart d'Entressen ne dispose pas de desserte ferroviaire, bien qu'une ligne de chemin de fer y passe à proximité.

En outre, Istres se trouve à 51 km de l'aéroport Marseille-Provence (à 65km par la route).

La variété du site

Le site d'Istres mêle des paysages différenciés : à l'Est, étang de Berre comprenant un port de plaisance, étang de l'Olivier au nord avec des collines partant de sa rive septentrionale, étangs de Citis et de Lavalduc au sud, plaine de la Crau à l'Ouest. Il reste des possibilités de développement vers le Nord, autour d'Entressen (en-dehors des zones protégées) et au Sud.

Entre l'aéronautique et le tertiaire non-marchand, une économie largement externe

Istres dépend de la zone d'emploi de Fos-sur-Mer, ce qui témoigne de la faiblesse de l'emploi local. En effet, seulement un peu plus de la moitié de la population travaille

²⁷ Cf. Wackermann, Gabriel (Direction), *Le développement durable*, Paris, Éditions Ellipses, 2008.

²⁸ Mais, dans certains quartiers récents, l'environnement apparaît à améliorer face à une impression de manque de finition urbanistique. Cette caractéristique n'est évidemment pas exclusive d'Istres.

dans l'agglomération, phénomène typique d'une agglomération résidentielle. Les revenus dépendent fortement d'emplois qui lui sont externes, surtout à Fos-sur-Mer et à Martigues, les deux principaux bassins d'emplois où la population d'Istres va travailler. Le premier bassin, Fos (à 10 km), après avoir connu des difficultés, est à nouveau très créateur d'emplois avec le développement de la logistique (Distriport), le trafic conteneurs, le terminal méthanier et le projet Fos 2 XL. Le second bassin d'emploi des Istréens, Martigues (à 15 Km), avec ses importantes infrastructures pétrochimiques, a vu son emploi se stabiliser. Des Istréens vont aussi travailler à Miramas, à Salon-de-Provence (à 23 Km) ou à Marseille, malgré la distance (58 Km). Ces flux divergents montrent l'existence de nombreuses interrelations. Bien que toujours privilégiés avec l'ouest de l'étang de Berre, les déplacements domicile-travail se diversifient, avec un fort recours à l'automobile.

Outre Fos-sur-Mer, l'autre pilier de l'emploi des Istréens, celui-là local, est la grande base aérienne 125 « Charles Monier » (elle peut accueillir la navette spatiale américaine), à l'ouest de la commune, sur la plaine de la Crau. Elle représente 5 000 emplois, car elle a engendré le développement d'industries aéronautiques, avec la présence de constructeurs d'avions militaires, comme Dassault Aviation, et de sous-traitants. Cet atout essentiel d'Istres est néanmoins à relativiser, car il présente un risque de monoactivité et appelle la nécessité de diversifier le tissu économique. Les zones d'activités Le Tubé Centre et Le Tubé Sud à l'Ouest de la route Nord-Sud, à côté de la base aérienne, y participent par des activités diverses : commerces spécialisés, BTP, artisanat....

Un troisième pilier de l'économie locale est le tertiaire, marchand et non-marchand, avec des fonctions sous-préfectorales depuis 1981, suite à la création d'un nouvel arrondissement dans le département des Bouches-du-Rhône pour prendre en compte la croissance démographique de ce secteur, et le siège du SAN Ouest Provence (intercommunalité qui regroupe désormais six communes dont Miramas et Fos-sur-Mer²⁹). Le centre-ville ancien d'Istres a une valeur touristique, mais peut être jugé difficilement accessible, assez petit et insuffisamment animé pour une ville de cette taille, comme le traduit la faiblesse relative du secteur commercial, le plus faible des villes moyennes étudiées en pourcentage des actifs.

En raison de la réputation de l'étang de Berre et de l'image de ville nouvelle, le tourisme est quasiment inexistant à Istres, alors que le centre-ville ancien, la diversité géographique, le musée consacré principalement à l'archéologie, le site de l'oppidum du Castellan, le port de plaisance sont des atouts potentiels. Il est vrai qu'Istres se trouve à l'écart, mais non à grande distance, des grands flux de vacanciers estivaux.

²⁹ Ainsi que Cornillon-Confoux, Grans et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Manosque : entre Giono et le nucléaire, un développement voulu dans un contexte d'accessibilité à l'aire métropolitaine aixoise et marseillaise

Citée pour la première fois au Xe siècle, Manosque est un centre de commerce florissant au XIIIe siècle, et la population y approche les 10 000 habitants. Le retour de l'insécurité au XIVe siècle, avec la menace des Grandes Compagnies, conduit la ville à améliorer ses portes, et c'est à cette époque-là que la porte Saunerie et la porte Soubeyran prennent leur forme actuelle.

Plus tard, pendant les Trente Glorieuses, la démographie de la commune profite de l'émigration rurale, puis connaît une quasi-stagnation, avant d'entreprendre une nouvelle phase, actuelle, de croissance, due notamment à la proximité de Cadarache et au projet ITER. Aujourd'hui, ni préfecture, ni sous-préfecture, mais ville la plus peuplée des Alpes-de-Haute-Provence, Manosque semble accentuer son écart démographique avec la préfecture Digne-les-Bains (à environ 60 km) comme avec la seule sous-préfecture du département, Forcalquier (à 20 km).

Sur un axe de qualité... mais unique

Considérant les réseaux Nord-Sud, la situation de Manosque est bonne, dans la vallée de la Durance, axe de passage fréquenté depuis l'Antiquité, avec une sortie autoroute de l'A51, principal axe de communication des Alpes du Sud. L'autoroute permet donc des relations rapides avec Cadarache, à 20 km au sud, grand pôle national et désormais international de la recherche nucléaire, et vers Aix-en-Provence, à 58 km, ville ayant bénéficié d'un fort dynamisme ces dernières décennies. Cependant, le barreau autoroutier entre l'A8 et l'A51 par Rians, qui permettrait d'éviter de repasser par Aix-en-Provence pour emprunter l'A8, n'est toujours pas à l'ordre du jour. Il renforcerait l'attractivité de Manosque, la liant mieux et plus rapidement à Toulon ou à Nice.

Quant aux liaisons Est-Ouest, elles sont de piètre qualité. Vers l'Ouest, Avignon est à 91 Km en empruntant une route qui relie la ville à la nationale 100, guère aménagée jusqu'à Apt. À l'Est, les routes 6 et 82 font la liaison vers Valensole et Gréoux-les-Bains, vers des plateaux peu peuplés. Au sud-est, la route 4 conduit à Vinon-sur-Verdon, ville du Var distante de 15 km, très tournée vers Manosque³⁰, et également en développement notamment grâce à Cadarache³¹, puis jusqu'à Saint-Maximin-la-Sainte-Baume via Barjols.

³⁰ D'ailleurs, Vinon-sur-Verdon fait partie de la communauté de communes Lubéron Durance Verdon, avec Manosque, Saint-Martin-de-Brômes, Gréoux-les-Bains et Montfuron, communauté dont le siège est à Manosque.

³¹ Ainsi que du souci de certaines populations de s'éloigner des métropoles du littoral. L'essor de Vinon-sur-Verdon s'est trouvée symbolisée en 1999 par l'ouverture d'un collège.

Une accessibilité ferroviaire limitée

Concernant l'accessibilité ferroviaire, l'agglomération dispose d'une gare SNCF, desservie par des TER vers Aix-en-Provence (45 minutes au mieux) et Marseille (1 H 30), mais la ligne est peu rapide. S'y ajoute le bus qui relie la gare Aix-TGV en 1h15, puis l'aéroport de Marseille-Provence en 1h35.

Une expansion géographique plutôt orientée

Manosque est bâtie sur un contrefort du Lubéron oriental, au-dessus de la plaine alluviale de la Durance, entourée au Nord (Mont d'Or) et à l'Ouest (Toutes-Aures) de collines dont certaines dépassent 700 m d'altitude. Le centre de la ville est à 330 m d'altitude. Entourée de boulevards qui la séparent nettement du reste de l'agglomération, la vieille ville est bâtie sur une colline entre le vallon de Drouille (sud-ouest) et celui des Couquières (nord-est). Les anciens faubourgs bâtis autour du centre ancien sont peu étendus, et dépassent à peine les deux vallons. Autour, les quartiers récents datent de l'expansion démographique des Trente Glorieuses et une urbanisation gagne d'une part les collines et, d'autre part, la plaine alluviale. L'agglomération dispose d'une superficie étendue, dont 57 km² pour Manosque. Avec une vallée de la Durance très large, même au point le plus large entre Sisteron et le défilé de Mirabeau (7 kilomètres environ), les possibilités d'expansion sont importantes.

Entre le tourisme et l'énergie du futur, une capitale économique départementale sans fonction préfectorale

Avant 1959, Manosque compte surtout des activités tertiaires dues à ses fonctions de centre commercial du sud du département des Alpes-de-Haute-Provence : mairie, hôpital, banques, lycées, clinique, maisons de retraite, CCI, tribunal de commerce...

En outre, elle développe sa fonction touristique en valorisant son centre-ville ancien au riche patrimoine architectural, mais où restent encore aujourd'hui des îlots à améliorer, et en se valorisant par la grande notoriété d'un enfant du pays, l'écrivain Jean Giono. L'attractivité de ce potentiel peut être encore amélioré en réglant mieux les questions d'accessibilité et de parking. Une autre activité est le commerce de gros et de détail lié à l'agriculture dans la vallée de la Durance.

Depuis 1959, l'agglomération bénéficie d'une dynamique nouvelle moins par des activités économiques présentes sur son territoire, que par la création par le CEA du centre de recherche et de développement technologiques pour l'énergie de Cadarache, à une dizaine de kilomètres de Manosque, dans le département des Bouches-du-Rhône, sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, qui emploie plus de 3 000 personnes.

L'importance de ce centre pour Manosque se mesure notamment par le fait que près de 40 % des actifs occupés ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Depuis les années 2000, Cadarache franchit de nouvelles étapes avec la mise en service en octobre 2007 de « La Rotonde », plate-forme logistique pour la collecte, le contrôle et l'expédition des colis de déchets faiblement radioactifs produit par les installations de Cadarache vers le centre de stockage de l'Aube de l'ANDRA (Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs). S'ajoute la construction d'Agate (station de traitement des effluents radioactifs liquides du Centre), de Magenta (magasin d'entreposage des matières nucléaires solides non irradiées), du réacteur RJH (réacteur Jules Horovitch), réacteur d'irradiation pour l'industrie nucléaire et médicale, du réacteur d'essais RES, dédié à la propulsion navale, et le projet ITER³². Manosque a anticipé ces évolutions par un vaste plan d'urbanisme visant à la fois à accueillir des employés de Cadarache, mais aussi des entreprises se développant ou s'implantant dans le contexte des projets de Cadarache, d'autant que sa proximité légèrement meilleure et son coût de foncier rendent Manosque compétitive par rapport à Aix-en-Provence. Ce plan d'urbanisme s'accompagne d'éléments innovants, comme l'école internationale créée sous l'égide de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou le nouvel hôpital en construction (intitulé pôle de santé) à l'est de la ville. Il se réalise parallèlement à l'obtention d'une labellisation concernant la filière de l'énergie avec le pôle de compétitivité « Capenergies » dont l'objectif est de faire émerger des projets d'actions de sensibilisation, de formation, de recherche, de déploiement de nouvelles technologies tournés vers le recours à des énergies non génératrices de gaz à effet de serre.

Un autre aspect de l'économie de Manosque tient au BTP, lié à ce qui précède, à la valorisation de produits agricoles, via une industrie agro-alimentaire raffinée (huile d'olive), à l'industrie cosmétique, dont le fleuron est la fabrication de parfums l'Occitane³³. Créée en 1976, cette entreprise est désormais un important employeur de la ville, installée dans la vaste zone d'activités de Saint-Maurice, au bord de l'A51, zone d'ailleurs dont il faudrait, comme beaucoup d'autres en France, améliorer l'aspect... Plus généralement, les entreprises de Manosque utilisent l'image de marque « Provence » à l'international, ce qui a été facilité par le changement de nom du département, qui permet de vendre les produits associés à l'image de la région. Dans une perspective plus ambitieuse, un pôle de compétitivité Arômes, saveurs Senteurs (Pass) a été labellisé. Il couvre l'ensemble des activités agricoles dans la production de plantes à parfum et

³² La demande d'autorisation de création de l'installation nucléaire Iter a été déposée le 31 janvier 2008 par ITER Organization, qui a un statut international.

³³ qui dispose de nombreuses boutiques dans différentes régions de France et à l'étranger (par exemple à Amsterdam) et dont on retrouve les produits dans les salles de bains d'hôtels internationaux (comme à Abu Dhabi).

aromatiques, les activités industrielles dans les arômes, la parfumerie, la cosmétique, les colorants, les biocides, l'industrie agro-alimentaire et agro-aromatique. Son objectif stratégique est de devenir un acteur mondial majeur de caractérisation et d'évaluation des ingrédients des parfums des arômes, des cosmétiques et des produits agro-aromatiques.

Il faut aussi signaler les emplois dus à la présence d'EDF et de l'exploitation de la Durance, notamment à Sainte-Tulle, à 5 km au sud de Manosque.

Miramas : des fonctions essentiellement résidentielles dans un cadre urbain de médiocre qualité et une forte accessibilité insuffisamment valorisée

Dans l'Antiquité, le territoire qui correspond à Miramas est sur une voie secondaire, comme l'atteste le Pont Flavien de Saint-Chamas, érigé par les Romains au I^{er} siècle av. J.-C. à l'époque de l'Empereur Auguste. Au X^e siècle, est fondée sur un petit mont « Miramas le Vieux », longtemps seul espace habité de l'actuel territoire communal de Miramas. Au Moyen Âge, le petit village de Miramas le Vieux compte 450 habitants. À la fin du XIX^e siècle, lors de la construction de la ligne Paris Lyon Marseille, au nord de Miramas-le-Vieux, sur la plaine de la Crau, se crée une ville nouvelle due au « PLM ». La mise en place du nœud ferroviaire entraîne sa croissance. Pendant plusieurs décennies, Miramas est essentiellement peuplée des cheminots et de leur famille. Puis l'économie de la ville se diversifie, notamment après 1968, avec la création d'emplois autour de l'étang de Berre.

Fondées sur le ferroviaire, les liaisons restent satisfaisantes

La proximité d'un réseau autoroutier non terminé

Au XXI^e siècle, Miramas se situe à une douzaine de kilomètres du carrefour autoroutier de l'A7 Paris-Marseille et de l'A54 Est-Ouest à Salon-de-Provence. Sa situation autoroutière pourrait être encore plus excellente, en cas de création d'un barreau autoroutier Salon-de-Provence - Fos-sur-Mer, qui pourrait jouer aussi le rôle de déviation de l'A7, pour boucler une autoroute entourant largement l'étang de Berre. Vers l'Ouest, la départementale qui part vers Saint-Chamas exerce essentiellement une desserte locale, aussi bien au Sud-Est le long de l'étang de Berre qu'au Nord-Ouest vers les Alpilles.

Un important double terminus ferroviaire

Miramas se trouve en terminus d'une liaison TGV avec Paris, mais aussi de trains grandes lignes. Elle dispose d'une importante gare, située à un nœud ferroviaire entre la

ligne classique PLM et deux lignes secondaires. Selon la première, Miramas est également un terminus, pour de nombreux trains régionaux venant de Marseille, via Port-de-Bouc ou via Rognac, en moins d'une demi-heure ou davantage en fonction du nombre des arrêts intermédiaires. Miramas se trouve sur une seconde ligne TER allant de Marseille vers Avignon, via Arles ou via Cavaillon. La deuxième gare de l'unité urbaine de Miramas, Saint-Chamas, est desservie seulement par des TER allant de Marseille à Miramas via Rognac.

En outre, Miramas se trouve à 38 km de l'aéroport Marseille-Provence.

La commodité relative du site

Bien que ne comptant que 26 km², Miramas dispose d'un vaste espace sur la Crau, avec néanmoins des possibilités relativement réduites. En effet, à l'Ouest, Miramas bute sur le territoire de la commune d'Istres, à l'Est, sur une zone de collines à sommet plat à Saint-Chamas et, au sud-est, sur l'étang de Berre. Mais le territoire de la commune n'est pas en zone inondable en raison de l'absence de cours d'eau sur la Crau.

Entre des emplois externes et le développement du secteur logistique

À l'origine essentiellement peuplée de cheminots, Miramas conserve toujours une forte emprise du chemin de fer, avec environ 800 emplois en 2008. Sa gare de triage est en effet une des plus grande de France, ce qui génère un trafic de marchandises important, puisqu'elle est le principal triage de la région et le troisième de France pour le nombre de wagons annuellement traités. Mais la ville se diversifie en bénéficiant de son appartenance à la zone d'emploi de Fos-sur-Mer. Des actifs se rendent travailler dans les différents pôles d'emplois d'alentour : Fos-sur-Mer (zone industrialo-portuaire), Istres (base aérienne), Salon-de-Provence (tertiaire) ou Berre-l'Étang (pétrochimie). En conséquence, Miramas est l'agglomération la plus résidentielle des villes moyennes étudiées, avec seulement 39,3 % de la population travaillant dans sa commune de résidence.

La diversification économique s'effectue aussi sur le territoire communal ou à proximité dans le secteur logistique avec deux plates-formes : Distriport et Clésud³⁴ sur les communes de Grans-Miramas (à cheval sur la zone de Salon, près de 3000 emplois à terme), avec une volonté de développer l'accueil "conteneurs", le transport combiné, les plates-formes de distribution et les services portuaires.

En-dehors de la mairie, deuxième employeur (650 emplois), le tertiaire non-marchand n'est pas particulièrement présent dans une ville qui n'a pas de fonction préfectorale et n'est même pas simple chef-lieu de canton, seul cas dans les villes

³⁴ Ces plates-formes protégées pour des raisons de sécurité ne peuvent être approchées par de non professionnels.

moyennes étudiées. Miramas ne dirige pas une intercommunalité, mais est membre du SAN Ouest-Provence dont le siège est à Istres, ce qui témoigne de sa faiblesse relative dans le tertiaire non-marchand. Néanmoins, l'armée est présente à l'ouest de la ville avec La Dynamite (R-MAT) : un dépôt de munition/stockage de poudre représentant 300 emplois.

L'économie commerciale de la ville est limitée par la faible attractivité d'un urbanisme et d'une architecture peu avenante du centre-ville de Miramas, en outre coupée par la voie ferrée, avec un plan urbanistique en damier sur sa moitié septentrionale. Miramas souffre soit de zones commerciales extérieures mieux achalandées, soit de la concurrence de Salon-de-Provence, ville proche (à 11 Km) qui bénéficie d'un centre-ville historique commercial beaucoup plus attractif. Au total, Miramas se caractérise par un véritable sous-équipement commercial par rapport à sa population.

Miramas dispose aussi d'emplois industriels à un niveau moyen avec Areva (ex-COGEA), mais dont les effectifs se sont réduits, 50 personnes contre 200 auparavant. Au Nord, la ZAC (zone d'aménagement concertée) des Molières représente 300 emplois : automobile, artisanat, BTP, sans établissements importants.

Concernant le tourisme, l'unité urbaine semble à l'écart : guère d'hôtels, guère de résidences secondaires. Il est vrai que Miramas, dans sa partie nouvelle depuis le XIXe siècle, laisse une impression d'inachevée, avec de nombreux terrains vagues au milieu de quartiers plus ou moins neufs, par exemple dans le quartier St Suspi ou à côté du théâtre. En outre, il n'y a pas vraiment de lien entre les quartiers en damier du XIXe siècle et les quartiers les plus récents au nord, Miramas donne l'impression, plus qu'ailleurs, d'une juxtaposition de quartiers à l'habitat différencié sans lien entre eux.

Pourtant, en dehors de cette partie de l'unité urbaine de Miramas née au XIXe siècle, le territoire de l'unité urbaine recèle d'atouts non négligeables, mais méconnus. Il s'agit du beau vieux village du XIIe siècle, très bien restauré sur un site magnifique, de Miramas-le-Vieux, où le tourisme est sous-exploité, comme en atteste le fait qu'aucun restaurant n'y soit ouvert le lundi en été. Saint-Chamas, l'autre commune de l'unité urbaine de Miramas, possède un patrimoine riche et varié : le pont Flavien d'époque romaine, le musée archéologique, la vieille ville avec ses habitations troglodytiques, l'aqueduc de l'horloge, le port de plaisance de 350 places, le deuxième de l'étang de Berre en dimension, la possibilité de pratiquer des sports nautiques, tout ceci avec un beau panorama sur l'étang de Berre, sans aucune vue sur les installations industrielles. Mais, bien que ce secteur de Saint-Chamas soit le mieux préservé, son potentiel touristique souffre de la mauvaise image de l'étang de Berre comme de celle de

Miramas, ville nouvelle comprenant aussi des quartiers en difficulté. Néanmoins, Saint-Chamas développe des fonctions paraurbaines.

Orange : une dénomination à forte notoriété insuffisamment valorisée

Ville fondée en 35 av. J.-C., Orange est mondialement connue par son théâtre romain et par ses Chorégies, dont les premières se sont déroulées en 1869 et ont établi le plus ancien festival de Provence. En 1163, l'Empereur Frédéric Barberousse élève Orange au rang de principauté. Depuis, Orange n'a jamais regagné sa prospérité de l'Antiquité (Arausio) ou du temps où elle était siège d'une principauté (elle avait même une université). Au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle, elle est plutôt en stagnation démographique. Puis sa croissance devient significative lors des Trente Glorieuses avec le renouveau démographique et l'émigration rurale. Cependant, son rang dans la hiérarchie départementale du département de Vaucluse n'évolue pas.

Aux portes d'un carrefour autoroutier

Dans l'Antiquité, la situation d'Orange est déjà privilégiée dans les réseaux de transport, puisque la ville est traversée par la *via Agrippa* qui suit la vallée du Rhône d'Arles à Lyon. Au XXI^e siècle, la ville, bien entendu toujours au débouché de la vallée du Rhône, sur l'un des principaux axes de communication de l'Union européenne, se situe au pied du carrefour autoroutier des autoroutes A9, qui se dirige vers l'Espagne, et A7, qui conduit au Nord vers Paris, la Suisse, l'Allemagne ou le Benelux, et à l'Est vers Marseille et l'Italie.

Orange est aussi traversée par la nationale 7, mais c'est plutôt un désavantage car cette nationale passe dans le centre-ville touristique, et se trouve souvent embouteillée notamment du fait de la surcharge de l'autoroute. Sa déviation apparaît nécessaire et urgente à réaliser, au risque d'asphyxier la ville par la circulation automobile. Plus généralement, l'entrée de la ville par le Sud est à requalifier, en lien avec une éventuelle déviation. Vers l'Ouest d'Orange, il n'y a pas de grand axe de communication faute de pont sur le Rhône au niveau de la ville. Vers le Sud-Est, la route vers Carpentras reçoit plutôt un trafic local. Vers le Nord-Est, soit vers Vaison-la-Romaine et Nyons (dans la Drôme), il faut aussi compter un trafic lié au tourisme.

Des liaisons ferroviaires complètes

La gare SNCF d'Orange, en centre ville, est desservie entre autres par un TGV depuis Paris, avec 2 allers et 2 retours par jour (3h20 de trajet pour la capitale). Orange est également desservie en ligne classique et par des liaisons régionales. Elle profite aussi du passage de nombreux trains Lyon-Marseille. Une seconde gare, à Courthézon,

accueille seulement des TER. Le chemin de fer assure nombre de liaisons desservant Avignon à une quinzaine de minutes par le train, et à une distance de 32 km par la route et l'autoroute A7.

En outre, Orange se trouve à 37 km de l'aéroport d'Avignon-Caumont et à 98km de l'aéroport Marseille-Provence.

De fortes disponibilités géographiques

Le site d'Orange offre de larges disponibilités : en ajoutant aux 74 km² de la superficie de la commune celles des deux autres communes de l'unité urbaine, l'ensemble dispose de vastes espaces plans autour de la ville historique, toujours aujourd'hui centre ville commercial, qui s'est développée au pied d'une colline.

Ses nombreuses possibilités de connexion et son site sont des atouts incontestables dégageant un potentiel élevé de dynamisme économique et démographique.

Entre le complexe militaro-industriel et l'attractivité commerciale

Mais, en réalité, comme d'autres villes moyennes de la région PACA, l'économie de l'agglomération d'Orange repose en partie sur le complexe militaro-industriel, avec la base militaire aérienne 115 de Caritat, installée depuis 1939 (l'un des plus important employeurs du Vaucluse, employant environ 1 650 personnes), et la légion étrangère, installée depuis 1968 (1^o régiment étranger de cavalerie qui fait partie de la légion étrangère, 900 personnes, spécialisé dans le combat de blindés, faisant partie de la 6^o brigade légère blindée).

Bien que sa fonction de sous-préfecture ait été supprimée en 1926 (elle dépend désormais de l'arrondissement d'Avignon et se trouve chef-lieu de deux cantons), le secteur tertiaire non-marchand (mairie, hôpital) reste important.

D'autres éléments économiques tiennent au tertiaire marchand, notamment avec le commerce et le tourisme. Orange exerce une importante fonction commerciale qui fait d'elle le centre commercial le plus important du nord du Comtat, avec un centre-ville piétonnier bien aménagé et animé. Ce centre-ville est aussi prisé par les touristes, attirés par les chorégies, qui se déroulent chaque été, et le patrimoine romain de la ville : théâtre, arc de triomphe, musée avec un cadastre romain... Néanmoins, bien que la ville compte plus d'une vingtaine d'hôtels et un camping, la durée des séjours de touristes est souvent courte. Les allonger nécessiterait notamment une plus grande valorisation du patrimoine, comme un meilleur aménagement de la colline Saint-Eutrope, des ruines du château médiéval et romaines mieux entretenues et mieux mises en valeur, ou l'inclusion de l'ensemble des ruines de la colline au circuit du théâtre. S'ajoute l'important patrimoine de la commune voisine de Courthézon. Enfin, les liens de cœur

avec la Hollande, la reine de ce pays portant toujours le titre de princesse d'Orange, pourraient être davantage exploités.

L'agriculture, à côté de zones de polyculture, se caractérise surtout par la présence du vignoble de Côtes du Rhône qui entoure Orange, comme Beaumes-de-Venise, Châteauneuf-du-Pape, Gigondas, Lirac, Tavel ou encore Vacqueyras ; d'où la place d'Orange dans la viticulture et le négoce des vins des Côtes du Rhône.

L'industrie, dont le poids relatif est moyen, est notamment présente avec Isover Saint-Gobain depuis 1972 (fabrication de laine de verre pour isolation, panneaux isolants pour le secteur du bâtiment), une entreprise de logistique industrielle ou une autre de terrassements en grande masse à Courthézon.

Salon-de-Provence : un positionnement remarquable et de forts éléments d'attractivité

La Ville de Salon-de-Provence a été fondée au Moyen-âge, mais la commune voisine de Pélissanne est issue d'un petit établissement romain (Pisavi). À l'époque moderne et au XIX^e siècle, Salon-de-Provence est une ville d'une certaine importance. En 1921, elle est au quatrième rang démographique des communes du département des Bouches-du-Rhône après Marseille, Arles et Aix-en-Provence. Pendant les Trente Glorieuses, elle subit un déclin relatif, la ville ne bénéficiant pas d'installations industrielles, et la population de la commune stagne à 34 000 entre 1975 et 1990.

Une très bonne situation autoroutière...

Historiquement, le territoire de l'unité urbaine actuelle dispose d'une bonne situation, puisque la voie aurélienne passait sur son territoire, comme en témoigne la présence de bornes milliaires à Pélissanne. Aujourd'hui, Salon-de-Provence se trouve au pied d'un carrefour autoroutier entre l'A 7, qui conduit, au Nord, vers Lyon et l'Europe septentrionale et, au Sud et à l'Ouest, vers Marseille, Aix-en-Provence, Toulon, Nice ou l'Italie et l'A 54, dirigé vers l'Ouest et permettant donc la liaison vers le Languedoc-Roussillon et l'Espagne. L'autoroute permet également de rejoindre l'important aéroport de Marseille-Marignane et ses nombreuses destinations. Les autres routes Nord-Sud, Est ou Ouest qui passent dans l'agglomération assurent plutôt une desserte locale, entre Salon-de-Provence et les villages des environs. Les connexions locales et départementales de Salon-de-Provence restent néanmoins insuffisantes puisque manque le bouclage de la déviation vers le Nord et le barreau autoroutier entre l'A7 et Fos-sur-Mer avec un échangeur sur l'A54.

..mais une offre ferroviaire imparfaite

A priori, on pourrait penser que Salon-de-Provence bénéficie largement de la proximité de la nouvelle gare Aix-en-Provence TGV, mais celle-ci n'est en réalité atteignable que par voie routière. Quant à la connexion ferroviaire directe de Salon-de-Provence, elle est limitée, puisque sa gare n'est desservie que par une ligne secondaire de TER Miramas – Avignon, via Cavaillon, avec 9 allers-retours par jour. Marseille, à 56 km, est accessible par le train au mieux en une heure, soit avec des trains directs, soit avec un changement à Miramas.

En outre, Salon-de-Provence se trouve à 41 km de l'aéroport d'Avignon-Caumont et encore plus proche de l'aéroport Marseille-Provence (à 29 km).

Des disponibilités foncières

Le cœur de Salon-de-Provence, dont la commune compte 70 km², est situé autour d'une butte, mais la ville et son unité urbaine disposent de vastes espaces plans dans la plaine de la Crau, notamment à Pélissanne. La seule zone difficilement constructible se trouve au nord-est, de l'autre côté de l'autoroute, avec le massif de Tallagard. La rivière Touloubre passe au sud (avant d'aller se jeter plus loin dans l'étang de Berre) à Pélissanne et à Grans, d'où quelques zones en partie inondables. En revanche, les plus vastes espaces utilisables de Pélissanne et Grans sont à l'abri des inondations en raison de l'absence de cours d'eau.

Entre fonctions commerciales, recentrage de l'activité militaire et croissance de la logistique

Seulement la moitié de la population active occupée de Salon-de-Provence travaille dans sa commune, ce qui témoigne, *a contrario*, des fonctions résidentielles de l'agglomération pour des actifs travaillant dans les zones industrielles de l'étang de Berre (pétrochimie de Berre-l'Étang, zone industrialo-portuaire – ZIP - de Fos-sur-Mer), mais aussi dans les zones de haute technologie du pays d'Aix-en-Provence (Les Milles).

Depuis le déclin du commerce des huiles et du savon, qui avait fait la fortune de la ville au début du XXe siècle, le tertiaire constitue la principale activité de Salon-de-Provence, avec une forte vocation marchande. L'industrie est quasiment inexistante.

Une présence militaire qui se recentre

Salon-de-Provence possède une base aérienne réputée (la BA 701), siège de l'école de l'air depuis 1937 et de la patrouille de France, assez proche du centre-ville. Elle s'étend sur 391 ha, soit 6 % du territoire communal, mais une partie de ses activités a été transférée à Istres. La base évolue vers des activités militaires de pointe, d'où

l'implantation du laboratoire ONERA (Office national d'Etudes et de Recherches Aérospatiales) avec pour principales fonctions : le pilotage, la simulation et l'expérimentation en vol, et enfin la modélisation de dispositifs optroniques et des validations associées³⁵. Le poids résultant des activités aériennes et spatiales demeure non négligeable dans l'économie locale puisque 2 500 personnes y travaillent, dont 600 élèves à l'école de l'air.

Le développement du secteur logistique-transport

Le caractère de carrefour autoroutier de Salon-de-Provence est symbolisé par la présence du siège d'ASF (Autoroute du Sud de la France) qui emploie quelques centaines de personnes. La situation de Salon-de-Provence au débouché de la vallée du Rhône, sa proximité avec l'ensemble industriel de Fos-sur-Mer, comme d'une agglomération millionnaire en population (Aix-Marseille), sont des facteurs favorables pour l'installation d'entreprises du secteur logistique-transport. En conséquence, ce secteur se développe dans la ZAC de la Crau³⁶, vaste zone logistique, créée au début des années 1990, dont l'attractivité s'est accrue à la suite de l'ouverture de l'autoroute A54 terminée en 1996. Deux importantes entreprises du secteur à Salon-de-Provence sont Exel Logistique Froid, transport routier de marchandises de proximité, et Logidis Sud Est, avec des activités d'entreposage dans le cadre d'une plate-forme logistique alimentaire, au service des supermarchés et des hypermarchés, qui abrite la direction logistique France du groupe Carrefour et la direction régionale de Champion. D'autres grands groupes s'y sont également implantés pour installer leur base logistique pour le Sud-Est (Promodès, Michelin, Coca-Cola...). Mais l'offre future de la ZAC est limitée en raison du périmètre de la réserve naturelle Natura 2000 (réseau de protection de la nature mis en place à l'échelle européenne en 2004, issu de la directive habitat de 1992, zones spéciales de conservation de la faune et de la flore). En conséquence, la ZI (zone industrielle) Quintin Gandonne, au sud de Salon-de-Provence, proche de l'autoroute, a capté quelques implantations d'entreprises du secteur logistique.

Le tertiaire non marchand

Bien que Salon-de-Provence soit seulement chef-lieu de canton, au sein de l'arrondissement d'Aix-en-Provence, son niveau de peuplement explique la présence d'un tertiaire non-marchand avec, non seulement la mairie, les équipements liés à l'éducation, mais aussi l'hôpital et le siège de la communauté d'agglomération Agglopôle Provence.

³⁵ Par exemple, le calcul de la signature infrarouge d'avions et d'engins à combustion.

³⁶ À côté de laquelle se trouve aussi un centre pénitentiaire.

La recherche est également présente, essentiellement avec un centre de l'INRETS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

Un important secteur commercial

Le secteur commercial de Salon-de-Provence est important avec d'une part le centre-ville bien aménagé et dont la principale rue commerçante a été vue par des millions de spectateurs dans le début du film *Bienvenue chez les Chtis* et, d'autre part, des grandes surfaces en périphérie. La qualité et l'étendue du centre-ville commercial n'ayant pas d'équivalent dans les communes méridionales proches de Miramas ou d'Istres, peut attirer une importante zone de chalandise pour des achats qui ne relèvent pas des biens courants.

Un potentiel touristique en développement

Parallèlement, Salon-de-Provence possède d'importants atouts touristiques d'abord avec la vieille ville pittoresque (remparts, tours, maisons et portes anciennes), dominée par le château de l'Empéri, transformé en musée de l'armée et accueillant dans sa cour en juillet, donc dans un cadre historique, un festival de musique de chambre "Musique à l'Empéri" depuis 1992. S'ajoutent ensuite plusieurs musées : Grévin de Provence et la maison de Nostradamus, qui permet à la ville de jouer la carte "Nostradamus", ce médecin-astrologue du XVI^e siècle qui aurait prédit le futur. Au printemps, Salon-de-Provence organise des rencontres cinématographiques qui participe à l'attractivité culturelle de la ville.

Les atouts touristiques de Salon-de-Provence pourraient en faire davantage une ville-étape sur la route des stations balnéaires de la Côte d'Azur. D'ailleurs, la participation de l'agglomération AgglopoLe Provence³⁷, représentée par Salon-de-Provence, à l'association Marseille-Provence, capitale européenne de la culture 2013, est un nouvel atout. Le tourisme industriel se développe aussi, la ville étant réputée pour ses savons : deux savonneries artisanales (Rampal et Marius Fabre) peuvent se visiter. Enfin, la ville dispose d'un hippodrome. À quelques kilomètres de Salon-de-Provence, se trouve le lieu le plus visité de la communauté d'agglomération (420 000 visiteurs par an) : le parc zoologique de La Barben, le plus grand parc animalier de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui s'étend sur 33 ha, avec, à proximité, son château richement meublé (XVII^e-XVIII^e-Empire). Enfin, au Nord-Est de Salon-de-Provence, le village d'Aurons possède un certain cachet qui mériterait d'être mieux connu.

³⁷ Cette communauté d'agglomération compte, en 2008, 17 communes (environ 130 000 habitants) dont Pélissanne, dans l'unité urbaine de Salon-de-Provence et Saint-Chamas, dans l'unité urbaine de Miramas, selon les périmètres de l'Insee du recensement de 1999.

L'analyse des atouts et des faiblesses qualitatives des villes moyennes non littorales de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur met en évidence une grande diversité selon les caractéristiques de connexion, de site ou d'activités. Néanmoins, elle rend possible une approche typologique dans la mesure où la combinaison des différentes caractéristiques géographiques, réticulaires, économiques, urbanistiques, touristiques... permet de différencier le panel.

Il convient désormais de compléter cette analyse à dominante qualitative par le traitement des données quantitatives afin d'effectuer une typologie raisonnée prenant en compte l'ensemble des éléments étudiés.

CHAPITRE 3. L'ANALYSE QUANTITATIVE COMPAREE DE L'ATTRACTIVITE

Une approche typologique des villes moyennes non littorales de la région PACA nécessite d'abord d'analyser divers critères quantitatifs. Dans un premier temps, seront présentées les différentes caractéristiques sociodémographiques et économiques constatées selon les dernières données disponibles, donc l'examen de l'attractivité au regard d'indicateurs de situation. Puis dans un second temps, sera effectuée une analyse cinétique pour comparer l'évolution des différents indicateurs pour les unités urbaines étudiées.

3.1. L'attractivité analysée par des indicateurs de situation

La situation peut être examinée selon différents indicateurs regroupés en quatre thématiques : démographie, emploi, revenu et logement.

3.1.1. Les indicateurs de la situation démographique

Trois indicateurs démographiques sont analysés : la population des unités urbaines, la part des moins de 15 ans et la part des 60 ans ou plus.

3.1.1.1. L'attirance inégale due à un large éventail de peuplement

Comparons d'abord la taille démographique des villes moyennes non littorales de la région PACA. Une telle comparaison pourrait être jugée inutile, mais les théories urbaines considèrent que des différences de taille peuvent influencer sur la capacité d'attraction des villes. Ainsi, selon les travaux de William J. Reilly sur l'aire d'influence des villes, le territoire est une surface "sur laquelle se dessinent des zones d'attraction et que parcourent des lignes de potentiel"³⁸. Ce que l'on désigne sous le nom de "loi de Reilly", formulé dans des textes de 1929 et 1931³⁹, peut se résumer ainsi : "une ville attire la clientèle en raison directe de sa population agglomérée et en raison inverse du carré de la distance"⁴⁰. Il importe donc de caractériser les différences de peuplement des villes moyennes non littorales.

Quatre ensembles peuvent être distingués selon la population des unités urbaines lors du dernier recensement exhaustif 1999⁴¹.

³⁸ Pierre Moran, *L'analyse spatiale en science économique*, Cujas, Paris, 1966, p. 24.

³⁹ William J. Reilly, "Methods of the study of retail relationships", *University of Texas Bulletin*, n° 2944, novembre 1929, et *The law of retail gravitation*, New York, 1931.

⁴⁰ André Piatier, *Radioscopie des communes de France*, Economica, Paris, 1979, p. 44. Cette théorie semble inspirée par la loi de la gravitation universelle d'Isaac Newton, sans pouvoir atteindre à la rigueur mathématique de cette dernière.

⁴¹ Rappelons que, si le recensement dit « rénové » a fourni fin 2008 des populations des communes au 1^{er} janvier 2006, la nouvelle géographie des unités urbaines demeure attendue.

Le premier ensemble correspond aux unités urbaines de plus de 50 000 habitants, au nombre de deux, Arles et Salon-de-Provence. Ces deux villes se situent dans les Bouches-du-Rhône, département le plus urbanisé de la région, et sont historiquement peuplées. Grâce à leur taille, elles bénéficient d'un certain nombre d'équipements sans équivalent dans les autres villes moyennes de la région et d'un nombre relativement élevé de consommateurs. Leur taille démographique constitue donc un atout en termes d'attractivité si l'on en croit la loi de Reilly.

Le deuxième ensemble se compose des unités urbaines comprenant entre 35 000 et 45 000 habitants, au nombre de cinq : Draguignan, Istres, Cavaillon, Orange et Gap. Légèrement moins peuplées que les villes moyennes de la catégorie précédente, elles n'en ont pas moins un poids démographique suffisamment important qui justifie *ipso facto* certaines activités et certains services.

Le troisième ensemble regroupe trois unités urbaines comptant entre 20 000 et 30 000 habitants : Manosque, Miramas et L'Isle-sur-la-Sorgue.

Tableau 1. La population des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Population en 1999	Rang
Apt	14 100	13
Arles	53 057	1
Briançon	15 046	12
Brignoles	13 569	14
Cavaillon	37 721	5
Digne-les-Bains	16 757	11
Draguignan	41 533	3
Gap	36 262	7
Istres	38 993	4
L'Isle-sur-la-Sorgue	26 419	9
Manosque	25 938	10
Miramas	29 121	8
Orange	37 279	6
Salon-de-Provence	50 017	2

Source : INSEE, RGP 1999.

Enfin, le quatrième ensemble comprend les quatre unités urbaines dont la population est inférieure à 20 000 habitants⁴², seuil souvent considéré comme le niveau à partir duquel sont possibles certains équipements ou présents certains types de commerce, pouvant parvenir, grâce à ce seuil démographique, au « point mort », donc à une rentabilité possible : Briançon, Brignoles, Apt et Digne-les-Bains. Mais ces villes, par ailleurs assez enclavées, se localisent dans des territoires peu densément peuplés, ce qui limite les éventuels effets de la loi de Reilly. Donc, sur le plan des équipements comme de l'offre commerciale, elles se situent normalement en retrait des dix autres villes moyennes régionales. Trois fois moins peuplées que les villes moyennes les plus peuplées, l'effet d'entraînement possible de leur poids démographique est évidemment moindre que celui des villes moyennes non littorales des trois premiers types.

3.1.1.2. Une majorité de villes plus jeunes que la moyenne nationale et, donc, régionale

En 1999, les villes moyennes non littorales de la région PACA ont, en moyenne, un pourcentage plus élevé de jeunes de moins de 15 ans (18,3 %) que la moyenne régionale (17 %), mais aussi que la moyenne nationale (17,9 %). Ces territoires sont donc relativement jeunes, ce qui peut constituer un atout non négligeable dans un pays qui vieillit sensiblement, signifiant une évolution favorable de la population active, contrairement à ce qui se constate dans d'autres territoires français ou européens⁴³. Toutefois, les différences de pourcentage de moins de 15 ans entre les villes moyennes non littorales sont de 4,2 points entre le plus faible, 16,2% à Digne-les-Bains, et le plus fort pourcentage, 20,4% à Istres. Trois catégories se distinguent.

La première correspond aux villes moyennes régionales non littorales dont le pourcentage de moins de 15 ans est supérieur à la moyenne nationale et, *a fortiori*, à la moyenne régionale. Elles sont au nombre de huit, soit la majorité d'entre elles. Cette situation s'explique par des raisons différentes selon les villes : une présence relativement importante de communautés immigrées plus fécondes à Cavaillon et Orange, le statut de ville nouvelle⁴⁴ à Istres et Miramas, une attraction de jeunes couples en âge d'avoir des enfants à Salon-de-Provence, Draguignan et Brignoles. Ces villes bénéficient de perspectives de main-d'œuvre satisfaisantes. En conséquence, leur objectif n'est pas tant d'attirer la population active que d'offrir des perspectives à leur jeunesse, en particulier à Istres et Miramas, qui ont les taux de moins de 15 ans les plus

⁴² Retenues dans cette étude surtout en raison de leur fonction administrative de sous-préfecture.

⁴³ Dumont, Gérard-François *et alii*, *Les territoires face au vieillissement en France et en Europe*, Paris, Ellipses, 2006.

⁴⁴ Traditionnellement, les villes nouvelles ont un pourcentage élevé de jeunes car elles accueillent essentiellement des jeunes couples en âge d'avoir des enfants.

élevés. Dans ces villes, une évolution équilibrée de la population active semble donc possible sur une base endogène.

Ensuite, une deuxième catégorie se compose de cinq villes moyennes régionales non littorales dont le pourcentage de moins de 15 ans se situe au-dessus de la moyenne régionale, mais en dessous de la moyenne nationale : Manosque, Gap, Arles, L'Isle-sur-la-Sorgue et Apt. Ces villes offrent une pyramide des âges caractérisée par un poids démographique relatif assez faible des âges de fécondité, ce qui peut être dû à l'émigration à ces âges.

Enfin, la troisième catégorie des villes moyennes régionales non littorales compte un pourcentage de moins de 15 ans inférieur à la moyenne régionale, et, *a fortiori*, à la moyenne nationale, ce qui ne se constate que pour une seule ville : Digne-les-Bains. Cette situation apparaît assez défavorable, pouvant signifier un impératif : attirer de la main-d'œuvre pour assurer la pérennité des activités, puisque l'évolution de sa population active semble ne pas pouvoir reposer exclusivement sur une logique endogène.

Tableau 2. Les moins de 15 ans des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Population totale en 1999	Nombre de moins de 15 ans en 1999	Pourcentage de moins de 15 ans en 1999	Rang
Apt	14 100	2 465	17,5%	10
Arles	53 057	9 099	17,1%	13
Briançon	15 046	2 922	19,4%	3
Brignoles	13 569	2 576	19,0%	4
Cavaillon	37 721	6 977	18,5%	6
Digne-les-Bains	16 757	2 717	16,2%	14
Draguignan	41 533	7 571	18,2%	8
Gap	36 262	6 321	17,4%	11
Istres	38 993	7 944	20,4%	1
L'Isle-sur-la-Sorgue	26 419	4 696	17,8%	9
Manosque	25 938	4 515	17,4%	11
Miramas	29 121	5 784	19,9%	2
Orange	37 279	7 030	18,9%	5
Salon-de-Provence	50 017	9 180	18,4%	7
Moyenne des 14	435 812	79 797	18,3%	

Région PACA	4 506 151	765 888	17,0%
France Métropolitaine	58 518 395	10 449 339	17,9%

Source : INSEE, RGP 1999.

3.1.1.3. Des différences sensibles dans la proportion des personnes âgées

En 1999, le pourcentage moyen de 60 ans ou plus (21,7 %) dans les villes moyennes non littorales de la région PACA est sensiblement inférieur à la moyenne régionale (24,1 %) et proche de la moyenne nationale (21,3 %). Cette situation s'explique assez facilement par leur géographie. Aucune de ces villes ne se situant en zone littorale, elles ont été moins attractives pour les retraités et comptent en conséquence un pourcentage relativement élevé de population active. Une telle situation conduit à deux conséquences opposées. D'une part, ces villes bénéficient moins que celles du littoral de l'installation de retraités bénéficiant d'un pouvoir d'achat significatif. D'autre part, les charges qu'elles ont à assumer concernant les personnes âgées sont, *ceteris paribus*, moins lourdes.

Les différences de proportion de personnes âgées de 60 ans ou plus entre les villes moyennes non littorales apparaissent beaucoup plus sensibles que pour le pourcentage des moins de 15 ans avec un écart de 12,3 points entre le pourcentage le plus élevé à Manosque et le plus faible à Istres. Un tel écart peut s'expliquer par des héritages démographiques fortement différenciés et des systèmes démographiques variés. Trois catégories peuvent être distinguées.

La première comprend trois villes moyennes régionales non littorales ayant un pourcentage de 60 ans ou plus inférieur à la moyenne nationale, donc, *a fortiori*, nettement inférieur à la moyenne régionale. À Istres et à Miramas, la sous-représentation des 60 ans ou plus est essentiellement liée à leur statut de ville nouvelle. En effet, partant d'un faible nombre d'habitants dans les années 1960, leur très forte croissance démographique s'est effectuée par l'arrivée de jeunes ménages et de leurs enfants déjà nés, puis des enfants nés ensuite. À Briançon, cette situation peut s'expliquer par le type d'activités économiques dominant : les sports alpins (dont le ski), qui attirent de façon moindre les personnes âgées, et l'activité touristique, qui fait appel à de la main-d'œuvre jeune, donc en âge d'avoir des enfants.

La deuxième catégorie correspond à des villes moyennes non littorales ayant un pourcentage de 60 ans ou plus supérieur à la moyenne nationale (21,3%), mais inférieur à la moyenne régionale (24,1%). Elles sont au nombre de 8, soit la majorité d'entre elles : Gap, Arles, Cavaillon, Salon-de-Provence, Draguignan, Orange, L'Isle-sur-la-Sorgue et Brignoles.

La dernière catégorie se compose de villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de 60 ans ou plus supérieur à la moyenne régionale, donc nettement supérieur à la moyenne nationale. Ce profil plus vieilli s'explique par l'héritage démographique et par la composition par âge des migrations avec la combinaison de l'émigration de jeunes

et de l'attractivité de retraités. Trois villes moyennes non littorales s'y retrouvent : Apt, plutôt en raison du départ de ses jeunes, Manosque, plutôt en raison de son attractivité pour des retraités, et Digne-les-Bains qui combine départ des jeunes et attractivité de retraités.

Tableau 3. Les 60 ans ou plus des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Population totale en 1999	Nombre de 60 ans ou plus en 1999	Pourcentage de 60 ans ou plus en 1999	Rang
Apt	14 100	3 468	24,6%	12
Arles	53 057	12 297	23,2%	11
Briançon	15 046	2 761	18,4%	2
Brignoles	13 569	3 140	23,1%	10
Cavaillon	37 721	8 549	22,7%	8
Digne-les-Bains	16 757	4 130	24,6%	12
Draguignan	41 533	9 355	22,5%	6
Gap	36 262	8 204	22,6%	7
Istres	38 993	5 441	14,0%	1
L'Isle-sur-la-Sorgue	26 419	6 027	22,8%	9
Manosque	25 938	6 826	26,3%	14
Miramas	29 121	5 351	18,4%	2
Orange	37 279	8 000	21,5%	4
Salon-de-Provence	50 017	11 002	22,0%	5
Moyenne des 14	435 812	94 551	21,7%	
Région PACA	4 506 151	1 087 734	24,1%	
France Métropolitaine	58 518 395	12 478 127	21,3%	

Source : INSEE, RGP 1999.

Tableau 4. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon les indicateurs de la situation démographique

Unité urbaine	Rang population	Rang moins de 15 ans	Rang 60 ans ou plus	Points totaux
Apt	13	10	12	35
Arles	1	12	11	24
Briançon	12	3	2	17
Brignoles	14	4	10	28
Cavaillon	5	6	8	19
Digne-les-Bains	11	13	12	36
Draguignan	3	8	6	17
Gap	7	11	7	25
Istres	4	1	1	6
L'Isle-sur-la-Sorgue	9	9	9	27
Manosque	10	11	14	35
Miramas	8	2	2	12
Orange	6	5	4	15
Salon-de-Provence	2	7	5	14

3.1.2) Les indicateurs de la situation de l'emploi

Comme pour la démographie, trois indicateurs concernant l'emploi sont examinés : le taux de la population active occupée dans la population active totale, le taux de cadres et PIS et le taux d'emploi.

3.1.2.1) Un taux de la population active occupée généralement supérieur à la moyenne régionale

Le taux moyen de la population active occupée dans les villes moyennes non littorales de la région PACA (83,3 %) est, au RGP de 1999, un peu meilleur qu'au niveau régional (82,4 %), mais sensiblement inférieur à la moyenne nationale (86,9 %). Pour cet indicateur, les villes moyennes non littorales s'écartent peu de la tendance régionale, qui se caractérise par une faible participation de la population au marché de l'emploi, donc par un taux de chômage relativement élevé. Ce phénomène caractéristique des régions méditerranéennes peut s'expliquer notamment par un travail moins important des femmes, mais aussi par l'existence d'une économie souterraine un

peu plus présente, qui, bien évidemment, ne ressort pas dans les statistiques officielles. Donc, cet indicateur, qui reflète une situation relativement défavorable, est à utiliser avec prudence. L'écart entre le taux le plus élevé et le plus faible des 14 villes étudiées est de 14 points, entre les extrêmes de Briançon (92,0%) et Miramas (78,0%). Trois ensembles se distinguent.

Tableau 5. Le taux de la population active occupée des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Population active occupée en 1999	Population active en 1999	Taux d'activité occupée en 1999	Rang
Apt	4 738	5 765	82,2%	10
Arles	18 144	22 746	79,8%	13
Briançon	6 645	7 225	92,0%	1
Brignoles	4 515	5 638	80,1%	12
Cavaillon	13 447	16 374	82,1%	11
Digne-les-Bains	6 664	7 487	89,0%	3
Draguignan	14 824	17 889	82,9%	7
Gap	14 884	16 686	89,2%	2
Istres	15 399	18 654	82,6%	9
L'Isle-sur-la-Sorgue	9 635	11 486	83,9%	5
Manosque	9 046	10 743	84,2%	4
Miramas	9 767	12 523	78,0%	14
Orange	13 568	16 169	83,9%	5
Salon-de-Provence	17 799	21 511	82,7%	8
Moyenne des 14	159 075	190 896	83,3%	
Région PACA	1 589 021	1 928 045	82,4%	
France Métropolitaine	23 055 202	26 542 481	86,9%	

Source : INSEE, RGP 1999.

Un premier correspond aux villes moyennes non littorales de la région qui ont un taux de population active occupée supérieur à la moyenne nationale, et, *a fortiori*, à la moyenne régionale, ce qui est un indicateur d'une bonne santé de l'emploi. Les trois villes moyennes qui s'inscrivent dans cette catégorie sont toutes sud-alpines : Briançon,

Gap et Digne-les-Bains. La relative adéquation entre la main-d'œuvre et les emplois peut s'expliquer par leur système économique, mais aussi par une émigration de jeunes actifs dont certains peuvent se retrouver demandeurs d'emploi dans une grande ville.

Un second ensemble se compose de villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de la population active occupée inférieur à la moyenne nationale, mais supérieur à la moyenne régionale. Elles sont au nombre de huit, soit la majorité d'entre elles : Manosque, Istres, Salon-de-Provence, Draguignan, Orange, L'Isle-sur-la-Sorgue, Apt et Cavaillon. Leurs performances, satisfaisantes dans le cadre régional, témoignent d'une situation relativement satisfaisante du marché de l'emploi, même si ce dernier reste insuffisant pour donner des emplois à tous les actifs.

Enfin, le troisième ensemble comprend des villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de la population active occupée inférieur à la moyenne régionale, donc nettement inférieur à la moyenne nationale, soit un marché de l'emploi défavorable : Arles et Brignoles. Dans ces deux villes, l'inadéquation entre emplois et population active tient à des raisons différentes : une insuffisance d'attractivité économique pour la première, le constat d'une croissance de la population active plus rapide que celle des emplois pour la seconde.

3.1.2.2) Un faible taux de cadres, mais avec des écarts importants

Rappelons que le taux de cadres permet de déterminer dans quelle mesure les villes moyennes régionales non littorales s'inscrivent dans des activités plutôt liées à l'économie de la connaissance et donc si ces villes disposent *a priori* de meilleurs atouts compétitifs pour le futur. En 1999, leur situation apparaît mauvaise, par rapport aux moyennes nationale et régionale. Le taux moyen de cadres et PIS des 14 villes moyennes non littorales est de seulement 10,5 % alors qu'il se situe autour de 13 % aux niveaux national et régional. Cette situation tient donc au tissu économique de ces villes (tourisme, agro-alimentaire, tertiaire non marchand...), qui fait peu appel à une composition qualifiée de la main-d'œuvre, ces villes abritant par exemple guère d'activités de haute technologie. Deux conséquences en découlent. D'une part, une attractivité limitée par une répartition des CSP où la plus haute catégorie des six catégories est peu représentée. D'autre part, cela pourrait constituer un inconvénient dans le futur dans le cadre d'une économie nationale dont l'avenir repose de plus en plus sur des activités innovantes ou à forte valeur ajoutée. Néanmoins, les différences sont considérables selon les villes moyennes, avec des taux allant du simple au double, de 7 % à Apt à 14,9 % à Salon-de-Provence.

Une première catégorie correspond aux villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de cadres supérieur à la moyenne nationale, et donc à la moyenne

régionale : Manosque et Salon-de-Provence. Pour la première, ce pourcentage relativement élevé peut s'expliquer par sa proximité du CEN (Centre d'études Nucléaires) de Cadarache, sachant que de nombreux cadres ont choisi l'unité urbaine de Manosque comme lieu d'habitation pour son cadre de vie jugé agréable et ses services. Pour Salon-de-Provence, la présence de cadres qui travaillent à l'extérieur de l'unité urbaine, soit dans le pays d'Aix (cadres du secteur tertiaire), soit sur l'étang de Berre (cadres de la pétrochimie), est à l'origine du pourcentage élevé.

Tableau 6. Le taux de cadres des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Nombre de cadres en 1999	Pop active occupée en 1999	Taux de cadres en 1999	Rang
Apt	328	4 708	7,0%	14
Arles	1 860	18 246	10,2%	7
Briançon	612	6 680	9,2%	9
Brignoles	416	4 480	9,3%	8
Cavaillon	1 184	13 429	8,8%	10
Digne-les-Bains	834	6 740	12,4%	3
Draguignan	1 720	14 750	11,7%	4
Gap	1 696	14 904	11,4%	5
Istres	1 234	15 258	8,1%	12
L'Isle-sur-la-Sorgue	1 099	9 614	11,4%	5
Manosque	1 248	9 112	13,7%	2
Miramas	752	9 748	7,7%	13
Orange	1 112	13 631	8,2%	11
Salon-de-Provence	2 656	17 804	14,9%	1
Moyenne des 14	16 751	159 104	10,5%	
Région PACA	205 241	1 587 350	12,9%	
France Métropolitaine	3 025 190	23 050 566	13,1%	

Source : INSEE, RGP 1999.

La deuxième catégorie comprend les villes moyennes régionales non littorales dont le taux de cadres est supérieur à la moyenne (10,5%) de l'ensemble des villes moyennes régionales non littorales, mais inférieur à la moyenne régionale (12,9%). Les quatre villes concernées, Gap, Draguignan, L'Isle-sur-la-Sorgue, et Digne-les-Bains,

pourraient être jugées comme présentant une situation assez peu favorable car elles ont peu de cadres dans le secteur privé.

Enfin, la troisième catégorie se compose de villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de cadres inférieur à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes non littorales, donc, *a fortiori*, à la moyenne régionale. Elle regroupe huit unités urbaines, donc la majorité : Arles, Cavaillon, Istres, Miramas, Orange, Briançon, Brignoles et Apt. Ces unités urbaines s'inscrivent donc dans une situation apparemment défavorable, additionnant un faible nombre de cadres dans les secteurs publics (puisque la plupart d'entre elles n'ont pas de fonction administrative notable) et privé (elles ne possèdent guère d'industrie de haute technologie ou de tertiaire supérieur). Cette faible proportion de main-d'œuvre qualifiée peut constituer une faiblesse à terme, puisque l'avenir économique des pays européens semble dépendre de plus en plus d'activités à bon niveau de qualification.

3.1.2.3) Une large majorité de villes avec un taux d'emploi supérieur aux moyennes nationale et régionale

Le taux d'emploi, donc le nombre des emplois existant sur le territoire de l'unité urbaine rapporté à sa population totale, est, en 1999, dans les villes moyennes régionales non littorales, quasiment identique à la moyenne nationale (39 %), mais très supérieur à la moyenne régionale (35 %). Ce taux révèle une situation relativement favorable, signifiant que les villes moyennes non littorales sont en général des pôles d'emploi significatifs⁴⁵. Cependant, ce taux d'emploi se caractérise par de très fortes différences, avec des écarts importants allant de 22,3 % à Miramas à 55,9 % à Digne-les-Bains, ce qui témoigne de caractéristiques socioéconomiques fort dissemblables. La distinction de trois catégories permet de mieux comprendre ces situations variées.

La première catégorie correspond aux villes moyennes régionales non littorales ayant un taux d'emploi supérieur à la moyenne nationale (39%) et, *a fortiori*, à la moyenne régionale (35%). Elles sont huit : Manosque, Gap, Cavaillon, Orange, Briançon, Brignoles, Apt et Digne-les-Bains, soit la majorité des villes moyennes régionales. Ce sont des pôles d'emploi, constat logique pour des territoires classés comme de caractère urbain, en raison de l'existence d'une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants minimums et de leur définition morphologique. Notons en outre qu'elles comptent chacune plus de 5 000 emplois⁴⁶.

⁴⁵ Ce taux est supérieur au taux rencontré dans les deux principales agglomérations régionales, qui est de 37,2 % pour Aix-Marseille et de 36,6 % pour Nice.

⁴⁶ Plancher défini par l'Insee pour le découpage en aire urbaine. Cf. Dumont, Gérard-François et Wackermann, Gabriel, *Géographie de la France*, Paris, Éditions Ellipses, 2002.

Tableau 7. Le taux d'emploi des unités urbaines des villes moyennes non littorales

Unité urbaine	Nombre d'emplois en 1999	Population en 1999	Taux d'emploi en 1999	Rang
Apt	5 749	14 100	40,8%	7
Arles	19 077	53 057	36,0%	10
Briançon	7 498	15 046	49,8%	4
Brignoles	6 912	13 569	50,9%	2
Cavaillon	15 708	37 721	41,6%	6
Digne-les-Bains	9 361	16 757	55,9%	1
Draguignan	15 962	41 533	38,4%	9
Gap	18 307	36 262	50,5%	3
Istres	13 150	38 993	33,7%	12
L'Isle-sur-la-Sorgue	8 042	26 419	30,4%	13
Manosque	10 510	25 938	40,5%	8
Miramas	6 493	29 121	22,3%	14
Orange	15 796	37 279	42,4%	5
Salon-de-Provence	17 770	50 017	35,5%	11
Moyenne des 14	170 335	435 812	39,1%	
Région PACA	1 576 808	4 506 151	35,0%	
France Métropolitaine	22 800 731	58 518 395	39,0%	

Source : INSEE, RGP 1999.

La deuxième catégorie se compose de trois villes moyennes régionales non littorales ayant un taux d'emploi supérieur à la moyenne régionale, mais inférieur à la moyenne nationale : Arles, Salon-de-Provence et Draguignan. Ces villes ont un taux d'emploi relativement faible, pouvant s'expliquer pour la première par l'insuffisance de l'emploi, pour les deux autres par leurs fonctions résidentielles.

Enfin, la troisième catégorie comprend trois villes moyennes non littorales ayant un taux d'emploi inférieur à la moyenne régionale (35%) et, *a fortiori*, à la moyenne nationale : Istres, Miramas et L'Isle-sur-la-Sorgue. Leur taux, particulièrement faible au sein du groupe des villes moyennes non littorales s'explique principalement par le fait que ces agglomérations exercent des fonctions résidentielles, leur territoire étant en forte relation avec les zones d'emploi de leurs aires métropolitaines. Autrement dit, l'emploi

de leur population active est largement dépendant de territoires non inclus dans leurs unités urbaines. Leur marché de l'emploi est donc dépendant de celui des aires métropolitaines de Marseille et Avignon. Ces trois villes ne peuvent donc pas prétendre au titre de pôle d'emploi disposant d'une certaine autonomie, contrairement à la première catégorie citée ci-dessus.

Tableau 8. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de PACA selon les indicateurs de la situation de l'emploi

Unité urbaine	Rang pop act oc	Rang taux de cadres	Rang taux d'emploi	Points totaux
Apt	10	14	7	31
Arles	13	7	10	30
Briançon	1	9	4	14
Brignoles	12	8	2	22
Cavaillon	11	10	6	27
Digne-les-Bains	3	3	1	7
Draguignan	7	4	9	20
Gap	2	5	3	10
Istres	9	12	12	33
L'Isle-sur-la-Sorgue	5	5	13	23
Manosque	4	2	8	14
Miramas	14	13	14	41
Orange	5	11	5	21
Salon-de-Provence	8	1	11	20

3.1.3) Les indicateurs de la situation des revenus

Pour la comparaison des revenus des villes moyennes régionales non littorales, à nouveau trois indicateurs sont étudiés : le revenu médian, les revenus de pension et la part des ménages imposés.

3.1.3.1) Des revenus médians partout inférieurs à la moyenne nationale

En 2005, pour les 14 villes moyennes régionales non littorales, le revenu médian moyen (15 261 euros) est inférieur aux moyennes régionale (16 023 euros) et nationale (16 910 euros). Aucune ville moyenne régionale non littorale n'a un revenu médian supérieur à la moyenne nationale. Les données sont à rapprocher du pourcentage peu élevé de cadres et PIS, précédemment précisé. En conséquence, logiquement, les

revenus professionnels sont en moyenne moins importants puisque ce sont les cadres et PIS qui ont les revenus les plus hauts. Les villes moyennes régionales non littorales présentent une situation moins favorable, phénomène général que l'on constate dans les communes de plus de 10 000 habitants, à l'exception de l'Ile-de-France. Les communes abritant les populations à meilleur revenu médian sont en règle générale les communes parurbaines, alors que les communes des unités urbaines apparaissent moins aisées. Toutefois, les écarts sont notables entre le revenu moyen le plus bas à Brignoles (13 908 euros) et le plus élevé à Gap (16 686). Trois catégories se distinguent.

Tableau 9. Le revenu médian des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Revenu médian en 2005	Rang
Apt	14 129	10
Arles	14 087	11
Briançon	15 962	6
Brignoles	13 908	14
Cavaillon	13 924	13
Digne-les-Bains	16 246	4
Draguignan	16 342	3
Gap	16 686	1
Istres	16 177	5
L'Isle-sur-la-Sorgue	15 697	8
Manosque	15 852	7
Miramas	14 191	9
Orange	13 956	12
Salon-de-Provence	16 500	2
Moyenne des moyennes des 14	15 261	
Région PACA	16 023	
France Métropolitaine*	16 910	

* : 2006.

Source : INSEE-DGI, Revenus fiscaux des ménages

La première catégorie comprend cinq villes moyennes régionales non littorales ayant un revenu médian supérieur à la moyenne régionale, mais, comme précisé ci-dessus, inférieur à la moyenne nationale : Gap, Istres, Salon-de-Provence, Draguignan et Digne-les-Bains. Ces villes apparaissent comme relativement riches.

La deuxième catégorie correspond aux trois villes moyennes régionales non littorales ayant un revenu médian supérieur à la moyenne de l'ensemble des 14 villes moyennes régionales (15 261 euros) et inférieur à la moyenne régionale (16 023 euros) : Manosque, L'Isle-sur-la-Sorgue et Briançon.

La troisième catégorie se compose de six villes moyennes régionales non littorales ayant un revenu médian inférieur à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales et, *a fortiori*, à la moyenne régionale et, plus nettement encore, à la moyenne nationale : Arles, Cavaillon, Miramas, Orange, Brignoles et Apt. Ce faible revenu médian témoigne de l'existence d'une part importante de populations paupérisées et/ou de la qualification basse d'une partie des emplois dans ces villes.

3.1.3.2) Les revenus de pensions corrélés avec la proportion des personnes âgées

Pour le pourcentage des revenus de pensions, disponibles pour 2005, dans les villes moyennes régionales non littorales, le constat est légèrement différent du revenu médian. La moyenne des 14 villes étudiées (26,91 %) est moins élevée que la moyenne régionale (27,5 %), mais beaucoup plus élevée que la moyenne nationale (23,7 %). Deux causes différenciées expliquent cette situation : une proportion de personnes âgées un peu plus importante que la moyenne nationale et une proportion plus élevée de personnes âgées disposant de faibles revenus, ce qui peut être en partie l'héritage de personnes ayant exercé des activités professionnelles dans des catégories à faible revenu. Au plan des écarts du taux du revenu des pensions entre villes, ils recourent assez clairement ceux du pourcentage de 60 ans ou plus, avec des revenus de pensions plus élevés dans les villes moyennes régionales non littorales ayant une proportion supérieure de 60 ans ou plus. Trois ensembles peuvent être déterminés.

Le premier comprend les deux villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de revenus de pensions inférieur à la moyenne nationale, donc largement inférieur à la moyenne régionale : Istres et Briançon. Ce sont les villes jeunes et actives, qui comptent les plus faibles pourcentages de 60 ans ou plus.

Le deuxième ensemble se compose de villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de revenus de pensions supérieur à la moyenne nationale, mais inférieur à la moyenne régionale. Elles sont au nombre de 7, soit la moitié des villes moyennes régionales non littorales : Arles, Cavaillon, Miramas, Salon-de-Provence, Orange, L'Isle-sur-la-Sorgue et Brignoles.

Enfin, le troisième ensemble correspond aux villes moyennes régionales non littorales ayant un taux de revenus de pensions supérieur à la moyenne régionale et, *a fortiori*, largement supérieur à la moyenne nationale : Manosque, Gap, Draguignan, Apt et Digne-les-Bains. Ce sont les villes moyennes régionales dont la proportion de 60 ans ou plus est la plus élevée.

Tableau 10. Les revenus de pensions des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Revenus de pensions en 2005	Rang
Apt	31,5%	13
Arles	26,1%	6
Briançon	23,2%	2
Brignoles	27,0%	9
Cavaillon	25,5%	4
Digne-les-Bains	29,1%	11
Draguignan	29,1%	11
Gap	27,9%	10
Istres	21,0%	1
L'Isle-sur-la-Sorgue	26,4%	7
Manosque	32,6%	14
Miramas	25,5%	4
Orange	26,5%	8
Salon-de-Provence	25,3%	3
Moyenne des moyennes des 14	26,9%	
Région PACA	27,5%	
France Métropolitaine*	23,7%	

* : 2006.

Source : INSEE-DGI, Revenus fiscaux des ménages

3.1.3.3) La part variable des ménages imposés

En 2005, la part moyenne des ménages imposés à l'impôt sur le revenu dans les villes moyennes régionales non littorales (60,1 %) confirme le constat réalisé pour le revenu médian. Elle est plus faible qu'à l'échelle régionale (61,6 %) et nationale (62,3 %) pour la même raison : la faible part d'emplois de cadres et PIS. Beaucoup de

ménages ont des revenus insuffisants pour être assujettis à l'impôt sur le revenu. Les écarts entre les villes moyennes régionales non littorales, allant de 55,8% à Cavillon à 64,7% à Draguignan, permettent de distinguer trois catégories à la composition quasi-identique que pour le revenu médian.

Tableau 11. La part des ménages imposés des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Part des ménages imposés en 2005	Rang
Apt	56,3%	10
Arles	55,4%	13
Briançon	64,0%	4
Brignoles	55,2%	14
Cavillon	55,8%	12
Digne-les-Bains	61,0%	6
Draguignan	64,7%	2
Gap	64,5%	3
Istres	65,7%	1
L'Isle-sur-la-Sorgue	60,6%	7
Manosque	60,4%	8
Miramas	59,0%	9
Orange	56,0%	11
Salon-de-Provence	63,3%	5
Moyenne des moyennes des 14	60,1%	
Région PACA	61,6%	
France Métropolitaine*	62,3%	

* : 2006.

Source : INSEE-DGI, Revenus fiscaux des ménages

La première catégorie se compose des cinq villes moyennes non littorales ayant un taux de ménages imposés supérieur à la moyenne nationale et donc, *a fortiori*, à la moyenne régionale : Gap, Istres, Salon-de-Provence, Draguignan et Briançon.

La deuxième catégorie correspond aux trois villes moyennes non littorales ayant un taux de ménages imposés supérieur à la moyenne (60,1%) de l'ensemble des 14 villes

moyennes régionales, mais inférieur à la moyenne nationale (62,3%) : Manosque, L'Isle-sur-la-Sorgue et Digne-les-Bains.

Enfin, la troisième catégorie comprend les six villes moyennes non littorales ayant un taux de ménages imposés inférieur à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales et donc, *a fortiori*, aux moyennes régionale et nationale : Arles, Cavaillon, Miramas, Orange, Brignoles et Apt.

Tableau 12. Classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon les revenus

Unité urbaine	Rang revenu médian	Rang revenus de pensions	Rang part des ménages imposés	Points totaux
Apt	10	13	10	33
Arles	11	6	13	30
Briançon	6	2	4	12
Brignoles	14	9	14	37
Cavaillon	13	4	12	29
Digne-les-Bains	4	11	6	21
Draguignan	3	11	2	16
Gap	1	10	3	14
Istres	5	1	1	7
L'Isle-sur-la-Sorgue	8	7	7	22
Manosque	7	14	8	29
Miramas	9	4	9	22
Orange	12	8	11	31
Salon-de-Provence	2	3	5	10

3.1.4) Les indicateurs de la situation du logement

Nous allons analyser successivement trois indicateurs concernant la situation en matière de logement : la part des propriétaires, celle des logements HLM et des logements construits depuis 1990.

3.1.4.1) Une proportion des propriétaires généralement inférieure aux moyennes régionale et nationale

En 1999, la moyenne de la part des propriétaires dans les 14 villes moyennes régionales non littorales (49,15 %) est inférieure aux moyennes régionale (51,9 %) et nationale (54,7 %). Cela peut être le témoignage d'une relative pauvreté, même si, généralement, les villes ont une moindre proportion de propriétaires que les zones rurales. Les variations s'étagent entre 44,8% à Miramas et 69,3% à L'Isle-sur-la-Sorgue. Trois catégories se distinguent.

Tableau 13. Part des propriétaires des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Part des propriétaires en 1999	Rang
Apt	47,2%	11
Arles	47,5%	9
Briançon	47,4%	10
Brignoles	49,9%	5
Cavaillon	49,1%	7
Digne-les-Bains	44,8%	13
Draguignan	51,8%	2
Gap	49,1%	7
Istres	50,3%	4
L'Isle-sur-la-Sorgue	59,3%	1
Manosque	51,8%	2
Miramas	44,8%	13
Orange	45,8%	12
Salon-de-Provence	49,3%	6
Moyenne des moyennes des 14	49,2%	
Région PACA	51,9%	
France Métropolitaine	54,7%	

Source : INSEE, RGP 1999.

Une première correspond aux villes moyennes régionales non littorales qui ont un taux de propriétaires supérieur à la moyenne nationale, ce qui est contraire à la situation générale des villes étudiées. Une seule ville se retrouve dans cette catégorie : L'Isle-sur-la-Sorgue, notamment du fait des fonctions résidentielles qu'elle exerce pour l'unité

urbaine d'Avignon. L'Isle-sur-la-Sorgue compte de nombreuses maisons individuelles en accession à la propriété (80,3 % de logements individuels), les logements locatifs étant plutôt situés dans des logements collectifs.

Ensuite, une deuxième catégorie concerne des villes moyennes régionales non littorales dont le taux de propriétaires est inférieur aux moyennes régionale et, *a fortiori*, nationale, mais supérieur à la moyenne (49,2%) de l'ensemble des villes moyennes régionales. Cinq unités urbaines s'y retrouvent : Manosque, Istres, Salon-de-Provence, Draguignan et Brignoles. Ces villes disposent d'une part non négligeable de maisons individuelles dans leur parc de logements (plus de la moitié).

La troisième et dernière catégorie comprend les huit autres villes moyennes régionales non littorales, soit la majorité, avec un taux de propriétaires en dessous de la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales et donc, *a fortiori*, en dessous de la moyenne régionale et nettement en dessous de la moyenne nationale. Les villes concernées sont Gap, Arles, Cavaillon, Miramas, Orange, Briançon, Apt et Digne-les-Bains. Ce sont des unités urbaines à fort pourcentage de logements collectifs et/ou de logements sociaux.

3.1.4.2) La part des logements HLM généralement supérieure à la moyenne régionale

La part des logements HLM est généralement un indicateur meilleur que le taux de propriétaires pour déterminer la présence de populations à revenus limités sur le territoire d'une ville moyenne. Confirmant ce que laissait pressentir l'indicateur précédent sur la proportion des propriétaires, la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales non littorales pour la part des logements HLM (17,8 %) est sensiblement supérieure à la moyenne régionale (12 %) et légèrement à celle nationale (16 %). Cependant, les différences sont très sensibles entre les villes moyennes, puisque les taux vont du simple à plus du triple, de 9,1% à Manosque à 35,3% à Miramas. Quatre catégories se distinguent.

Une première correspond à quatre villes moyennes régionales non littorales au pourcentage élevé de logements HLM, c'est-à-dire supérieur à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales et, *a fortiori*, aux moyennes nationales et régionales. Cette catégorie concerne Miramas et Istres, dont le statut de ville nouvelle s'est accompagné d'une importante construction de logements sociaux, puis Arles. En revanche, la part des logements HLM à Briançon ne dépasse que légèrement la moyenne des 14 villes.

Une deuxième catégorie de villes moyennes régionales non littorales compte des taux de logements HLM supérieurs à la moyenne nationale (16%), mais inférieurs à la

moyenne de l'ensemble des villes moyennes non littorales. Elle regroupe trois villes : Gap, Salon-de-Provence et Apt. Pour la première, les HLM abritent plutôt de jeunes actifs. Par contre, pour Salon-de-Provence et Apt, le taux relativement élevé tient à la présence de populations paupérisées souvent d'origine maghrébine et/ou gitane⁴⁷.

Tableau 14. Part des logements HLM dans l'ensemble des résidences principales des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Part des logements HLM en 1999	Rang
Apt	17,0%	9
Arles	22,3%	12
Briançon	18,1%	11
Brignoles	15,9%	7
Cavaillon	15,5%	6
Digne-les-Bains	15,0%	5
Draguignan	11,7%	3
Gap	16,4%	8
Istres	29,8%	13
L'Isle-sur-la-Sorgue	11,2%	2
Manosque	9,1%	1
Miramas	35,3%	14
Orange	14,9%	4
Salon-de-Provence	17,3%	10
Moyenne des moyennes des 14	17,8%	
PACA	12,0%	
France Métropolitaine	16,0%	

Source : INSEE, RGP 1999.

Une troisième catégorie de villes moyennes non littorales présente un taux de logements HLM inférieur à la moyenne nationale (16%), mais supérieur à la moyenne

⁴⁷ Populations concentrées dans la zone urbaine sensible des Canourgues à Salon-de-Provence, et dans trois quartiers prioritaires à Apt.

régionale (12%). Elle compte quatre unités urbaines : Cavillon, Orange, Brignoles et Digne-les-Bains.

Enfin, une quatrième catégorie comprend trois villes moyennes non littorales se démarquant de la situation générale, avec un bas taux de logements HLM, donc inférieur à la moyenne régionale, pourtant déjà faible par rapport à la moyenne nationale. Cette catégorie regroupe Manosque, Draguignan⁴⁸ et L'Isle-sur-la-Sorgue. Elle concerne donc des villes exerçant une importante fonction résidentielle, davantage tournée vers des populations relativement plus aisées.

3.1.4.3) Une part de logements récents supérieure aux moyennes nationale et régionale

Donnée par le dépouillement du RGP de 1999, la part des logements construits depuis 1990 est un indicateur qui témoigne du dynamisme démographique, puisqu'il y a bien évidemment une forte corrélation entre le nombre d'habitants et le nombre de logements, même s'il faut nuancer cette corrélation en fonction de l'importance de la construction de résidences secondaires. La part moyenne (11,5 %) des logements construits depuis 1990 dans les 14 villes moyennes non littorales de la région PACA est supérieure aux moyennes régionale et nationale, qui sont proches (respectivement de 10,6 % et 10,4 %). Mais les écarts entre les villes sont assez importants, allant presque du simple au triple, de 6,2% à Apt à 16,8% à Istres. Il convient aussi de rappeler que l'importance de la construction de logements doit être relativisée par la baisse moyenne du nombre des personnes par ménage. Trois catégories se distinguent.

La première correspond aux villes moyennes non littorales connaissant un dynamisme important de la construction neuve dans les années 1990, c'est-à-dire un rythme supérieur à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales et, *a fortiori* aux moyennes régionale et nationale. Elles sont au nombre de 7, soit la moitié d'entre elles : Manosque, Gap, Istres, Salon-de-Provence, Draguignan, L'Isle-sur-la-Sorgue et Briançon. Il reste toujours difficile de déterminer si c'est l'évolution démographique qui entraîne cet essor de la construction de logements ou l'inverse, car les deux phénomènes sont en interaction.

La deuxième catégorie correspond à trois villes moyennes non littorales au dynamisme immobilier légèrement moins important, avec une part de logements construits depuis 1990 inférieur à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales, mais supérieur aux moyennes nationale et régionale : Cavillon, Brignoles et Digne-les-Bains.

⁴⁸ Son faible taux est typique des villes de la Côte d'Azur.

Enfin, la troisième catégorie regroupe quatre villes moyennes non littorales qui se singularisent fortement de la tendance générale, avec un rythme de construction inférieur aux trois moyennes (des 14, régionale et nationale) : Arles, Miramas, Apt et Orange.

Tableau 15. La part des logements des unités urbaines des villes moyennes construits depuis 1990

Unité urbaine	Part des logements post-1990 en 1999	Rang
Apt	6,2%	14
Arles	8,7%	13
Briançon	13,0%	4
Brignoles	10,7%	10
Cavaillon	11,0%	9
Digne-les-Bains	11,1%	8
Draguignan	14,0%	3
Gap	12,6%	5
Istres	16,8%	1
L'Isle-sur-la-Sorgue	14,2%	2
Manosque	11,6%	7
Miramas	9,3%	12
Orange	10,0%	11
Salon-de-Provence	12,0%	6
Moyenne des moyennes des 14	11,5%	
PACA	10,6%	
France Métropolitaine	10,4%	

Source : INSEE, RGP 1999.

Tableau 16. Le classement des unités urbaines des villes moyennes selon les indicateurs de logement

Unité urbaine	Rang part des propriétaires	Rang logements HLM	Rang logements post-1990	Points totaux
Apt	11	9	14	34
Arles	9	12	13	34
Briançon	10	11	4	25
Brignoles	5	7	10	22
Cavaillon	7	6	9	22
Digne-les-Bains	13	5	8	26
Draguignan	2	3	3	8
Gap	7	8	5	20
Istres	4	13	1	18
L'Isle-sur-la-Sorgue	1	2	2	5
Manosque	2	1	7	10
Miramas	13	14	12	39
Orange	12	4	11	27
Salon-de-Provence	6	10	6	22

3.1.5) Une première typologie selon l'analyse quantitative des indicateurs de situation

L'étude des indicateurs des quatre thématiques permet de dégager une typologie en trois catégories des villes moyennes non littorales de la région PACA selon les indicateurs de leur situation d'attractivité.

Cinq villes moyennes non littorales apparaissent disposer de la situation relative la plus favorable (leur somme des points est inférieure à 70) : Gap, Istres, Salon-de-Provence, Draguignan et Briançon. Elles ont toutes une certaine taille démographique, à l'exception de Briançon, ce qui confirme que la taille demeure un facteur important pour expliquer l'attractivité d'une ville comme le pensait William Reilly. L'impression donnée par ce premier résultat est la suivante : plus la population d'une ville semble importante, plus il y a de chances que ses indicateurs soient bien orientés. Mais un tel raisonnement apparaît hâtif. En effet, les spécificités économiques de ces cinq villes moyennes non littorales reposent sur des facteurs différents : il n'est donc pas possible d'en déduire un facteur explicatif unique d'attractivité. Certaines de ces villes, comme Gap ou Draguignan, disposent d'importantes fonctions dans le tertiaire non marchand,

ce qui est beaucoup moins le cas d'autres villes, comme Salon-de-Provence et Briançon. La présence dans cette catégorie à la fois de Gap et de Briançon, unité urbaine qui a pourtant une faible taille démographique, semble faire émerger une interrogation sur l'existence d'un « facteur Alpes du Sud »⁴⁹, qui les rapproche des villes savoyardes plutôt que des villes provençales.

Tableau 17. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de la région PACA selon des indicateurs sur leur situation d'attractivité.

Unité urbaine	Points démographie	Points emploi	Points revenus	Points logements	Points totaux	Rang global
Apt	35	31	33	34	133	14
Arles	24	30	30	34	118	13
Briançon	17	14	12	25	68	4
Brignoles	28	22	37	22	109	11
Cavaillon	19	27	29	22	97	10
Digne-les-Bains	36	7	21	26	90	8
Draguignan	17	20	16	8	61	1
Gap	25	10	14	20	69	5
Istres	6	33	7	18	64	2
L'Isle-sur-la-Sorgue	27	23	22	5	77	6
Manosque	35	14	29	10	88	7
Miramas	12	41	22	39	114	12
Orange	15	21	31	27	94	9
Salon-de-Provence	14	20	10	22	66	3

Ensuite, cinq autres villes moyennes régionales non littorales présentent une situation d'attractivité relativement moyenne (avec une somme des points comprise entre 70 et 100) : Manosque, Cavaillon, Orange, L'Isle-sur-la-Sorgue et Digne-les-Bains. Ce groupe de villes compte des caractéristiques de situation hétérogènes et leur présence dans cette catégorie ne peut s'expliquer que par des facteurs différenciés selon les villes.

Enfin, quatre villes moyennes régionales non littorales présentent une situation d'attractivité relative défavorable (avec un total de points supérieur à 100) : Brignoles,

⁴⁹ Ces villes faisaient anciennement partie du Dauphiné et non de la Provence.

Miramas, Arles et Apt. Néanmoins, ce résultat s'explique par des raisons différentes selon les villes : la petite taille démographique pour Brignoles, des restructurations industrielles pour Apt et Arles, et l'insuffisance de développement de l'emploi pour Miramas.

L'analyse des indicateurs reposant sur la date, d'ailleurs variable, des dernières données disponibles, doit être complétée par un examen cinétique

3.2) L'analyse cinétique de l'attractivité

L'analyse cinétique recourt à l'étude de différents indicateurs en trois thématiques : démographie, emploi et revenu. Il s'agit d'élaborer une typologie des villes moyennes régionales non littorales en fonction de leur évolution dans le temps.

3.2.1) Les indicateurs des évolutions démographiques

A priori, on peut se demander si les paramètres des critères de population permettent ou non d'établir des différenciations claires des villes moyennes régionales non littorales. L'analyse va permettre de répondre à cette interrogation.

3.2.1.1) Une évolution démographique souvent supérieure aux moyennes nationale et régionale

L'évolution démographique doit être examinée d'une part dans la longue durée, soit depuis les changements économiques structurels du milieu des années 1970, d'autre part en considérant la dernière période intercensitaire ayant recouru à une méthodologie semblable.

Une croissance démographique générale sur la longue durée

Sur la période 1975-1999, le taux d'accroissement total des 14 villes moyennes non littorales de la région PACA (+28 %) est plus de deux fois supérieur à la moyenne nationale (+11,3 %) et légèrement supérieur à la moyenne régionale (+22,6 %), pourtant élevée, ce qui témoigne de leur important dynamisme démographique. Ces villes sont en nette expansion démographique, contrairement à nombre de villes moyennes du reste du pays dont la croissance apparaît moindre que celle des grandes métropoles régionales. Cette augmentation démographique dans les villes moyennes constitue un atout pour la région PACA puisqu'elle est le révélateur d'une certaine diffusion géographique de l'évolution du peuplement, évolution qui paraît démentir certaines théories géographiques. Les unités urbaines moyennes de PACA non littorales s'inscrivent donc dans leur ensemble dans une dynamique de croissance, contrairement à ce qui se constate dans la grande majorité des régions françaises. Par exemple, la région voisine

du Languedoc-Roussillon, bine qu'en forte croissance démographique, possède plusieurs villes moyennes en déclin démographique élevé⁵⁰, comme La Grand-Combe⁵¹.

Sur la période 1990-1999, les tendances sont relativement identiques, même si la croissance est un peu moins élevée, tant pour les villes moyennes que pour l'ensemble de la région et la France métropolitaine.

Cependant, si toutes les villes moyennes non littorales de la région PACA enregistrent une croissance démographique pendant le quart de siècle étudié, se constatent des écarts importants, allant d'une quasi stagnation, avec 2,7% à Arles, à davantage que le doublement de la population, avec 115,1% à Istres. Plusieurs types de villes moyennes selon la croissance démographique se distinguent.

Le premier type, qui correspond aux villes moyennes régionales non littorales ayant vu leur population doubler sur la période 1975-1999, regroupe une seule agglomération : Istres. Cette situation s'explique par la mise en place de la ville nouvelle par l'Etat, qui a entraîné une forte croissance démographique. Il ne s'agit non d'un dynamisme endogène, mais d'une opération d'aménagement de l'Etat, liée à la proximité de ce territoire avec les équipements réalisés dans les espaces industrialoportuaires de Fos-sur-Mer, dans l'optique de loger les salariés de ces derniers.

Le deuxième type comprend des villes moyennes régionales non littorales enregistrant, en un quart de siècle, une hausse de leur population supérieure à la moitié, donc une croissance démographique particulièrement soutenue. Elles sont au nombre de deux, leur croissance s'expliquant par des raisons différentes. À Draguignan, la croissance est liée à une combinaison entre fonction résidentielle et héliotropisme positif, dont une attirance migratoire qui s'inscrit dans la dynamique globale de l'Est varois, en particulier de l'agglomération de Fréjus-Saint-Raphaël. À L'Isle-sur-la-Sorgue, la forte progression de la population s'explique essentiellement par l'essor de sa fonction résidentielle, dans un cadre de vie jugée agréable et sécurisant, liée à la proximité d'Avignon.

Le troisième type se compose de quatre villes moyennes non littorales ayant une croissance démographique supérieure à la moyenne régionale, donc non négligeable. Gap compte une croissance liée à la dynamique tertiaire de la ville, qui s'affirme comme le principal pôle commercial et administratif des Alpes du Sud, alors que Cavaillon bénéficie de sa proximité d'Avignon. Miramas connaît une progression de sa population grâce à son statut de ville nouvelle, une croissance cependant moins importante qu'à Istres, car la commune est plus éloignée du pôle d'emploi de Fos-sur-Mer, son cadre de

⁵⁰ Chalard, Laurent, « Des villes françaises en net déclin démographique. Le cas de communes anciennement industrielles ». *Population et Avenir*, n° 683, mai-juin 2007.

⁵¹ D'ailleurs, La Grand-Combe ne peut plus désormais être considérée comme une ville moyenne, comptant moins de 10 000 habitants.

vie jugé moins attractif, et l'urbanisation prévue moins importante. Enfin, Brignoles bénéficie notamment de l'héliotropisme positif. Comme Draguignan, sa croissance démographique n'apparaît pas fondée sur un essor initial des emplois.

Le quatrième type regroupe trois villes moyennes non littorales à la croissance démographique inférieure à la moyenne régionale, mais supérieure à la moyenne nationale, en raison de facteurs différents. Apt subit la restructuration industrielle, qui est davantage, en l'espèce, une désindustrialisation avec des effets de ce que nous avons appelé « l'émigration industrielle »⁵². Ensuite, Orange et Salon-de-Provence, souffrent de l'absence de nouveaux pôles économiques significatifs.

Un cinquième type regroupe trois villes moyennes régionales non littorales dont la croissance démographique, en un quart de siècle, est inférieure à la moyenne nationale, donc nettement inférieure à la moyenne régionale : Manosque, Digne-les-Bains et Arles. Parmi ces villes, Manosque a pâti de la paraurbanisation des communes situées au-delà de l'unité urbaine.

Des accroissements positifs et négatifs sur la dernière période intercensitaire

Sur la période intercensitaire 1990-1999, les évolutions sont légèrement différentes. Quatre catégories peuvent être déterminées selon des bornes en partie différentes de celles du paragraphe précédent.

La première catégorie comprend les villes moyennes régionales non littorales connaissant les plus fortes croissances de leur population, supérieures à la moyenne (6,2%) de l'ensemble des 14 villes moyennes régionales non littorales et, *a fortiori*, à la moyenne régionale (5,8%) ainsi qu'à la moyenne nationale (3,4%). Elles sont au nombre de huit, soit la majorité d'entre elles. À Brignoles et à Draguignan, la croissance témoigne du renforcement de l'économie résidentielle dans les années 1990, alors qu'à Istres et Miramas, elle est le reflet de la poursuite du développement de la ville nouvelle, qui, même si le rythme de construction se ralentit, demeure toujours non négligeable. À L'Isle-sur-la-Sorgue, Salon-de-Provence et Cavillon, la croissance est notamment le produit du développement de la fonction résidentielle. Enfin, Gap continue de renforcer son rôle de pôle commercial et touristique.

La deuxième catégorie correspond aux deux villes moyennes régionales non littorales ayant des croissances démographiques 1990-1999 inférieures à la moyenne régionale (5,8%), mais supérieures à la moyenne nationale (3,4%), au nombre de deux : Orange et Manosque.

⁵² Cf. notamment Dumont, Gérard-François (direction), *Populations et territoires de France en 2030, le scénario d'un futur choisi*, Paris, L'Harmattan, 2008.

La troisième catégorie regroupe les villes moyennes régionales non littorales qui ont une croissance démographique inférieure à la moyenne nationale et, *a fortiori*, à la moyenne régionale comme à celle des 14 villes moyennes non littorales. En réalité, une seule ville moyenne en fait partie : Digne-les-Bains.

La quatrième catégorie se compose de trois villes moyennes non littorales dont la population évolue de manière négative durant la décennie 1990, se distinguant de la tendance générale. La diminution de population peut être corrélée pour Apt et Arles à la désindustrialisation, pour Briançon au départ des militaires.

Tableau 18. L'évolution de la population des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Population aux recensements				Accrois. 1975-99	Rang de croissance 1975-99	Accrois. 1990-99	Rang d'accrois. 1990-99	Points des deux rangs
	1975	1982	1990	1999					
Apt	12 353	13 366	14 381	14 100	14,1%	10	-2,0%	13	23
Arles	51 673	52 547	54 309	53 057	2,7%	14	-2,3%	14	28
Briançon	12 250	13 123	15 077	15 046	22,8%	8	-0,2%	12	20
Brignoles	10 538	11 142	12 150	13 569	28,8%	5	11,7%	1	6
Cavaillon	29 372	30 543	34 686	37 721	28,4%	7	8,7%	6	13
Digne-les-Bains	15 701	15 512	16 614	16 757	6,7%	13	0,9%	11	24
Draguignan	25 654	32 207	37 419	41 533	61,9%	2	11,0%	2	4
Gap	28 233	30 676	33 444	36 262	28,4%	6	8,4%	7	13
Istres	18 129	28 561	35 163	38 993	115,1%	1	10,9%	3	4
L'Isle-sur-la-Sorgue	16 913	19 805	24 014	26 419	56,2%	3	10,0%	5	8
Manosque	23 418	24 125	24 876	25 938	10,8%	12	4,3%	9	21
Miramas	20 695	25 459	26 998	29 121	40,7%	4	7,9%	8	12
Orange	32 772	34 348	35 910	37 279	13,8%	11	3,8%	10	21
Salon-de-Provence	42 882	44 606	45 331	50 017	16,6%	9	10,3%	4	13
Moyenne des 14	340583	376020	410372	435812	28,0%		6,2%		
PACA	3675730	3965209	4257907	4506151	22,6%		5,8%		
France									
Métropolitaine	52591584	54334871	56615155	58518395	11,3%		3,4%		

Chiffres INSEE, RGP 1975, 1982, 1990, 1999

3.2.1.2) Des composantes naturelle et migratoire très différenciées

Il convient de distinguer le mouvement naturel et le mouvement migratoire.

Des taux d'accroissement naturel souvent supérieurs à la moyenne régionale

Entre 1990 et 1999, le taux annuel moyen (0,38 %) d'accroissement⁵³ naturel des villes moyennes non littorales de la région PACA apparaît sensiblement supérieur à la moyenne régionale (0,19 %), reflète principalement d'une structure par âge de la population caractérisée par une augmentation de la proportion de jeunes et par une moindre proportion de personnes âgées. Ce taux se trouve légèrement supérieur à la moyenne nationale (0,36 %). Le taux d'accroissement naturel est positif dans toutes les villes moyennes régionales non littorales, mais les écarts sont importants dans une fourchette entre 0,09% à Digne-les-Bains à 0,86% à Istres. Trois catégories se distinguent.

La première regroupe des villes moyennes non littorales dont le taux d'accroissement naturel est le plus élevé, supérieur à la moyenne nationale et, *a fortiori*, à la moyenne régionale. Sans surprise, cette catégorie concerne les cinq villes moyennes non littorales les plus jeunes selon le RGP de 1999 : Briançon, Istres, Miramas, Orange et Draguignan.

La deuxième catégorie se compose des villes moyennes non littorales dont le taux d'accroissement naturel est inférieur à la moyenne nationale, mais supérieur à la moyenne régionale. Elles sont au nombre de 8, soit la majorité des 14 villes étudiées : Manosque, Gap, Arles, Cavaillon, L'Isle-sur-la-Sorgue, Brignoles, Apt et Salon-de-Provence.

La dernière catégorie, qui correspond à un taux d'accroissement naturel triplement inférieur à la moyenne régionale, et donc, *a fortiori*, nettement inférieure à la moyenne nationale et à celle des 14 villes étudiées, ne compte qu'une ville, Digne-les-Bains. Cela tient à son vieillissement élevé.

Une attraction migratoire généralement inférieure à la moyenne régionale

Concernant le taux annuel moyen d'accroissement migratoire 1990-1999 (0,26 %) des villes moyennes régionales non littorales, il apparaît très supérieur à la moyenne nationale (0,01 %)⁵⁴, mais inférieur à la moyenne régionale (0,44 %). Rappelons que cet

⁵³ Rappelons qu'un accroissement peut être positif ou négatif, alors qu'une croissance est, par nature, positive.

⁵⁴ Qui, il est vrai se trouve sous-évalué. Cf. Dumont, Gérard-François, « Aménagement du territoire et sources démographiques », dans : Blayo, Chantal, Dion, Michèle, Dittgen, Alfred, Sardon, Jean-Paul (direction), *Collecte des données et connaissance des populations*, Paris, CUDEP Conférence universitaire de démographie et d'études des populations, 2008.

indicateur est essentiel car il témoigne de l'attraction démographique, et donc de l'attractivité économique due aux emplois potentiellement induits par cette attraction démographique. Les différences de taux d'accroissement migratoire au sein des villes moyennes non littorales de la région PACA sont considérables, allant de -0,68% pour Briançon à 0,97% pour Brignoles, nécessitant la distinction de quatre catégories.

Tableau 19. Les composantes naturelle et migratoire de l'évolution de la population des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Taux annuel moyen 1990-1999 d'accroissement pour cent habitants			Rang pour le TAN	Rang pour le TAM	Points des rangs TAN et TAM
	total	naturel (TAN)	migratoire			
Apt	-0,22	0,24	-0,46	10	12	22
Arles	-0,26	0,24	-0,50	10	13	23
Briançon	-0,02	0,65	-0,68	2	14	16
Brignoles	1,23	0,27	0,97	8	1	9
Cavaillon	0,94	0,29	0,65	7	5	12
Digne-les-Bains	0,10	0,09	0,01	13	10	23
Draguignan	1,16	0,40	0,76	5	3	8
Gap	0,90	0,35	0,55	5	6	11
Istres	1,15	0,86	0,29	1	7	8
L'Isle-sur-la-Sorgue	1,06	0,21	0,86	12	2	14
Manosque	0,47	0,26	0,21	9	9	18
Miramas	0,84	0,60	0,25	3	8	11
Orange	0,42	0,46	-0,04	4	11	15
Salon-de-Provence	1,10	0,36	0,73	6	4	10
Moy. des moyennes des 14	0,63	0,38	0,26			
PACA	0,63	0,19	0,44			
France (métropole)	0,37	0,36	0,01			

Source : INSEE, RGP 1999.

Une première catégorie comprend les villes moyennes régionales non littorales dont le taux d'accroissement migratoire est supérieur à la moyenne régionale et, *a fortiori*, à la moyenne nationale : Gap, Cavaillon, Salon-de-Provence, Draguignan, L'Isle-sur-la-Sorgue et Brignoles. Leur attraction peut s'expliquer par plusieurs facteurs comme le développement de la fonction résidentielle et les effets économiques en résultant.

Puis, une deuxième catégorie se compose de trois villes moyennes non littorales de la région, dont les taux d'accroissement migratoire sont supérieurs à la moyenne nationale, mais inférieurs à la moyenne régionale : Manosque, Istres et Miramas.

La troisième catégorie correspond aux deux villes moyennes régionales non littorales ayant un taux d'accroissement migratoire quasi nul, certainement inférieur à la moyenne nationale réelle⁵⁵, dénotant une faible attractivité : Orange et Digne-les-Bains. Cette situation, dans un contexte régional inverse, limite le dynamisme économique de ces villes dans les années 1990.

Enfin, la dernière catégorie regroupe les villes moyennes régionales non littorales connaissant un fort déficit migratoire. Trois villes sont concernées par cette évolution : Briançon, Arles et Apt, qui ont chacune subi des pertes d'emplois au cours des années 1990. Donc, dans une région démographiquement dynamique, tous les territoires ne le sont pas nécessairement.

3.2.1.3) Une évolution contrastée des jeunes

Sur la période 1990-1999, contrairement à ce qui se constate au niveau national (une diminution de 3 %), la moyenne du nombre de moins de 15 ans (0,4 %) dans les villes moyennes régionales non littorales progresse légèrement, même si cette croissance apparaît beaucoup moins forte qu'à l'échelle régionale (2,7 %). Il est important d'insister sur cette évolution favorable dans un contexte de diminution des jeunes à l'échelle du continent européen. Cette légère croissance représente un potentiel de ressources humaines pour les villes moyennes régionales non littorales, même s'il faut prendre en compte les perspectives migratoires.

Néanmoins, en valeur relative, l'évolution est moins favorable, puisque le pourcentage moyen des moins de 15 ans, pour les 14 villes moyennes régionales, se réduit (-1,1 point) du même ordre qu'au niveau national (-,2 point), mais plus fortement qu'au niveau régional (-0,5 point). Il faut rappeler que ces baisses en proportion s'expliquent aussi par la longévité accrue des personnes âgées qui est favorable à l'augmentation, *ceteris paribus*, de leur pourcentage.

⁵⁵ *Ibidem*.

L'évolution moyenne des villes moyennes régionales non littorales, moins favorable pour des jeunes, que les moyennes régionales, en valeurs absolue et relative, est à relativiser, car la moyenne de ces villes est plus jeune au RGP 1999 que la moyenne régionale. On pourrait donc attribuer l'évolution à une sorte d'« effet de rattrapage ». En outre, se constatent des différences très sensibles selon les villes moyennes, avec une baisse de 15,3% des effectifs des jeunes de moins de 15 ans à Apt et une croissance de 14,1% à Brignoles, une perte de 2,8 points dans la proportion des jeunes à Apt et une hausse de 0,4 point à Brignoles. En combinant évolution absolue et relative, plusieurs types se distinguent.

Une première catégorie correspond aux trois villes moyennes régionales non littorales dont l'évolution des moins de 15 ans est doublement positive, en valeurs absolue et relative : Manosque, Brignoles et Cavaillon. Ces villes rajeunissent, notamment sous l'effet d'un profil migratoire particulièrement jeune. Pour Manosque, ce rajeunissement se présente comme une rupture puisque cette ville est relativement vieillie, avec le pourcentage le plus élevé de 60 ans ou plus au RGP 1999.

La deuxième catégorie se compose de quatre villes moyennes régionales non littorales dont le nombre de moins de 15 ans progresse en valeur absolue, mais diminue en pourcentage, selon une logique conforme à la moyenne régionale. Les villes concernées sont Gap, Salon-de-Provence, Draguignan et L'Isle-sur-la-Sorgue. Ce profil demeure relativement favorable, puisque le vieillissement est une caractéristique régionale et nationale, mais leur profil migratoire et ses effets leur permettent de gagner des jeunes en valeur absolue.

Enfin, la dernière catégorie comprend les sept villes moyennes régionales non littorales dont l'évolution des moins de 15 ans est doublement négative, en valeurs relative et absolue. Cette catégorie compte la moitié des villes moyennes régionales non littorales : Arles, Istres, Miramas, Orange, Apt, Briançon et Digne-les-Bains. Néanmoins, il faut distinguer parmi ces villes, celles dont le pourcentage de jeunes est élevé de celles dont ce pourcentage est faible. Pour deux des premières (Istres, Miramas), cette diminution des moins de 15 ans témoigne surtout de logiques consécutives à leur héritage démographique s'expliquant par leur fonction de ville nouvelle. Cette évolution prévisible s'inscrit donc dans leur logique démographique propre. Pour d'autres, Apt ou Digne-les-Bains, cette évolution apparaît défavorable, car elle témoigne de la diminution de la part des jeunes couples dans la population, s'expliquant par leur départ et une faible attraction migratoire sur cette catégorie d'âge.

Tableau 20. L'évolution des moins de 15 ans des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Effectifs des moins de 15 ans			Rang sur l'évolution des moins de 15 ans	Proportion de moins de 15 ans dans la population totale		Variation en points des moins de 15 ans	Rang sur l'évolution des % des moins 15 ans	Points des deux rangs
	1990	1999	Évolution 1990-99		% 1990	% 1999			
Apt	2 910	2 465	-15,3%	14	20,2%	17,5%	-2,8	14	28
Arles	10 078	9 099	-9,7%	13	18,6%	17,1%	-1,4	9	22
Briançon	3 211	2 922	-9,0%	12	21,3%	19,4%	-1,9	12	24
Brignoles	2 258	2 576	14,1%	1	18,6%	19,0%	0,4	1	2
Cavaillon	6 416	6 977	8,7%	2	18,5%	18,5%	0,0	3	5
Digne-les-Bains	2 848	2 717	-4,6%	11	17,1%	16,2%	-0,9	6	17
Draguignan	7 129	7 571	6,2%	5	19,1%	18,2%	-0,8	5	10
Gap	6 213	6 321	1,7%	6	18,6%	17,4%	-1,1	8	14
Istres	8 066	7 944	-1,5%	9	22,9%	20,4%	-2,6	13	22
L'Isle-sur-la-Sorgue	4 649	4 696	1,0%	7	19,4%	17,8%	-1,6	10	17
Manosque	4 222	4 515	6,9%	4	17,0%	17,4%	0,4	1	5
Miramas	5 790	5 784	-0,1%	8	21,4%	19,9%	-1,6	10	18
Orange	7 146	7 030	-1,6%	10	19,9%	18,9%	-1,0	7	17
Salon-de-Provence	8 516	9 180	7,8%	3	18,8%	18,4%	-0,4	4	7
Les 14 villes moyennes	79 452	79 797	0,4%		19,4%	18,3%	-1,1		
PACA	745477	765888	2,7%		17,5%	17,0%	-0,5		
France Métropolitaine	10774116	10449339	-3,0%		19,0%	17,9%	-1,2		

Source : INSEE, RGP 1999.

3.2.1.4) Une augmentation du nombre et de la proportion des 60 ans ou plus souvent supérieure à la moyenne régionale

La moyenne des 60 ans ou plus des villes moyennes régionales non littorales, entre 1990 et 1999, augmente en valeur absolue (+16,8 %) comme en valeur relative (+2,0 points). Ces hausses moyennes sont sensiblement supérieures aux moyennes nationale et régionale qui sont proches (autour de 10 % en chiffre absolu et de 1 point en chiffre

relatif). Cependant, cette situation est à relativiser, car les villes moyennes régionales se caractérisent, en 1999, par un moindre pourcentage de 60 ans ou plus (21,7%) que la moyenne régionale (24,1%). Il est donc possible d'évoquer un phénomène de rattrapage lié à l'héritage démographique. Les actifs arrivés trente ans auparavant, notamment dans les villes nouvelles, vieillissant sur place, augmentent mécaniquement le nombre de 60 ans ou plus. Il n'est pas possible de déterminer des types suivant la même logique que pour les moins de 15 ans puisque toutes les villes enregistrent à la fois une gérontocroissance et un vieillissement de la population. Cependant, la progression n'est pas du même ordre de grandeur selon les villes, allant dans une fourchette de 3,4% d'effectifs de 60 ans ou plus à Arles à 46,1% à Istres et une hausse de la proportion des 60 ans ou plus de 0,8 point à L'Isle-sur-la-Sorgue à 5,0 points à Manosque. Trois catégories se différencient.

La première correspond aux quatre villes moyennes régionales non littorales dont l'augmentation des 60 ans ou plus est inférieure aux moyennes nationale et régionale pour un des deux indicateurs (valeur absolue ou relative) : Arles, Cavaillon, Brignoles et L'Isle-sur-la-Sorgue.

La deuxième catégorie se compose de villes moyennes régionales non littorales avec une progression de leurs 60 ans ou plus comprise entre les moyennes régionale et nationale ou dont un des deux indicateurs est supérieur à la moyenne de l'ensemble des 14 villes moyennes régionales. Les cinq villes concernées sont : Gap, Salon-de-Provence, Draguignan, Orange et Digne-les-Bains.

La troisième catégorie comprend les cinq villes moyennes régionales non littorales avec une augmentation des 60 ans ou plus supérieure à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales en valeurs absolue et relative : Manosque, Istres, Miramas, Briançon et Apt. Ce profil peut être considéré comme relativement plus défavorable, puisque ces villes pourraient connaître un fort accroissement de leurs charges liées au vieillissement et à la gérontocroissance.

Tableau 21. L'évolution des 60 ans ou plus des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Effectifs des 60 ans ou plus			Rang sur l'évolution des 60 ans ou plus	Proportion de 60 ans ou plus dans la population totale		Variation en points des 60 ans ou plus	Rang sur l'évolution des % des 60 ans ou plus	Points des deux rangs
	1990	1999	Évolution 1990-99		% 1990	% 1999			
	Apt	2 888	3 468		20,1%	11			
Arles	11 897	12 297	3,4%	1	21,9%	23,2%	1,3	4	5
Briançon	2 325	2 761	18,8%	9	15,4%	18,4%	2,9	11	20
Brignoles	2 713	3 140	15,7%	6	22,3%	23,1%	0,8	2	8
Cavaillon	7 659	8 549	11,6%	3	22,1%	22,7%	0,6	1	4
Digne-les-Bains	3 750	4 130	10,1%	2	22,6%	24,6%	2,1	9	11
Draguignan	7 799	9 355	20,0%	10	20,8%	22,5%	1,7	6	16
Gap	6 968	8 204	17,7%	7	20,8%	22,6%	1,8	7	14
Istres	3 725	5 441	46,1%	14	10,6%	14,0%	3,4	12	26
L'Isle-sur-la-Sorgue	5 282	6 027	14,1%	4	22,0%	22,8%	0,8	2	6
Manosque	5 313	6 826	28,5%	13	21,4%	26,3%	5,0	14	27
Miramas	4 417	5 351	21,1%	12	16,4%	18,4%	2,0	8	20
Orange	6 964	8 000	14,9%	5	19,4%	21,5%	2,1	9	14
Salon-de-Provence	9 267	11 002	18,7%	8	20,4%	22,0%	1,6	5	13
Les 14 villes moyennes	80 967	94 551	16,8%		19,7%	21,7%	2,0		
PACA	988185	1087734	10,1%		23,2%	24,1%	0,9		
France (métropole)	11299373	12478127	10,4%		20,0%	21,3%	1,4		

Source : INSEE, RGP 1999.

Tableau 22. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de la région PACA selon l'évolution des indicateurs démographiques

Unité urbaine	Rang population	Rang composantes	Rang jeunes	Rang vieux	Points totaux	Rang global
Apt	23	23	28	24	98	14
Arles	28	28	22	5	83	12
Briançon	20	20	24	20	84	13
Brignoles	6	6	2	8	22	1
Cavaillon	13	13	5	4	35	3
Digne-les-Bains	24	24	17	11	76	11
Draguignan	4	4	10	16	34	2
Gap	13	13	14	14	54	6
Istres	4	4	22	26	56	7
L'Isle-sur-la-Sorgue	8	8	17	6	39	4
Manosque	21	21	5	27	74	10
Miramas	12	12	18	20	62	8
Orange	21	21	17	14	73	9
Salon-de-Provence	13	13	7	13	46	5

L'étude de l'évolution de la population selon quatre critères de huit paramètres met donc en évidence de nettes différences d'attractivité entre les villes moyennes régionales non littorales.

Examinons désormais l'évolution de l'emploi.

3.2.2) L'évolution de l'emploi

Les trois critères utilisés pour l'analyse cinétique de l'emploi sont l'évolution de la population active occupée, celles des cadres et PIS et celle de l'emploi.

3.2.2.1) Une évolution de la population active occupée très hétérogène selon les villes moyennes

L'effectif de la population active occupée des villes moyennes régionales non littorales progresse, en moyenne, dans les années 1990 un peu plus rapidement (+4,1 %) que les moyennes nationale (+3 %) et régionale (+3,3 %), gage d'une évolution meilleure du nombre des personnes exerçant des activités professionnelles. Pour la

variation en valeur relative, donc le nombre d'actifs occupés rapporté à la population active totale, la situation est, par contre, moins favorable. Le taux moyen d'activité occupée des 14 villes moyennes non littorales diminue légèrement plus vite (-1,7 point) qu'au niveau national (-1,4 point), toutefois moins qu'au niveau régional (-2,3 points). Pourtant, des différences très sensibles caractérisent l'évolution de la population active occupée selon les villes moyennes. La fourchette pour l'évolution des effectifs de la population active occupée varie de -7% à Apt à +13,1% à Istres et, pour le taux d'activité occupée, de -3,3 points à Arles à +0,4 point à Briançon. En combinant les variations absolue et relative, quatre catégories se distinguent.

La première catégorie comprend quatre villes moyennes régionales non littorales dont l'évolution de la population active occupée est doublement plus favorable en valeurs absolue et relative que la moyenne des 14 villes étudiées : la population active occupée y augmente plus que la moyenne des 14 et la baisse du taux d'occupation occupée est moins négative que la moyenne des 14 : Gap, Istres, Salon-de-Provence et L'Isle-sur-la-Sorgue. Ces villes bénéficient donc d'une population plus nombreuse percevant des revenus professionnels et d'une hausse du taux de chômage moindre que la moyenne des 14, comme de la moyenne de la région PACA, soit une évolution économique relativement meilleure dans la décennie 1990.

La deuxième catégorie correspond à quatre villes moyennes régionales non littorales dont l'évolution des effectifs de leur population active occupée est égale ou supérieure à la moyenne régionale, mais le taux de population active occupée y baisse autant sinon plus que la moyenne régionale : Cavaillon, Draguignan, Miramas et Brignoles. Ces villes enregistrent une augmentation de leur population percevant des revenus professionnels, mais le chômage y a augmenté.

La troisième catégorie se compose d'une seule ville moyenne régionale non littorale, Orange, dont l'augmentation de la population active occupée est moindre que les trois moyennes (des 14, régionale et nationale), mais le taux de population active occupée y baisse moins que les trois moyennes.

La quatrième catégorie regroupe des cinq villes moyennes régionales non littorales qui connaissent une double décroissance de leur population active occupée en valeurs absolue et relative, donc une diminution de la population percevant des revenus professionnels et une augmentation du chômage. Cependant, cette évolution défavorable résulte de raisons différentes : plutôt le déclin industriel à Arles et à Apt, le départ de l'armée à Briançon et un vieillissement à Manosque et à Digne-les-Bains.

Tableau 23. L'évolution de la population active occupée des unités urbaines des villes moyennes non littorales

Unité urbaine	Population active occupée		Accroiss. de la PAO 1990-1999	Rang sur l'évolution de la PAO	Taux d'activité occupée (TAO)		Variation en points du TAO	Rang sur l'évolution du TAO	Points des deux rangs
	PAO				% 1990	% 1999			
	1990*	1999							
Apt	5 095	4 738	-7,0%	14	84,3%	82,2%	-2,1	9	23
Arles	18 999	18 144	-4,5%	13	83,1%	79,8%	-3,3	14	27
Briançon	6 705	6 645	-0,9%	10	91,6%	92,0%	0,4	1	11
Brignoles	4 220	4 515	7,0%	6	83,0%	80,1%	-2,9	11	17
Cavaillon	13 017	13 447	3,3%	8	84,4%	82,1%	-2,3	10	18
Digne-les-Bains	6 891	6 664	-3,3%	11	89,8%	89,0%	-0,8	5	16
Draguignan	14 011	14 824	5,8%	7	85,8%	82,9%	-2,9	11	18
Gap	13 846	14 884	7,5%	5	89,9%	89,2%	-0,7	3	8
Istres	13 615	15 399	13,1%	1	83,9%	82,6%	-1,4	6	7
L'Isle-sur-la-Sorgue	8 727	9 635	10,4%	3	85,6%	83,9%	-1,7	8	11
Manosque	9 374	9 046	-3,5%	12	85,6%	84,2%	-1,4	6	18
Miramas	8 903	9 767	9,7%	4	81,1%	78,0%	-3,1	13	17
Orange	13 341	13 568	1,7%	9	84,7%	83,9%	-0,7	3	12
Salon-de-Provence	16 093	17 799	10,6%	2	82,9%	82,7%	-0,2	2	4
Les 14 villes moyennes	152 837	159 075	4,1%		85,1%	83,3%	-1,7		
PACA	1538258	1589021	3,3%		84,7%	82,4%	-2,3		
France Métropolitaine	22383691	23055202	3,0%		88,3%	86,9%	-1,4		

* Calcul Population & Avenir à partir des données Insee.

3.2.2.2) *La faible progression des cadres*

L'évolution des effectifs de cadres et PIS entre 1990 et 1999 est l'un des rares indicateurs où l'évolution moyenne des villes moyennes non littorales (+6,1 %) semble nettement moins favorable que les moyennes régionale (+12,5 %) et nationale (+16,2 %). Sa faible croissance ne peut s'expliquer par un niveau initial élevé. Au contraire, étant faible, il aurait pu entraîner un phénomène de rattrapage. Cette situation montre que les villes moyennes régionales ont une évolution de leur composition par CSP en moyenne moins qualifiée que dans la région ou en France. En valeur relative, la situation est semblable, le taux de cadres est quasiment stable (+0,1 point), alors qu'il augmente de 1 point en moyenne régionale et de 1,4 point en moyenne nationale. Ces chiffres révèlent néanmoins une situation très contrastée selon les villes moyennes régionales non littorales. Pour l'évolution des effectifs de cadres et PIS, la fourchette va de -21,9% à Apt à +43,5% à Miramas. Pour la proportion des cadres, les écarts maximums sont de -1,4 point Apt et Brignoles à +1,8 à Miramas. En combinant les deux évolutions, il est possible de distinguer plusieurs catégories.

La première correspond aux cinq villes moyennes régionales non littorales connaissant une évolution doublement positive des cadres, en valeurs absolue et relative, conformément à la tendance nationale et régionale. Pour Briançon et surtout pour Miramas, cette évolution s'explique par des effectifs et un taux de départ relativement faibles. Pour Manosque, Salon-de-Provence et L'Isle-sur-la-Sorgue, elle s'explique notamment par leur fonction résidentielle, se traduisant par l'installation de cadres travaillant respectivement à Cadarache, dans le Pays d'Aix, et dans l'agglomération d'Avignon. Enfin, Digne-les-Bains a sans doute bénéficié de l'élévation de l'encadrement dans les administrations publiques.

La deuxième catégorie comprend trois villes moyennes régionales non littorales qui ont une évolution des cadres positive en valeur absolue, mais négative en valeur relative : Gap, Istres et Orange.

La troisième catégorie se compose de villes moyennes régionales non littorales ayant une évolution doublement négative des cadres, en valeurs absolue et relative, *a contrario* des moyennes régionale et nationale. Cinq villes moyennes sont concernées : Arles, Cavillon, Draguignan, Brignoles et Apt (-21,9 %). Cette situation défavorable est notamment liée à des pertes d'emplois qualifiés ou à une proportion importante des emplois de non-cadres parmi les emplois créés ou parmi les emplois occupés par des habitants de ces unités urbaines.

Tableau 24. L'évolution des cadres des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	cadres et professions intellectuelles sup. (CPIS)		Accrois. CPIS 1990-1999	Rang sur l'évolution des cadres	Proportion des cadres et PIS		Variation en points du % de cadres	Rang sur l'évolution du % de cadres	Points des deux rangs
	1990*	1999			1990	1999			
	Apt	420	328	-21,9%	14	8,4%	7,0%	-1,4	14
Arles	1 944	1 860	-4,3%	12	10,2%	10,2%	-0,1	7	19
Briançon	556	612	10,1%	4	8,5%	9,2%	0,7	4	8
Brignoles	436	416	-4,6%	13	10,6%	9,3%	-1,4	13	26
Cavaillon	1 224	1 184	-3,3%	11	9,3%	8,8%	-0,4	10	21
Digne-les-Bains	776	834	7,5%	5	11,7%	12,4%	0,7	4	9
Draguignan	1 744	1 720	-1,4%	10	12,4%	11,7%	-0,7	12	22
Gap	1 581	1 696	7,3%	6	11,5%	11,4%	-0,2	8	14
Istres	1 172	1 234	5,3%	7	8,6%	8,1%	-0,5	11	18
L'Isle-sur-la-Sorgue	868	1 099	26,6%	2	9,9%	11,4%	1,5	2	4
Manosque	1 216	1 248	2,6%	8	13,4%	13,7%	0,3	6	14
Miramas	524	752	43,5%	1	5,9%	7,7%	1,8	1	2
Orange	1 108	1 112	0,4%	9	8,3%	8,2%	-0,2	8	17
Salon-de-Provence	2 224	2 656	19,4%	3	14,0%	14,9%	0,9	3	6
Les 14 villes moyennes	15 793	16 751	6,1%		10,4%	10,5%	0,1		
PACA	182436	205241	12,5%		12,0%	12,9%	1,0		
France Métropolitaine	2603434	3025190	16,2%		11,7%	13,1%	1,4		

* Calcul Population & Avenir à partir des données Insee.

3.2.2.3) Une évolution de l'emploi doublement favorable dans la majorité des villes

L'évolution du nombre d'emplois des villes moyennes non littorales de la région PACA sur la période 1990-1999 est très favorable (+10,3 %), une croissance trois fois plus importante que la moyenne nationale (+3,3 %), et plus du double de la moyenne régionale (+4,4 %). Ces chiffres témoignent d'un dynamisme économique, conséquence ou cause du développement démographique. En valeur relative, la situation des villes moyennes régionales est aussi très favorable, avec une augmentation moyenne de 1,5 point du taux d'emploi, donc du nombre d'emplois rapporté à la population totale, alors qu'il diminue au niveau régional (-0,5 point), et stagne en moyenne nationale (0,0 point). Les évolutions de l'emploi selon les villes moyennes régionales non littorales apparaissent contrastées. Le nombre d'emplois varie dans une fourchette de -4,2% à Arles à +23,3% à Brignoles et le taux d'emploi de -2,2 points à Draguignan à +4,8 points à Brignoles. Quatre catégories se distinguent.

La première comprend les villes moyennes régionales non littorales dont l'emploi augmente plus vite que la moyenne des villes étudiées à la fois en valeurs absolue et relative, soit, *a fortiori*, une évolution doublement meilleure que les moyennes nationale et donc régionale. Sept sont concernées : Manosque, Gap, Istres, Salon-de-Provence, Orange, L'Isle-sur-la-Sorgue et Brignoles. Ce profil favorable révèle une incontestable attractivité, même si certaines de ces villes, comme Istres ou L'Isle-sur-la-Sorgue, partaient d'un taux d'emploi faible en 1990.

La deuxième catégorie se compose des villes moyennes régionales non littorales ayant une évolution de l'emploi doublement positive en valeurs relative et absolue, combinant une évolution du nombre d'emplois inférieure à la moyenne des 14 villes étudiées et une évolution du taux d'emploi supérieure à cette moyenne : Digne-les-Bains, Apt et Briançon.

La troisième catégorie regroupe les villes moyennes régionales non littorales dont l'évolution de l'emploi est positive en valeur absolue, mais, comme la moyenne régionale, négative en valeur relative : Cavaillon, Miramas et Draguignan. Cette évolution est le symbole de leur rôle résidentiel croissant. En conséquence, ces villes deviennent à la fois davantage bénéficiaires et plus dépendantes du marché de l'emploi des agglomérations voisines proches, respectivement Avignon, Marseille, et Fréjus - Saint Raphaël.

La quatrième catégorie correspond à Arles, la seule ville moyenne régionale non littorale à voir ses emplois décroître en valeur absolue et relative, reflet notamment de la désindustrialisation.

Tableau 25. L'évolution de l'emploi des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Nombre d'emplois		Accroiss. des emplois 1990-1999	Rang sur l'évolution des emplois	Taux d'emploi en % nombre d'emplois/pop		Variation en points du taux d'emploi	Rang sur l'évolution du taux d'emploi	Points des deux rangs
	1990*	1999			1990	1999			
Apt	5 587	5 749	2,9%	13	38,8%	40,8%	1,9	10	23
Arles	19 913	19 077	-4,2%	14	36,7%	36,0%	-0,7	12	26
Briançon	7 134	7 498	5,1%	11	47,3%	49,8%	2,5	8	19
Brignoles	5 606	6 912	23,3%	1	46,1%	50,9%	4,8	1	2
Cavaillon	14 847	15 708	5,8%	9	42,8%	41,6%	-1,2	13	22
Digne-les-Bains	8 700	9 361	7,6%	8	52,4%	55,9%	3,5	4	12
Draguignan	15 202	15 962	5,0%	12	40,6%	38,4%	-2,2	14	26
Gap	16 172	18 307	13,2%	6	48,4%	50,5%	2,1	9	15
Istres	10 868	13 150	21,0%	4	30,9%	33,7%	2,8	7	11
L'Isle-sur-la-Sorgue	6 619	8 042	21,5%	3	27,6%	30,4%	2,9	6	9
Manosque	9 301	10 510	13,0%	7	37,4%	40,5%	3,1	5	12
Miramas	6 166	6 493	5,3%	10	22,8%	22,3%	-0,5	11	21
Orange	13 832	15 796	14,2%	5	38,5%	42,4%	3,9	2	7
Salon-de-Provence	14 435	17 770	23,1%	2	31,8%	35,5%	3,7	3	5
Les 14 villes moyennes	154382	170335	10,3%		37,6%	39,1%	1,5		
PACA	1510352	1576808	4,4%		35,5%	35,0%	-0,5		
France Métropolitaine	22072344	22800731	3,3%		39,0%	39,0%	0,0		

* Calcul Population & Avenir à partir des données Insee.

Tableau 26. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de la région PACA selon les indicateurs cinétiques de l'emploi

Unité urbaine	Points Pop. Act. Oc.	Points cadres	Points emploi	Points totaux	Rang global
Apt	23	28	23	74	14
Arles	27	19	26	72	13
Briançon	11	8	19	38	7
Brignoles	17	26	2	45	10
Cavaillon	18	21	22	61	11
Digne-les-Bains	16	9	12	37	5
Draguignan	18	22	26	66	12
Gap	8	14	15	37	5
Istres	7	18	11	36	3
L'Isle-sur-la-Sorgue	11	4	9	24	2
Manosque	18	14	12	44	9
Miramas	17	2	21	40	8
Orange	12	17	7	36	3
Salon-de-Provence	4	6	5	15	1

3.2.3) Une évolution contrastée du revenu net imposable moyen

Analysons désormais le critère de revenus. Entre 1996 et 2005, pour l'évolution du revenu net imposable moyen, les villes moyennes non littorales de la région PACA se caractérisent par une progression (+8,6 points) proche de la moyenne nationale (+9 points), mais moins forte que la moyenne régionale (+10,5 points). Au premier abord, cette situation plutôt défavorable peut surprendre par rapport aux autres indicateurs économiques qui, globalement, sont bien orientés. En fait, au-delà de l'écart de dates de référence disponibles (la période disponible est 1996-2005 et non 1990-1999) dont les éventuels effets apparaissent marginaux, elle est à rapprocher de l'évolution du nombre de cadres. Les emplois créés dans les villes moyennes de la région ayant une composition par catégories socioprofessionnelles comprenant peu de cadres et PIS, les revenus professionnels sont limités. En conséquence, le revenu net imposable moyen progresse donc moins vite que dans les grandes métropoles régionales. Mais les écarts d'évolution du revenu net imposable moyen entre les villes moyennes régionales non

littorales apparaissent relativement importants, dans une fourchette de progression de 5 points à Briançon à 13,5 points à Apt, en référence à une base 100 fixée pour 2005. Ils permettent de déterminer trois ensembles.

Un premier regroupe trois villes moyennes régionales non littorales dont le revenu net imposable moyen augmente plus que la moyenne régionale. À Apt, cette progression peut s'expliquer par un regain de dynamisme économique depuis 1999, que les autres chiffres disponibles n'avaient pas pris encore en compte. À L'Isle-sur-la-Sorgue et à Salon-de-Provence, la hausse du revenu net imposable moyen combine une croissance économique satisfaisante et l'essor de leur fonction résidentielle, avec l'accueil de populations de cadres et professions intermédiaires dont l'emploi est localisé en dehors de l'unité urbaine, par exemple à Avignon et dans le Pays d'Aix.

Le second ensemble comprend quatre villes moyennes régionales non littorales dont le revenu net imposable moyen a une progression comprise entre la moyenne régionale et celle nationale : Manosque, Istres, Miramas et Cavaillon.

Le troisième ensemble se compose de sept villes moyennes non littorales dont la croissance du revenu net imposable moyen est inférieure à la moyenne de l'ensemble des villes moyennes régionales, donc, *a fortiori*, aux moyennes nationale et régionale. À Arles et à Orange, le faible dynamisme économique peut expliquer cette situation. À Briançon, Digne-les-Bains, Gap et Draguignan, la raison tient plutôt à un revenu net imposable moyen relativement élevé au départ. Enfin, à Brignoles, cette situation peut s'expliquer par des fonctions résidentielles exercées à longue distance des lieux de travail, concernant donc des populations moins aisées.

Tableau 27. L'évolution du revenu net imposable moyen des unités urbaines des villes moyennes

Unité urbaine	Revenu net imposable moyen (indice base 100 en 2005)		Evolution 1996- 2005 en points	Rang
	1996	2005		
Apt	86,5	100	13,5	1
Arles	93,5	100	6,5	11
Briançon	95,0	100	5,0	14
Brignoles	92,0	100	8,0	8
Cavaillon	91,0	100	9,0	7
Digne-les-Bains	94,5	100	5,5	13
Draguignan	92,0	100	8,0	8
Gap	92,0	100	8,0	8
Istres	90,5	100	9,5	5
L'Isle-sur-la-Sorgue	89,0	100	11,0	2
Manosque	90,5	100	9,5	5
Miramas	90,0	100	10,0	4
Orange	93,5	100	6,5	11
Salon-de-Provence	89,5	100	10,5	3
Moyenne des moyennes des 14	91,4	100	9	
Région PACA	89,5	100	11	
France Métropolitaine	91,0	100	9	

3.2.4) Une deuxième typologie selon l'analyse quantitative cinétique

Le classement concernant l'évolution cinétique des villes moyennes régionales non littorales est différent de celui des indicateurs de situation. Portant essentiellement sur la période 1990-1999, il est fortement lié à une évolution décennale qui ne révèle pas forcément la tendance structurelle dans certains cas⁵⁶.

Trois villes moyennes régionales non littorales apparaissent relativement attractives sur les périodes étudiées (leur somme des points est comprise entre 64 et 75 points). Salon-de-Provence profite de son appartenance accrue à l'aire métropolitaine Marseille-Aix-en-Provence dont elle a tendance à devenir un nouvel élément. L'Isle-sur-la-Sorgue bénéficie de l'aire métropolitaine avignonnaise, qui s'étend désormais sur une large part de la plaine du Comtat. Enfin, Brignoles se trouve davantage liée à l'aire métropolitaine marseillaise, tout en bénéficiant de la « saturation » du littoral.

Un deuxième groupe de cinq villes moyennes régionales non littorales apparaît moyennement attractif, avec un total de points se situant autour de 100. Il s'agit de Gap (centre commercial des Alpes du Sud en expansion), de Cavaillon (de plus en plus liée à Avignon), d'Istres et Miramas (dont le développement est lié à l'aire métropolitaine marseillaise), ainsi que de Draguignan (qui bénéficie notamment de la « saturation » du littoral).

Quatre autres villes moyennes régionales non littorales affichent une moindre attraction (leur somme de points se situe autour de 120-130 points) : Manosque⁵⁷, Orange et Digne-les-Bains du fait de l'insuffisance de nouveaux pôles économiques, et Briançon notamment à cause du départ de militaires.

Enfin, deux villes moyennes non littorales ont des mauvaises performances (avec un total de points supérieur à 150), Arles et Apt, du fait, sur la période étudiée, d'un déclin économique plus structurel que conjoncturel. Les industries traditionnelles qui ont périclité ne sont pas encore remplacées par de nouvelles activités économiques suffisamment créatrices d'emplois.

⁵⁶ Briançon constitue un exemple type.

⁵⁷ La situation de Manosque s'est apparemment améliorée depuis 1999, mais cette évolution est trop récente pour avoir été prise en compte dans les statistiques. Notons que les Alpes-de-Haute-Provence, dont la population était de 156 675 habitants selon le recensement de 1846, puis s'est abaissée à 83 354 en 1946, a pratiquement retrouvé un peuplement identique au 1^{er} janvier 2006, avec 154 501 habitants.

Tableau 28. Classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon l'analyse cinétique

Tableau 28. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon l'analyse cinétique

Unité urbaine	Points démographie	Points emploi	Rang revenus	Points totaux	Rang global
Apt	98	74	1	173	14
Arles	83	72	11	166	13
Briançon	84	38	14	136	12
Brignoles	22	45	8	75	3
Cavaillon	35	61	7	103	6
Digne-les-Bains	76	37	13	126	11
Draguignan	34	66	8	108	8
Gap	54	37	8	99	5
Istres	56	36	5	97	4
L'Isle-sur-la-Sorgue	39	24	2	65	2
Manosque	74	44	5	123	10
Miramas	62	40	4	106	7
Orange	73	36	11	120	9
Salon-de-Provence	46	15	3	64	1

En combinant l'examen de l'attractivité en termes de situation et en terme cinétique, une typologie générale peut être proposée.

3.3) Une troisième typologie combinant les indicateurs quantitatifs de situation et cinétiques

Cette combinaison permet de distinguer quatre groupes de villes moyennes régionales non littorales en fonction des indicateurs quantitatifs de situation et d'évolution. La première catégorie est la plus favorable, alors que la quatrième est la plus défavorable.

3.3.1) Une analyse quantitative doublement positive pour quatre villes

Quatre villes moyennes régionales non littorales présentent à la fois une situation et une analyse cinétique favorables : Gap, Istres, Salon-de-Provence et L'Isle-sur-la-Sorgue. Gap est la ville la plus peuplée des Alpes du Sud, sans concurrentes à moins de 100 kilomètres. Son attractivité économique et démographique apparaît en quelque sorte structurelle, car régulière depuis la Seconde Guerre Mondiale. Ses atouts tiennent notamment à son cadre de vie jugé agréable (pas d'industries polluantes) et aux avantages dus à la tertiarisation de l'économie française. Son seul relatif point faible est la situation de sa démographie, qui ne la place pas parmi les meilleures⁵⁸.

Les trois autres villes moyennes non littorales offrant un profil doublement positif affichent une attractivité qui résulte principalement de leur inclusion, plus ou moins importante, dans le fonctionnement d'une aire métropolitaine (Marseille pour Istres et Salon-de-Provence, Avignon pour L'Isle-sur-la-Sorgue), témoignant de l'impact de ce processus dans l'organisation du territoire régional. Salon-de-Provence présente le profil le plus favorable puisque tous les critères quantitatifs y sont bien orientés. Istres n'a qu'un point faible : la situation de l'emploi, compensé par les offres d'emplois de l'aire métropolitaine de Marseille, ce qui la met en situation de dépendance. L'Isle-sur-la-Sorgue compte davantage de relatifs points faibles selon l'analyse de situation pour la population et l'emploi, mais non selon l'analyse cinétique.

3.3.2) Une analyse de situation favorable, mais une analyse cinétique défavorable pour trois villes

Trois villes moyennes régionales non littorales présentent une situation favorable, mais une évolution défavorable : Manosque, Draguignan et Briançon. Dans les années 1990, les performances de ces villes sont décevantes pour des raisons variées. Pour Briançon, cette évolution apparaît l'effet du départ de l'armée, d'où une évolution mauvaise de sa démographie et de ses revenus.

Manosque enregistre dans les années 1990 une croissance démographique ralentie, alors que son économie progresse, car la ville est vieillie : pour les bornes considérées, son point faible est la démographie, pour l'analyse de situation comme pour l'analyse cinétique, notamment car elle subit les effets de la paraurbanisation.

Draguignan se trouve dans une situation inverse, souffrant d'un développement économique moindre que son attraction démographique, sa principale faiblesse étant l'évolution de l'emploi.

⁵⁸ Néanmoins, les Hautes-Alpes, dont la population était de 133 100 habitants en 1851, puis de 84 932 en 1946, dépassent à nouveau 130 000 habitants depuis le 1^{er} janvier 2006.

3.3.3) Une analyse de situation défavorable et une analyse cinétique favorable pour trois villes

Trois villes moyennes régionales non littorales offrent une situation quantitative défavorable, mais une évolution favorable : Cavaillon, Miramas et Brignoles. Cavaillon souffre de la paupérisation d'une partie de sa population, liée sans doute au déclin relatif de l'agriculture, mais s'inscrit dans une dynamique d'attractivité notamment grâce à sa proximité d'Avignon, qui se traduit par une situation et une évolution favorables de sa démographie.

Miramas bénéficie de la métropolisation, qui lui assure un certain développement économique (évolution favorable de l'emploi et des revenus), malgré un profil sociodémographique défavorable du fait de son héritage de ville nouvelle où des populations à faible revenu ont été concentrées. La situation de sa démographie constitue un autre point fort.

Enfin, Brignoles, du fait de sa taille la plus faible, est l'une des villes moyennes aux caractéristiques les moins favorables selon l'analyse de situation, mais elle connaît une amélioration de son attractivité, avec une évolution favorable de sa démographie.

3.3.4) Une analyse doublement défavorable pour quatre villes

Quatre villes moyennes régionales non littorales se caractérisent par une situation et une évolution défavorables : Arles, Orange, Apt et Digne-les-Bains. Arles subit un affaiblissement économique structurel dont elle n'apparaît pas encore sortie, malgré des atouts incontestables. Pour tous les critères, elle se situe parmi les 14 villes moyennes régionales non littorales avec les plus mauvaises performances.

Orange semble suivre une logique quantitative semblable, mais à un degré bien moindre. Elle apparaît peu attractive par rapport à sa situation géographique exceptionnelle, exploitant insuffisamment ses atouts. Cependant, ses indicateurs de situation et d'évolution de l'emploi ne sont pas mauvais.

Les deux dernières villes de cette quatrième catégorie, Apt et Digne-les-Bains souffrent de leur faible taille démographique et de leur enclavement, auxquels vient s'ajouter le déclin des industries traditionnelles à Apt, où la dernière évolution des revenus est néanmoins meilleure. À Digne-les-Bains, les seuls indicateurs relativement bien orientés concernent la situation de l'emploi, grâce à sa fonction administrative.

Tableau 29. Typologie des unités urbaines des villes moyennes selon les indicateurs
quantitatifs de situation et cinétique

	Évolution favorable	Évolution défavorable
Situation favorable	Gap Istres L'Isle-sur-la-Sorgue Salon-de-Provence	Briançon Draguignan Manosque
Situation défavorable	Brignoles Cavaillon Miramas	Apt Arles Digne-les-Bains Orange

L'analyse des indicateurs quantitatifs de situation et cinétique permet donc d'élaborer une typologie des villes moyennes régionales non littorales distinguant quatre catégories. Il convient désormais de conduire une analyse qualitative.

CHAPITRE 4. L'ANALYSE QUALITATIVE COMPAREE DE L'ATTRACTIVITE

Préparée par la confection de grilles comparatives, l'analyse qualitative porte d'abord sur l'examen de leurs résultats avant de déboucher sur une quatrième typologie fondée sur des notations.

4.1) L'examen des grilles qualitatives comparatives

Pour l'analyse qualitative comparée, les grilles élaborées ne reposent pas sur des chiffres, mais sur des appréciations, plus ou moins favorables, concernant les différents critères qualitatifs, appréciations issues d'une enquête géographique de terrain. Dans le chapitre 2, nous avons examiné chaque ville moyenne séparément. Désormais, il s'agit pour chaque critère qualitatif retenu de les comparer.

4.1.1) *La connexion autoroutière*

Élément primordial de l'attractivité des villes moyennes, la connexion autoroutière apparaît aujourd'hui comme un élément discriminant de l'attractivité d'une ville moyenne. Une ville non reliée à l'autoroute apparaît lourdement handicapée dans une économie où dominent les flux. Or, l'inachèvement du programme autoroutier fait que cinq villes moyennes régionales non littorales, Briançon, Istres, Digne-les-Bains, Gap, et Apt, ne sont pas desservies par des autoroutes, alors que, dans certaines régions de France, cette situation est rare pour des villes de cette taille⁵⁹. Des projets vieux de trente ans n'ont pas abouti, comme la desserte autoroutière de Fos-sur-Mer, qui concerne Istres et Miramas, ou la branche septentrionale de l'A 51 vers Grenoble, qui concernerait Gap.

L'étude de la connexion autoroutière met en évidence des différences très sensibles selon les villes moyennes non littorales. La majorité d'entre elles, soit neuf, ont un accès proche à un nœud autoroutier, direct ou proche à une autoroute. Ce sont pratiquement toutes des villes de plaine. La situation la plus favorable concerne bien évidemment les villes à proximité d'un nœud autoroutier (Miramas, Orange et Salon-de-Provence), facteur d'attractivité éventuellement favorable par exemple pour le secteur logistique. À l'opposé, les villes de montagnes (Briançon et Digne-les-Bains) se caractérisent par leur mauvaise desserte routière, qui peut s'expliquer en partie par un certain déterminisme physique.

⁵⁹ D'ailleurs, la situation du réseau routier secondaire ne peut être jugée meilleure. Peu de voie express, déviations manquantes ou inachevées (à Orange, Apt, Cavaillon, Draguignan, Miramas, Salon-de-Provence...).

Grille d'analyse 1. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur connexion autoroutière

CONNEXION AUTOROUTIERE	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
Accès proche à un noeud autoroutier												X	X	X
Accès direct à une autoroute		X		X	X						X			
Accès proche à une autoroute							X		X					
Accès éloigné à un noeud autoroutier										X				
Accès proche à une fin d'autoroute								X						
Accès éloigné à une autoroute	X													
Accès éloigné à une fin d'autoroute			X			X								

© Gérard-François Dumont.

4.1.2) L'accès à une gare

Élément moins important que la connexion autoroutière pour les villes moyennes dans la mesure où la fréquence ferroviaire ne peut être très élevée compte tenu de la population limitée concernée, l'accès à une gare n'en est pas moins un facteur d'attractivité. Or, le maillage du réseau ferroviaire donne une image guère positive, avec seulement une ligne le long du littoral, et des liaisons vers l'arrière-pays apparaissant maigres, surtout dans un pays leader de la grande vitesse. La question du transport ferroviaire concerne donc non seulement les trains grandes lignes, mais aussi les lignes secondaires. Il est vrai que certaines lignes ont été fermées et que la région a conduit de notables efforts pour le réseau d'autobus dans le cadre des transports express régionaux comme des réseaux de transport départemental⁶⁰.

Comme pour la connexion autoroutière, la situation des villes moyennes régionales non littorales apparaît très différenciée. Huit présentent un profil plutôt favorable avec soit un accès relativement proche à une gare TGV (Avignon TGV pour Cavaillon et L'Isle-sur-la-Sorgue) ou un accès proche à une gare classique desservie par le TGV. Inversement, cinq villes moyennes présentent un profil défavorable, soit car elles ne sont pas desservies par le train (Apt, Briançon et Brignoles), soit car elles ne sont desservies que par des trains TER (Gap, Manosque, Briançon). S'ajoute Digne-les-Bains qui bénéficie du train des Pignes, généralement considéré comme un train touristique compte tenu de sa faible vitesse moyenne (et de la beauté des paysages qu'il parcourt). Ces six villes se situent principalement dans les Alpes, témoignant de la mauvaise desserte ferroviaire du massif sud-alpin, ce qui est moins le cas des Alpes du Nord, dans la région Rhône-Alpes, territoire dont, il est vrai la densité, et notamment la densité de population des vallées, est relativement élevée⁶¹.

⁶⁰ Notons que cinq départements de la région Provence Alpes Côte d'Azur ont progressivement adopté depuis le 1er octobre 2007 et d'ici à 2009 une carte unique de transports collectifs. Baptisé "Optima", ce dispositif a bénéficié dans un premier temps aux 12.000 utilisateurs d'un abonnement de travail TER des Alpes-Maritimes qui peuvent stocker sur une seule carte l'ensemble de leurs abonnements aux transports collectifs départementaux, bus compris. Depuis 2008, le Var et les Bouches-du-Rhône sont concernés, puis le Vaucluse, des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes en 2009. Désormais, l'ensemble des usagers des transports en commun, et non les seuls abonnés, se voient proposer cette carte unique de transport. Le coût d'investissement de ce nouveau système de billettique s'élève à 9 millions d'euros, dont 7,3 financés par le conseil régional PACA qui prendra également en charge le coût de fonctionnement de 1 million d'euros.

⁶¹ Wackermann, Gabriel (direction), *Montagnes et civilisations montagnardes*, Paris, Ellipses, 2001.

Grille d'analyse 2. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur accès à une gare

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
Accès relativement proche à une gare TGV					X				X					
Accès proche à une gare classique desservie par un TGV		X					X			X		X	X	X
Accès proche à une gare classique desservie par un Corail Teoz														
Accès proche à une gare classique desservie ni par TGV, ni par Corail								X			X			
Accès moins proche (plus de 30 km) à une gare classique desservie par un TGV			X											
Une desserte ferroviaire plutôt de nature touristique						X								
Pas ou plus de desserte ferroviaire.	X			X										

© Gérard-François Dumont.

4.1.3) *L'accès à un aéroport*

Les villes moyennes, en général, ne disposent guère d'un accès direct à un aéroport international. Mais l'existence d'un aéroport régional apparaît souvent comme une nécessité, qui s'est dans divers exemples transformée en atout lorsque certains de ces aéroports⁶² ont pu, depuis 2002, se valoriser par la création de nouvelles lignes aériennes par les compagnies à tarifs réduits. L'accès rapide à un aéroport apparaît comme un atout essentiel dans une économie européenne et planétaire de réseaux, qu'il s'agisse donc d'un aéroport international ou d'un aéroport régional permettant de rejoindre un *hub* comme celui de Roissy.

Trois villes moyennes régionales non littorales, Istres, Miramas et Salon-de-Provence, bénéficient d'un accès routier proche à un aéroport international : celui de Marseille-Provence, desservant régulièrement de nombreuses villes sur tous les continents et comprenant notamment un terminal spécialisé pour les compagnies à tarifs réduits. Inversement, quatre villes moyennes régionales (Apt, Briançon, Digne-les-Bains et Draguignan) ont un accès lointain à un aéroport, ce qui limite leurs possibilités de bénéficier des effets du processus de métropolisation.

⁶² Limoges, Bergerac, Carcassonne, Rodez..., mais aussi, dans un autre contexte, Beauvais.

Grille d'analyse 3. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur accès à un aéroport

	Apt	Arlès	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
Accès proche (moins de 50 km) à un aéroport international										X		X		X
Accès relativement éloigné d'un aéroport international (50 à 99 km)		X		X					X		X		X	
Accès proche à un aéroport local					X			X						
Accès éloigné d'un aéroport international (100 km à 150 km)	X						X							
Accès éloigné à tous types d'aéroport			X			X								

© Gérard-François Dumont.

4.1.4) *Les caractéristiques physiques du site*

Rappelons qu'un **site physique** favorable est un atout pour le développement économique, car il permet à la ville de s'étendre sans engager des coûts élevés. *A priori*, le site des villes moyennes régionales non littorales de PACA risque d'être moins favorable que dans d'autres régions du pays, compte tenu des contraintes de relief sur une large partie de la région, dont la structure physique est compartimentée avec une succession de plaines et de reliefs. Donc, une partie du territoire est difficilement aménageable sans efforts financiers pour le mettre en valeur.

Néanmoins, les villes moyennes de la région PACA se caractérisent par des sites très diversifiés, allant du site de plaine à celui de montagne. Celles des Bouches-du-Rhône et du Comtat (sauf Cavaillon), qui se situent dans la plaine, bénéficient du site le plus favorable avec des disponibilités foncières en larges espaces plans : Arles, Brignoles, L'Isle-sur-la-Sorgue, Istres, Miramas, Orange et Salon-de-Provence. Elles conservent donc des perspectives de développement foncier importantes. Par contre, les villes alpines de Briançon et de Digne-les-Bains offrent peu de disponibilités foncières d'espaces plans.

Grille d'analyse 4. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par les caractéristiques physiques du site

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
Disponibilités foncières en larges espaces-plan		X		X					X	X		X	X	X
Disponibilités foncières en espaces-plan limités à une ou deux directions	X				X		X	X			X			
Disponibilités foncières offrant peu d'espaces-plan			X			X								

© Gérard-François Dumont.

4.1.5) L'originalité géographique du site

L'étude de l'originalité géographique du site des villes moyennes régionales a pour but de déterminer si le cadre naturel de la ville moyenne présente un quelconque caractère, qui peut la rendre attachante pour ses habitants (qui, en conséquence, n'ont pas envie d'émigrer), attirante pour des personnes d'autres origines géographiques ou attrayante auprès des touristes comme des investisseurs. Il est évident que des sites de plaine sans reliefs et sans eau⁶³ ont moins d'atouts attractifs que des sites de montagne et/ou humides.

Les villes moyennes régionales non littorales de PACA se caractérisent globalement par des sites plutôt attrayants, grâce à la présence importante de reliefs dans la région, ce qui constitue un atout pour leur attractivité. Les villes moyennes régionales les plus favorisées sont Arles, grâce à son cadre de butte rocheuse au bord du Rhône et à la Camargue présente sur une grande partie de son territoire, Briançon, Digne-les-Bains et Gap, grâce à leur cadre montagneux. Néanmoins, trois villes moyennes ont une originalité géographique qui se limite à une partie de leur site : Miramas, Orange et Salon-de-Provence, trois villes de plaine.

⁶³ Par exemple, le Danube participe à l'identité de Budapest, alors que la seule présence d'un petit cours d'eau encaissé exclut un tel avantage à Sofia. Autre exemple, la ville de Providence (Rhode Island) a pu réussir la revitalisation de son centre-ville en redécouvrant la Providence River, formé par le confluent de deux rivières, qui avait été cachée sous une chape de béton dans tout le centre-ville. Cf. Vermeersch, Laurent, « La centralité urbaine comme patrimoine », dans : Gravari-Barbas, Maria et Guichard-Anguis, Sylvie, *Regards croisés sur le patrimoine*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2003.

Grille d'analyse 5. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par l'originalité géographique de leur site

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important		X	X			X		X						
important	X						X		X		X			
significatif				X	X					X				
limité (à une partie du territoire)												X	X	X
faible														

© Gérard-François Dumont.

4.1.6) La qualité de l'architecture, de l'urbanisme, et du patrimoine urbain

Comme pour l'indicateur qualitatif précédent, la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et du patrimoine urbain des villes moyennes régionales non littorales peut influencer leur attractivité. Ce critère exerce un rôle plus important dans le contexte d'une économie qui emploie davantage de personnes qualifiées, souvent plus exigeante sur ces critères. Globalement, les villes moyennes régionales non littorales de PACA, comme d'ailleurs les villes moyennes des autres régions françaises, apparaissent plutôt bien fournies en patrimoine urbain, grâce à un héritage historique significatif.

Cependant, trois exceptions se signalent parmi les villes moyennes régionales : Miramas et Istres, villes nouvelles relativement minérales, et Digne-les-Bains dont le patrimoine urbain comme sa mise en valeur n'apparaissent guère à la hauteur du splendide cadre naturel. À l'opposé, Briançon, grâce à sa vieille ville et sa citadelle Vauban, et Arles, avec son patrimoine exceptionnel de diverses époques, sont les plus avantagées. Demeurent néanmoins d'importants besoins de réhabilitation à Arles, tandis que le classement décidé par l'Unesco entraîne des contraintes stimulantes à Briançon justement pour continuer à bénéficier de ce classement.

Grille d'analyse 6. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et du patrimoine urbain

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important		X	X											
important	X				X			X					X	X
significatif				X			X		X		X			
limité						X				X		X		
faible														

© Gérard-François Dumont.

4.1.7) La dimension agroalimentaire

La dimension agroalimentaire est, assez souvent, une caractéristique des villes moyennes qui rayonnent sur un arrière-pays agricole, contrairement aux grandes métropoles, où ce type d'activités est souvent mineur, voire marginal, sauf dans le champ de la distribution. Les villes moyennes régionales non littorales de PACA n'échappent pas à la règle générale. Un nombre non négligeable d'entre elles se caractérisent par une dimension agroalimentaire marquée, la région PACA demeurant une des grandes régions agricoles du pays, en particulier pour les fruits et les légumes. Néanmoins, des différences sensibles caractérisent les villes moyennes régionales non littorales.

Trois d'entre elles ont un profil agroalimentaire très marqué, dans le département du Vaucluse, pilier agricole de la région avec la plaine du Comtat : Cavailhon, Apt et L'Isle-sur-la-Sorgue. Ce profil repose sur le développement de la filière agricole de l'amont à l'aval (agriculture, commerce, transports, et industrie). Inversement, la dimension agroalimentaire apparaît peu importante dans la moitié des villes moyennes, en particulier dans les deux villes nouvelles, Istres et Miramas, qui, du fait des choix d'aménagement, ont délaissé la dimension agricole de leur territoire, n'ayant pas vocation à cela. Les villes de montagnes (Briançon, Digne-les-Bains et Gap) se caractérisent aussi par une faible dimension agroalimentaire pouvant s'expliquer notamment par une agriculture moins intensive et subissant de fortes contraintes climatiques.

Grille d'analyse 7. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur dimension agroalimentaire

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important					X									
important	X								X					
significatif		X		X							X		X	
limité			X			X	X	X						X
faible										X		X		

© Gérard-François Dumont.

4.1.8) *La dimension industrielle*

L'industrie est surtout considérée comme le point fort des villes moyennes en France⁶⁴, puisqu'elles ont en général un profil plus industriel que les grandes métropoles, à dominante tertiaire. Or, on constate qu'en dehors de l'agroalimentaire, liée à l'agriculture, l'industrie apparaît peu présente dans les villes moyennes régionales non littorales. C'est, il est vrai, une caractéristique de la région PACA dans son ensemble, où l'industrialisation a été inférieure au reste du territoire français, à quelques exceptions près, pour des raisons diverses et variées dont l'éloignement des gisements de matière première ainsi, sans doute, que des facteurs culturels.

Parmi les villes moyennes régionales non littorales, seules Apt et L'Isle-sur-la-Sorgue ont une activité industrielle notable grâce à l'agroalimentaire (valorisation industrielle sur place de leur activité). Partout ailleurs, la dimension industrielle est limitée, voire inexistante, ce qui donne, en moyenne, aux villes moyennes régionales une économie peu diversifiée, reposant essentiellement sur le secteur tertiaire et/ou des fonctions résidentielles.

⁶⁴ Même si, contrairement à l'impression que peuvent laisser penser les informations médiatisées, l'industrie ne représente que 14,4% des emplois salariés (directs) en France métropolitaine contre 58,6% pour les services (marchands et non marchands, incluant des emplois induits de l'industrie). Cf. Robinet, Jean-François, « Territoires français : les services, sources de la création d'emplois », *Population & Avenir*, n° 692, mars-avril 2009.

Grille d'analyse 8. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur dimension industrielle

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important														
important	X													
significatif									X					
limité		X			X					X	X	X	X	
faible			X	X		X	X	X	X					X

© Gérard-François Dumont.

4.1.9) *La dimension commerciale*

Pour une ville moyenne, la dimension commerciale (dans le sens de zone de chalandise débordant nettement l'unité urbaine) est un facteur qui reflète une certaine attractivité, puisque cela signifie que la ville moyenne possède une zone commerciale d'influence étendue, exerçant son attraction sur un nombre important de communes des alentours. Également selon ce critère, des écarts significatifs se constatent entre villes moyennes régionales non littorales.

Gap exerce la plus forte attraction commerciale sur son environnement géographique, puisqu'elle n'a pas de concurrentes à proximité. Apt, Manosque et Salon-de-Provence ont aussi une dimension commerciale importante. Par contre, trois villes moyennes qui exercent d'importantes fonctions résidentielles ont une faible attraction commerciale, ce qui constitue l'un de leur point faible : L'Isle-sur-la-Sorgue, Istres et Miramas. Une partie de leurs habitants effectuent nombre d'achats en dehors de leur unité urbaine de résidence, dans les grands centres commerciaux de la périphérie des grandes métropoles voisines : Avignon, Martigues ou Salon-de-Provence. En revanche, le commerce de ces trois villes moyennes n'attire guère de clientèle non locale.

Grille d'analyse 9. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur dimension commerciale (zone de chalandise débordant nettement
l'unité urbaine)

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important								X						
important	X										X		X	X
significatif		X	X	X	X	X	X							
limité									X					
faible										X		X		

© Gérard-François Dumont.

4.1.10) La dimension touristique

Encore plus que pour la moyenne des territoires de France, la dimension touristique joue un rôle important dans l'attractivité régionale, PACA étant la principale destination touristique après l'Ile-de-France. Le tourisme a évidemment des effets directs sur l'économie locale. Il peut aussi avoir des effets indirects par l'apport d'emplois induits ou par l'installation d'entreprises, dont les responsables ont apprécié la ville à la suite d'une première visite de nature touristique.

Dans les villes moyennes régionales non littorales, à quelques exceptions près, la dimension touristique joue un rôle relativement plus limité que l'impression donnée par l'existence de richesses touristiques incontestables. Cette situation peut s'expliquer par le fait que le tourisme privilégie le littoral ou quelques zones rurales intérieures (Luberon, Alpilles, Alpes-de-Haute-Provence), délaissant relativement les villes moyennes non littorales, notamment par ignorance de leurs attraits éventuels.

Néanmoins, la dimension touristique est très importante à Arles et à Briançon, qui bénéficient d'un patrimoine urbain considérable, auquel s'ajoute un cadre naturel exceptionnel dans les environs. Mais l'impact touristique sur ces deux villes est fortement différencié. Le tourisme apparaît de passage pour la première, alors qu'il est de séjour pour la seconde. Dans d'autres villes moyennes, le tourisme est quasiment inexistant : à Istres et Miramas en dépit de certains atouts, comme Miramas-le-Vieux, une partie agréable des rives de l'étang de Berre ou le centre-ville ancien d'Istres. Mais la proximité connue de grandes zones industrielles exercent des effets répulsifs pour les touristes. À Brignoles, Cavaillon et Draguignan, le patrimoine non négligeable doit pouvoir améliorer l'attrait touristique.

Grille d'analyse 10. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur dimension touristique

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important		X	X											
important								X	X				X	
significatif	X										X			X
limité				X	X		X					X		
faible										X				

© Gérard-François Dumont.

4.1.11) *Le tertiaire non marchand*

Le tertiaire non marchand n'est pas considéré comme un facteur d'attractivité direct des villes moyennes. Mais il témoigne de villes qui bénéficient d'une base d'emplois publics engendrant forcément une demande et donc des besoins relevant du secteur privé et créant donc des emplois privés. Le tertiaire non marchand est donc un facteur indirect d'attractivité. En réalité, son existence se révèle, selon les cas, un atout ou un inconvénient. Le tertiaire non marchand est relativement important dans les villes moyennes régionales non littorales, phénomène caractéristique de la région PACA en général⁶⁵, où l'emploi public a toujours joué un rôle important d'amortisseur du sous-emploi chronique.

En effet, seules quatre villes moyennes régionales ont un tertiaire non marchand limité : Cavaillon, L'Isle-sur-la-Sorgue, Manosque et Miramas du fait de l'absence de fonctions administratives. Aucune n'est sous-préfecture. *A contrario*, le tertiaire non marchand est très important à Digne-les-Bains (préfecture) et Draguignan (sous-préfecture et fonction militaire), villes dont l'attractivité repose très largement sur ce secteur.

⁶⁵ Dumont, Gérard-François, « La géographie des ménages selon la catégorie socioprofessionnelle en France », *Population & Avenir*, n° 664, septembre-octobre 2003.

Grille d'analyse 11. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur dimension liée au tertiaire non marchand

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important						X	X							
important				X				X		X			X	X
significatif	X	X	X											
limité					X				X		X	X		
faible														

© Gérard-François Dumont.

4.1.12) *La notoriété*

La recherche récente en géographie, comme en économie, a beaucoup insisté sur l'impact de l'image des villes dans leur attractivité économique, en particulier la notoriété. Ces études considèrent qu'une notoriété plus importante renforce l'attractivité d'une ville. Selon les enquêtes réalisées par Population et Avenir pour la présente étude, la notoriété des villes moyennes non littorales de la région PACA apparaît relativement bonne rapportée à leur taille. Cette situation peut s'expliquer par la notoriété de la région en général, l'une des mieux connues du pays, grâce au tourisme mais aussi du fait de l'existence d'identités fortes. Néanmoins, se signalent des différences importantes selon les villes.

Deux villes moyennes régionales ont une notoriété très importante : Arles, grâce à sa forte identité, Orange, pour son théâtre romain et ses chorégies. Trois villes moyennes ont une notoriété importante : Istres, connue en réalité, surtout du sexe masculin, du fait d'une équipe de football, Briançon grâce au tourisme alpin et à Vauban et Salon-de-Provence. Par contre, quatre villes moyennes ont une faible notoriété. La première, L'Isle-sur-la-Sorgue est totalement inconnue car les antiquités n'intéressent qu'une clientèle spécifique minoritaire dans la population française. L'absence de notoriété d'Apt et Brignoles peut s'expliquer car rien de particulier n'est identifié à ces villes, et celle de Miramas, car c'est une ville de « banlieue », donc sans identité reconnue. À noter aussi, que, malgré l'héritage de Giono, moins connu il est vrai des jeunes générations, Manosque n'a qu'une notoriété limitée.

Grille d'analyse 12. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA
appréhendée par leur notoriété

(c'est-à-dire la connaissance du nom, ce qui ne signifie pas que

les personnes sachent bien où les villes

concernées se situent géographiquement - enquête Population & Avenir)

	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
très important		X											X	
important			X							X				X
significatif					X	X	X	X						
limité											X			
faible	X			X					X			X		

© Gérard-François Dumont.

4.2) Une quatrième typologie selon l'analyse qualitative

La synthèse ci-après proposée de l'analyse qualitative repose sur la méthode expliquée ci-après selon une notation finalement simplifiée après diverses recherches sur des notations davantage hiérarchisées débouchant en réalité soit sur des résultats semblables, soit sur des résultats peu exploitables.

Cette méthode consiste donc à attribuer un « A » à chaque ville moyenne régionale pour chaque indicateur qualitatif pour lequel elle présente un profil plutôt favorable, et un « B » pour chaque indicateur qualitatif pour lequel elle présente un profil plutôt défavorable. Cette méthode permet de déterminer plusieurs catégories de villes moyennes régionales non littorales selon les indicateurs qualitatifs. Cette méthode retenue, fondée sur une notation des éléments qualitatifs, par ailleurs non pondérés, prête, bien entendu à discussion. Toutefois, elle est présentée ci-après dans la mesure où elle contribue à l'analyse et à la réflexion sur l'attractivité des villes moyennes non littorales. Elle conduit à distinguer trois types.

La première catégorie correspond aux deux villes moyennes régionales présentant la synthèse qualitative la plus favorable, avec une somme égale ou supérieure à dix « A » sur les douze éléments qualitatifs examinés. Ce sont Arles et Orange, qui bénéficient de leur site de plaine, de leur accès géographique relativement privilégiée, de leur notoriété et de leur dimension touristique.

La deuxième catégorie comprend des villes moyennes régionales à la situation relative moyennement favorable, avec une somme de « A » comprise entre 7 et 9. Elles sont au nombre de sept : Apt, Brignoles, Cavaillon, Draguignan, L'Isle-sur-la-Sorgue, Manosque, et Salon-de-Provence, avec des motifs explicatifs fort différents. Par exemple, Apt, désavantagé dans les différents modes d'accès, et en notoriété, paraît en bonne situation pour les autres facteurs qualitatifs. En revanche, Salon-de-Provence, bénéficiant de bonnes conditions d'accès, se trouve en situation défavorable sur d'autres facteurs.

Enfin, la troisième catégorie se compose des cinq villes moyennes régionales à la situation défavorable (avec une somme inférieure à 7 « A ») pour des raisons variées : trois, Briançon, Digne-les-Bains, Gap, situées dans les Alpes du Sud avec des conditions d'accès géographique difficile, et deux dans les Bouches-du-Rhône (Istres et Miramas) du fait de leur faible diversification économique.

Grille d'analyse 13. La notation des unités urbaines des villes moyennes pour les facteurs qualitatifs

critère	Apt	Arles	Briançon	Brignoles	Cavaillon	Digne-les-Bains	Draguignan	Gap	L'Isle-sur-la-Sorgue	Istres	Manosque	Miramas	Orange	Salon-de-Provence
Connexion autoroutière	B	A	B	A	A	B	A	B	A	B	A	A	A	A
Accès à une gare	B	A	B	B	A	A	A	B	A	A	B	A	A	A
Accès à un aéroport	B	A	B	A	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A
Site	B	A	B	A	B	B	B	B	A	A	B	A	A	A
Originalité géographique du site	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B
Qualité de l'architecture, de l'urbanisme et du patrimoine urbain	A	A	A	A	A	B	A	A	A	B	A	B	A	A
Dimension agroalimentaire	A	A	B	A	A	B	B	B	A	B	A	B	A	B
Dimension industrielle	A	B	B	B	B	B	B	B	A	B	B	B	B	B
Dimension commerciale	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	A	B	A	A
Dimension touristique	A	A	A	B	B	A	B	A	A	B	A	B	A	A
Tertiaire marchand non	A	A	A	A	B	A	A	A	B	A	B	B	A	A
Notoriété	B	A	A	B	A	A	A	A	B	A	B	B	A	A
NOTATION	7A5B	11A1B	6A6B	8A4B	745B	6A6B	7A5B	6A6B	9A3B	6A6B	7A5B	4A8B	10A2B	9A3B

Ayant réalisé et commenté treize grilles d'analyse qualitative, attachons-nous désormais à une analyse croisée combinant les approches quantitative et qualitative avant de déboucher sur une typologie finale.

CHAPITRE 5 : D'UNE ANALYSE CROISEE DES ETUDES QUANTITATIVE ET QUALITATIVE A UNE TYPOLOGIE RAISONNEE

Une synthèse prenant en compte les études quantitative et qualitative est désormais nécessaire, avant de déterminer une typologie finale.

5.1) L'analyse croisée des études quantitative et qualitative

Après avoir examiné la comparaison entre les deux typologies générales, la réflexion sur le lien entre les deux thématiques sera approfondie selon quatre éléments : l'accès géographique, le site, le tourisme et la notoriété.

5.2.1) La comparaison des typologies quantitative et qualitative

La comparaison des typologies des villes moyennes régionales non littorales, d'une part, selon les critères quantitatifs et, d'autre part, selon les critères qualitatifs, met en évidence des différences très sensibles et débouche sur un résultat paradoxal. En effet, les villes moyennes à la situation la plus favorable au plan qualitatif, donc disposant d'un fort potentiel, Arles et Orange, présentent des résultats relativement défavorables sur le plan quantitatif. Inversement, des villes moyennes aux résultats plus favorables selon l'analyse quantitative ont un résultat plutôt défavorable au plan qualitatif (Gap et Istres) ou moyennement favorable (L'Isle-sur-la-Sorgue et Salon-de-Provence).

Ce constat interroge, puisqu'il ne semble pas y avoir de liens directs entre les deux approches. Au contraire, il laisserait même penser que le lien est inverse de ce qu'il devrait être : plus une ville a des notations qualitatives favorables, plus ses performances quantitatives apparaissent décevantes. Or, une telle conclusion ne répond pas aux résultats courants d'un certain nombre de paradigmes en géographie.

En réalité, cette conclusion n'est qu'apparemment paradoxale, car elle livre, ou conforte, un enseignement essentiel : il n'existe pas de déterminisme géographique absolu, et donc toute tentative de modélisation de l'attractivité des villes moyennes ne peut déboucher que sur des résultats non conformes à la diversité des situations et des évolutions territoriales. Cela signifie également que de bonnes notations, selon les critères d'analyse qualitative retenus, ne peuvent se traduire par des résultats quantitatifs relativement favorables que si les éléments bien notés sont suffisamment mis en valeur. Sinon, ces éléments restent des potentialités insuffisamment exploitées pour que leurs effets se perçoivent dans l'analyse quantitative. L'absence de déterminisme s'exerce également en faveur des villes moyennes dont les notations qualitatives sont défavorables, puisque plusieurs de celles qui se trouvent dans ce cas comptent des résultats quantitatifs favorables.

En conséquence, l'analyse croisée des études quantitative et qualitative conduit à mettre en exergue le rôle primordial de l'ensemble des acteurs politiques et économiques dans l'attractivité réelle d'une ville. Le facteur humain apparaît finalement plus important que les caractéristiques intrinsèques des villes. En particulier, l'analyse démontre, ou confirme, que les acteurs locaux se retrouvent donc au centre des enjeux de l'attractivité.

Pour compléter notre étude, examinons désormais si la conclusion, apparemment paradoxale ci-dessus, ne masque pas des liens réels à un niveau plus fin, à travers l'étude de l'existence ou non de corrélations entre quelques critères qualitatifs et les critères quantitatifs.

5.2.2) L'accès géographique et l'attractivité

L'examen comparé des performances au plan quantitatif des villes moyennes régionales et de leur accès géographique ne fait pas apparaître de corrélation claire. Gap, qui a un profil favorable selon l'analyse quantitative, connaît un accès géographique peu favorable. En revanche, Salon-de-Provence, dont les résultats quantitatifs sont du même niveau favorable que Gap, bénéficie d'un bon accès géographique.

En réalité, l'éloignement d'un territoire, dû au fait que son accessibilité exige un long espace-temps, engendre aussi des atouts, dans la mesure où il nécessite l'existence, sur le territoire considéré, de certains services puisque la possibilité de rejoindre une plus grande ville pour les satisfaire se trouve limitée par des temps longs de transport. Un handicap objectif dû à un enclavement relatif se révèle alors un avantage pour l'existence de certaines activités. Néanmoins, pour certaines villes comme Apt et Digne-les-Bains, les difficultés d'accès géographiques limitent toutes les activités s'inscrivant dans des logiques de réseaux matériels. Toutefois, Orange, qui bénéficie d'accès aisés, compte une attractivité qui n'est pas particulièrement défavorable. De bons accès géographiques ne constituent donc des atouts comparatifs que lorsqu'ils sont suffisamment exploités.

5.1.3) Le site et l'attractivité

Le site, considérant son aspect physique comme son originalité, ne semble pas jouer un rôle trop contraignant, puisque, parmi les villes moyennes régionales non littorales aux caractéristiques les plus favorables selon les indicateurs quantitatifs de situation, il n'est pas toujours très bon (Draguignan et Briançon). Inversement, se retrouvent des villes au site favorable parmi celles aux caractéristiques les plus défavorables au plan quantitatif de situation. En effet, du fait des progrès techniques, il

n'existe plus de déterminisme physique absolu, il est possible de trouver de la place en construisant en hauteur (densification), ou plus loin.

Cependant, selon l'analyse cinétique quantitative, le constat apparaît légèrement différent, et le site exerce un rôle plus important, puisque plusieurs villes à évolution défavorable se caractérisent par un site défavorable jugé selon les critères retenus : Digne-les-Bains, Briançon, voire Apt. En effet, le coût élevé de l'aménagement du site, dans certains cas, limite les perspectives de développement.

La corrélation entre le site et l'attractivité du territoire n'est donc nullement automatique.

5.1.4) Le tourisme et l'attractivité

Il n'apparaît pas non plus de corrélation directe entre les performances des villes moyennes régionales non littorales au plan quantitatif et l'impact du tourisme dans leur économie. Parmi celles qui ont une forte dimension touristique, Arles compte une attractivité relative défavorable, alors que Briançon présente de meilleures performances. Inversement, Istres a de bonnes performances alors que le tourisme y est quasiment inexistant.

En réalité, le tourisme joue un rôle plus important dans la bonne santé économique d'une ville quand il est de séjour, car il entraîne alors une part significative de l'économie locale (BTP, services à la personne). En revanche, le tourisme de passage engendre moins d'emplois directs et indirects, avec une composition encore moins qualifiée, car il a un impact essentiellement sur les secteurs de la restauration, des industries culturelles et de l'hôtellerie.

5.1.5) La notoriété et l'attractivité

Comme pour les facteurs précédents, la notoriété des villes moyennes régionales non littorales ne semble pas jouer un rôle déterminant ni pour l'analyse quantitative de situation, ni pour l'analyse cinétique des périodes examinées. Les deux villes moyennes régionales non littorales ayant un profil relativement défavorable sur le plan quantitatif ont une notoriété totalement opposée : Arles est très connue alors qu'Apt ne l'est guère. De même, parmi les villes moyennes régionales non littorales ayant l'attractivité la plus favorable sur le plan quantitatif, les différences de notoriété sont sensibles. L'Isle-sur-la-Sorgue a une assez faible notoriété, alors qu'Istres et Salon-de-Provence ont une notoriété relativement importante. Le nom ne suffit donc pas et, bien évidemment, la notoriété ne vaudrait sans doute que si elle est positive, mais cela n'apparaît pas suffisant, puisque Arles ne bénéficie pas d'une notoriété particulièrement négative, au contraire (arlésienne, Van Gogh...). À nouveau, une notoriété ne peut, à elle seule,

constituer un facteur d'attractivité si elle n'est pas relayée par une stratégie territoriale adaptée.

En définitive, l'étude détaillée du lien entre des approches qualitative et quantitative confirme le constat général de l'impossibilité de théoriser l'attractivité comparée des villes moyennes régionales non littorales. Aucun atout qualitatif incomparable ne peut engendrer à lui seul une attractivité remarquable et aucun handicap ne peut être dirimant au point d'entraîner automatiquement une faible attractivité. Autrement dit, l'attractivité ne se trouve contrainte par aucun déterminisme.

En conséquence, l'analyse finale débouche sur des différences qu'il convient désormais de préciser.

5.2) La typologie finale, synthétisant l'ensemble des analyses, des villes moyennes non littorales

L'étude des aspects qualitatifs et quantitatifs des quatorze villes moyennes non littorales de la région PACA permet d'élaborer une typologie finale en cinq catégories de villes moyennes aux caractéristiques d'attractivité et aux enjeux de développement différents.

5.2.1) Les trois villes à l'attractivité favorisée par des logiques métropolitaines

Les villes moyennes régionales à dominante d'emplois externes sont au nombre de trois : Istres, Miramas et L'Isle-sur-la-Sorgue. Leur attractivité ne peut se résumer à une logique endogène, mais se trouve directement liée à un ensemble urbain beaucoup plus large, une aire métropolitaine. Il s'agit en l'occurrence de celle de Marseille pour les deux premières. Leur statut de ville nouvelle, à proximité de grands projets industriels, leur donnait, dès cette décision dans les années 1960, une nature, au moins partielle, de villes satellites. La complétude de la connaissance de l'attractivité de L'Isle-sur-la-Sorgue ne peut se comprendre sans l'inscription de cette ville dans l'aire d'Avignon. Ces trois unités urbaines exercent notamment des fonctions résidentielles pour des actifs qui vont travailler dans d'autres communes, le tissu économique local apparaissant insuffisant pour offrir un emploi à toute leur population active. L'attractivité de ces villes est donc fort dépendante d'une échelle géographique beaucoup plus large que le périmètre de leur unité urbaine.

En conséquence, leur stratégie territoriale justifie une coopération et une réflexion avec les autres parties de l'aire métropolitaine dont elles font partie, à travers entre autres le renforcement de la coopération intercommunale⁶⁶. L'implantation de nouvelles

⁶⁶ C'est ainsi qu'à juste titre, l'agglomération Ouest Étang de Berre est partenaire de l'opération Marseille Provence capitale européenne de la culture 2013.

activités économiques peut être facilitée par des synergies avec les activités déjà présentes sur le reste du territoire de l'aire métropolitaine dont elles sont des composantes.

Les analyses quantitatives et qualitatives confirment incontestablement combien Istres et Miramas appartiennent à un ensemble Ouest étang de Berre, dont l'économie est nettement dépendante des activités de Fos-sur-Mer, et dont le développement repose notamment sur la logistique. Istres peut s'inscrire dans une logique de compétence sectorielle avec les villes de Marignane et de Salon-de-Provence où se localisent d'autres activités aéronautiques de l'aire métropolitaine marseillaise, l'intérêt pouvant être de valoriser un *cluster*. Néanmoins, ces trois villes appartiennent à des structures intercommunales différentes de la ville centre de l'aire métropolitaine⁶⁷.

Tout en développant son activité touristique, notamment en stimulant ses attraits par une spécialisation dans le commerce des antiquités, L'Isle-sur-la-Sorgue s'inscrit dans la logique économique de l'aire métropolitaine d'Avignon, d'une part, par l'exercice de fonctions résidentielles et, d'autre part, comme un complément des industries agroalimentaires de cette aire.

Pour ces trois villes, il ne s'agit pas d'essayer de parvenir à un improbable équilibre emplois/habitants, puisque les aires métropolitaines respectives dans lesquelles elles se situent se caractérisent par une géographie économique en partie héritée et par des flux domicile-travail complexes. Mais il leur faut assurer un nombre suffisant d'emplois sur place pour diversifier leur base économique et ne pas risquer de se transformer en simple lieu de résidence de populations plus ou moins argentées. Une amélioration de leur attractivité semble aussi dépendante d'une meilleure position dans les réseaux de transport métropolitain. En particulier, la mise en place de liaisons plus rapides avec le cœur de l'aire métropolitaine apparaît nécessaire pour Istres, mal reliée à Marseille par la route comme par voie ferroviaire. De même, L'Isle-sur-la-Sorgue se trouve mal reliée sur le plan routier au centre d'Avignon.

5.2.2) Une ville à l'attractivité fondée sur du tertiaire non marchand et marchand

Une seule ville, Gap, appartient à la catégorie des villes moyennes régionales non littorales à dominante tertiaire marchand et non marchand. Elle se distingue des quatre autres villes moyennes que nous désignons ci-après « à dominante tertiaire non marchand et résidentiel » par des fonctions plus complètes, apparaissant moins spécialisée. Son attractivité bénéficie d'une importante fonction administrative, mais ses

⁶⁷ Cf Chalard, Laurent, Les logiques de la recomposition territoriale dans les aires métropolitaines du Midi français. Thèse de géographie soutenue sous la direction du recteur Gérard-François Dumont, Université Paris IV-Sorbonne, décembre 2008.

activités tertiaires marchandes offrent un large éventail, tandis que l'industrie demeure quasiment inexistante. Gap a acquis un poids démographique non négligeable de ville la plus peuplée entre Grenoble et Aix-en-Provence, ce qui en fait un pôle incontesté des Alpes du Sud.

La poursuite de son attractivité peut répondre à deux principaux enjeux. Le premier serait l'amorce d'une industrialisation pour diversifier et mieux asseoir les bases économiques de la ville. Comme Gap se situe entre deux principaux pôles de l'industrie microélectronique française, l'agglomération grenobloise au Nord et le pays d'Aix au Sud, la ville peut développer ce type d'activités, par exemple en assumant des fonctions externalisées, en accueillant des sous-traitants et des PME⁶⁸, qui lui permettrait de s'industrialiser. En effet, par ses caractéristiques, Gap se doit de développer des industries non polluantes si elle ne veut préserver son cadre de vie agréable qui fait aujourd'hui une part de son attractivité. Le technopôle Micropolis, par sa taille limitée, ne répond que partiellement à cet enjeu.

Le second enjeu de Gap, fortement lié au précédent, est son désenclavement. La fin de la réalisation de l'autoroute vers Grenoble permettrait à la ville de ne plus être un cul-de-sac, mais de devenir une ville sur un axe de développement qui pourrait devenir important face à la saturation de la vallée du Rhône.

5.2.3) *Quatre villes à dominante tertiaire non marchand et résidentiel*

Troisième catégorie, les villes moyennes régionales à dominante tertiaire non marchand et résidentiel sont au nombre de quatre : Draguignan, Digne-les-Bains, Briançon et Brignoles. Ces villes bénéficient en quelque sorte d'une rente d'une part en raison de leur statut administratif de préfecture ou de sous-préfecture, d'autre part par une présence militaire pour deux d'entre elles, Draguignan et Briançon (en diminution pour cette dernière). Cette situation leur assure une bonne santé relative, par les emplois directs et induits qu'elle engendre. Deux d'entre elles, Digne-les-Bains et Briançon, trouvent un autre important élément d'attractivité dans la fonction touristique liée à leurs atouts géographiques.

Dans ces villes, les emplois sont donc très dépendants d'une part du secteur tertiaire non marchand, d'autre part de leurs fonctions résidentielles. Toutefois, ces avantages ont leurs limites. Cette situation peut représenter un risque sur le long terme. Toute rente développe une tendance à s'y reposer⁶⁹, au moins partiellement, donc à ne pas chercher suffisamment à attirer d'autres activités, ce qui peut parfois avoir des effets

⁶⁸ Il ne s'agit pas d'accueillir de gros établissements, surtout que le site rendrait difficile leur implantation.

⁶⁹ Il suffit de rappeler les exemples, désormais historiques, de Romans-sur-Isère, de Troyes ou de certains bassins industriels du nord de la France.

pervers précédemment quantifiés selon l'analyse cinétique. En effet, une attractivité solide et durable des villes moyennes repose aussi sur des secteurs de haute technologie et de tertiaire marchand non induit essentiellement par du tertiaire non marchand. Or, l'insuffisance de tels secteurs peut devenir sclérosante, conduisant au syndrome de la préfecture « endormie » qui, au fur et à mesure du temps, perd de son influence, du fait d'un développement économique moindre que ses concurrentes. En outre, l'économie résidentielle est un facteur d'attractivité qui, sur le long terme, pourrait cependant refluer, puisqu'il repose sur une poursuite de l'attraction migratoire, dont la pérennité n'est jamais sûre, les évolutions sociétales futures n'étant par définition pas prévisible. En outre, l'avantage des fonctions résidentielles dues à l'arrivée de retraités peut évoluer en fonction des changements dans l'âge de départ à la retraite et du vieillissement de la population des retraités s'étant installé⁷⁰. L'avenir économique d'une ville ne doit donc reposer ou s'optimiser uniquement sur une attractivité résidentielle.

Étant donné les sites géographiques très différenciés des quatre villes de ce troisième type, les enjeux de leur développement futur sont dissemblables. Deux, Brignoles et Draguignan, présentent *a priori* des perspectives de développement importantes. Brignoles peut s'appuyer sur sa desserte autoroutière pour attirer de nouvelles activités économiques, qui ne soient pas uniquement le produit du développement démographique. Par exemple, elle peut tenter d'accueillir des PME de haute technologie, dans le prolongement du pays d'Aix, qui n'est pas très éloigné, en particulier le technopôle de Rousset. Cependant, cela passe par des synergies interdépartementales, entre des territoires du Var et des Bouches-du-Rhône. Draguignan peut diversifier son économie, avec la création d'un vrai secteur industriel, en essayant de s'appuyer sur le développement de la Côte d'Azur comme a su le faire la ville de Saint-Raphaël, qui a attiré des entreprises de haute technologie, en prolongement du technopôle de Sophia-Antipolis, dans l'aire métropolitaine azurée.

Les deux autres villes moyennes, Briançon et Digne-les-Bains, disposent d'un site géographique remarquable, notamment sur un plan touristique, mais difficile d'accès, ce qui limite des perspectives d'implantation d'activités nécessitant beaucoup de foncier. Une politique foncière permettant de dégager toutes les terres dans les espaces plans encore disponibles pour le développement économique est évidemment justifiée. Il s'agit aussi de mieux valoriser l'existant en le renforçant, en diversifiant les activités tertiaires et en rendant plus attractive le cadre urbain, y compris la périphérie urbaine. Leur désenclavement est nécessaire, car il permettrait de mieux les relier aux grands flux régionaux, par rapport auxquels elles sont marginalisées.

⁷⁰ Dumont, Gérard-François *et alii*, *Les territoires face au vieillissement en France et en Europe*, Paris, Ellipses, 2006.

5.2.3) *Quatre villes à dominante tertiaire marchand appuyé par d'autres activités*

Les quatre villes moyennes régionales non littorales à dominante tertiaire marchand, appuyé par d'autres activités, forment un quatrième type : Cavaillon, Orange, Manosque et Salon-de-Provence. Ces villes exercent des fonctions administratives négligeables, se présentant comme de simples chefs-lieux de canton. La faiblesse du tertiaire non marchand pourrait y apparaître, au premier abord, comme un élément défavorable. En fait, elle semble exercer un rôle stimulant de leur activité économique, puisque ces villes sont obligées de compter sur d'autres activités (tertiaires et/ou industrielles) pour être attractive, parfois en s'appuyant sur leur relative proximité des grandes métropoles voisines (Avignon et Aix-Marseille). Elles se sont tournées, entre autres, vers l'industrie agroalimentaire et les secteurs du commerce et des transports.

Pour ces villes ayant acquis des compétences spécifiques sur des métiers ciblés, il ne s'agit pas de rechercher une fonction administrative qu'elles ont peu de chances d'acquérir, les changements de statut administratif étant relativement rares. Néanmoins, l'idée de faire de Manosque, la ville la plus peuplée des Alpes-de-Haute-Provence, une sous-préfecture, ne serait pas illogique. Par contre, pour Salon-de-Provence, cela paraît trop tard depuis qu'Istres a été choisi comme sous-préfecture. En revanche, ces villes ont intérêt à chercher d'autres atouts économiques car leur attractivité paraît reposer sur un éventail limité.

Ces quatre villes moyennes peuvent être séparées en deux groupes : deux, Cavaillon et Manosque, sont, dans une certaine mesure, sur-spécialisées et deux, Salon-de-Provence et Orange, n'affichent pas une compétence économique spécifique sans que cela témoigne d'une diversité économique équilibrée. Cavaillon doit conserver sa compétence agro-alimentaire, tout en diversifiant son tissu économique. Manosque doit éviter d'être trop dépendante du nucléaire, en développant d'autres activités à haute valeur ajoutée, mais aussi en s'appuyant sur le renforcement d'activités reconnues sur le créneau de L'Occitane.

Salon-de-Provence et Orange ne disposent pas de réelle identité économique, même si leur notoriété relative se fonde notamment sur la présence militaire. Elles pourraient développer des créneaux spécialisés. Par exemple, à Orange, la logistique apparaît sous-exploitée pour une ville qui bénéficie d'une localisation exceptionnelle. Salon-de-Provence, en profitant de sa proximité d'Aix-en-Provence, pourrait développer des activités de haute technologie dans le domaine de l'informatique/électronique et/ou de l'aviation, en suivant le modèle déjà cité de Saint-Raphaël, qui s'est positionné en complément de Sophia-Antipolis. En effet, Salon-de-Provence a un prix du foncier beaucoup plus abordable que le pays d'Aix, tout en bénéficiant sensiblement de la même

desserte en transports. L'enjeu serait de trouver des terrains attractifs pour ces activités, par exemple du côté de Pélissanne ou sur des terrains militaires s'avérant sous-utilisés, donc disponibles. Parallèlement, la poursuite du renforcement du pôle logistique de Salon-de-Provence apparaît souhaitable.

5.2.4) *Les deux villes en « reconversion »*

Cinquième et dernière catégorie, les deux villes moyennes régionales non littorales en « reconversion », Arles et Apt, avaient une économie caractérisée par des fonctions traditionnelles, en l'occurrence industrielles, qui ont périclité. Ces caractéristiques de leur tissu économique expliquent leurs résultats relativement mauvais, tant selon l'analyse quantitative de situation que selon l'analyse cinétique. Il s'agit pour elles de s'inscrire dans une dynamique de reconversion vers de nouvelles activités ou vers une réinvention productive d'activités anciennes déclinantes ou quasiment disparues⁷¹. Rappelons également que le processus de « reconversion » est toujours long. Il n'est pas possible de transformer du jour au lendemain une économie en difficulté en une économie dynamique. La « reconversion » prend du temps et nécessite, dans un premier temps, une bonne prise de conscience de sa nécessité par les acteurs politiques et économiques locaux, qui doivent s'appuyer sur une analyse des points forts et faibles de ces villes. Il convient notamment de convaincre qu'il n'y a pas de fatalité à une perte d'attractivité. En effet, il ne sert rien de continuer à soutenir financièrement des modes d'activités recourant à des procédés obsolètes qui, de toute façon, sont condamnés à disparaître à plus ou moins long terme du fait des mouvements économiques et technologiques, s'ils n'innovent pas radicalement. Les crédits engagés dans le maintien d'activités usant de méthodes dépassées sont bien souvent gaspillés. Dans un second temps, la stratégie doit être mise en œuvre pour développer les activités existantes ou potentielles, selon une logique de croissance endogène, ou pour attirer de nouvelles entreprises non présentes sur le territoire, selon une logique de croissance exogène, en jouant sur les facteurs d'attraction qui sont loin d'être négligeables dans les deux villes.

Ainsi, Arles jouit-elle non seulement d'une excellente notoriété, mais aussi d'une identité forte, dont la valorisation peut progresser. Elle peut également davantage mettre en avant sa proximité des aires métropolitaines voisines (Aix-Marseille, Avignon et Nîmes) et son rôle de carrefour historique. Elle doit pouvoir s'affirmer comme le centre du Grand Delta du Rhône et non apparaître, de façon paradoxale, comme une marge, bien que « centrale », de deux axes de développement qui la contournent. En particulier,

⁷¹ Rappelons à titre d'exemple les succès, totalement imprévus, de l'industrie fromagère du comté ou des couteaux de Laguiole.

la filière logistique, en lien avec le port fluvial⁷², mériterait d'être davantage exploitée. Par exemple, il est difficilement compréhensible que l'agglomération de Saint-Martin-de-Crau, située à seulement 15 kilomètres, profite d'un essor économique grâce à la logistique alors qu'Arles, dont la situation géographique est sensiblement identique, est quasiment absente dans ce secteur. Pourtant, par ses caractéristiques d'emploi d'une main-d'œuvre peu qualifiée, certaines fonctions de ce secteur répondent bien à une partie des problèmes de chômage arlésien. En outre, la ville peut renforcer son attractivité commerciale, qui paraît relativement restreinte pour une ville de cette taille, ainsi que le pôle médias-communication en multipliant les effectifs sans oublier, bien entendu, son pôle touristique.

Apt pourrait davantage bénéficier de la renommée du Luberon, dont elle est la capitale historique, pour attirer population et activités, son cadre naturel étant favorable. En effet, la ville souffre d'un déficit de notoriété assez paradoxal par rapport à celle du Luberon. Apt n'apparaît pas suffisamment associée à l'image du Luberon, malgré son patrimoine historique de grande qualité. Elle peut davantage s'inscrire dans la dynamique d'un pôle commercial et de services pour l'économie résidentielle du Luberon. Doit-elle dans ce dessein se dénommer « Apt-en-Luberon » à l'instar de choix semblables effectués ailleurs ? En outre, l'attractivité future d'Apt dépend aussi du renforcement du désenclavement routier et d'une valorisation accrue des produits régionaux.

Cette typologie finale complétant les différentes analyses précédentes nous permet de parvenir à des conclusions essentielles pour une connaissance territoriale fine de la région.

⁷² Notons que les ambitions portuaires de Arles seraient évidemment encore plus démultipliées si le canal Rhin-Rhône avait été finie.

CONCLUSION

L'étude de la géographie comparative de l'attractivité des villes moyennes non littorales de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur supposait d'abord de se demander si cette question avait un sens. Or, une première analyse montre que les villes moyennes jouent un rôle essentiel dans l'armature régionale, en situation intermédiaire entre, d'une part, les quatre grandes unités urbaines de la région, et, d'autre part, les petites villes et les territoires ruraux. En outre, certaines d'entre elles se trouvent en situation primatale sur des territoires plus ou moins étendus.

Le projet consistant à les analyser s'avérant pertinent, la définition choisie pour une comparaison valable a conduit à retenir quatorze villes, selon le découpage en unités urbaines, désignées sous le terme de « villes moyennes régionales non littorales », après avoir écarté les villes moyennes littorales et les villes dont le niveau de peuplement ne justifie pas le terme de « villes moyennes ».

Une typologie...

Dans un premier temps, l'étude monographique de chaque ville, réalisée selon une géographie de terrain, a permis de mettre en avant leurs points forts et leurs faiblesses. Une première analyse quantitative, de situation, des unités urbaines des villes moyennes régionales non littorales, sous l'éclairage de critères de population, d'emploi, de revenus et de logement, a conduit à la mise en évidence d'une première typologie.

Une deuxième analyse quantitative, de nature cinétique, a conclu à une deuxième typologie. Ensuite, la combinaison des deux approches quantitatives, de situation et cinétique, a permis de présenter une troisième typologie.

Puis, l'analyse qualitative, recourant à des grilles de l'attractivité des villes moyennes régionales spécialement établies pour cette étude, conduit à proposer une quatrième typologie. La comparaison entre les résultats fait l'objet d'un examen approfondi. Enfin, la combinaison des analyses qualitatives et quantitatives permet une typologie finale en cinq catégories des quatorze villes moyennes régionales non littorales.

Bien entendu, cette étude mériterait d'être approfondie lorsque l'on disposera des données complètes issues du recensement rénové, et lorsqu'il aura été possible de les traiter et de les analyser. Pour l'instant, nous ne disposons que du chiffre des populations légales et municipales⁷³, publié fin décembre 2008, qui permet de constater que, sur le plan de l'évolution démographique, peu de dynamiques auraient changé entre 1999 et

⁷³ Intitulé qui correspond essentiellement à celui de « population sans doubles comptes » précédemment utilisé et non à la définition de la « population municipale » selon les précédents recensements.

2006 par rapport à la période intercensitaire 1990-1999. La croissance démographique apparaît plus élevée partout, conformément aux tendances régionale et nationale, caractérisées par la hausse du mouvement naturel et du mouvement migratoire apparent. Comme lors de la dernière période intercensitaire, Arles et Apt sont les deux villes à la croissance relative de la population la plus faible des quatorze villes étudiées, et Brignoles et à Draguignan à la croissance relative la plus élevée.

Toutefois, ces chiffres sont à prendre avec précaution, étant donné les interrogations sur la population des communes de plus de 10 000 habitants⁷⁴, en plus du changement de définition de population municipale et sans doubles comptes. D'ailleurs un responsable national de l'Insee a déclaré⁷⁵ que les comparaisons sont discutables compte tenu du changement de méthode. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, dans notre publication *Population & Avenir*, nous avons proposé une analyse fondée sur un lissage cartographique pour limiter les biais⁷⁶. En outre, les premiers résultats du recensement rénové, parus ou à paraître, ont d'autres limites puisqu'ils portent sur le 1^{er} janvier 2006, donc sur une date de référence antérieure, bien entendu, à la crise économique mondiale entamée à l'automne 2008. Autrement dit, les analyses de cette étude présentent un incontestable intérêt dans la mesure où il y a une continuité des grands processus démographiques entre les années 1990 et le début du XXI^e siècle et donc aucune rupture dans les processus territoriaux avant la date du 1^{er} janvier 2006, qui sera la date de référence des futures données détaillées du recensement rénové de l'Insee.

... qui apporte un démenti au modèle centre-périphérie...

En outre, en dépit des difficultés liées à la nature du système français d'information statistique, cette étude sur l'attractivité des villes moyennes non littorales de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur apporte une démonstration plus générale. En effet, le 13 octobre 2008, le prix Nobel d'économie a été décerné à Paul Krugman, notamment pour ses travaux sur la localisation de l'activité économique⁷⁷. À en croire l'analyse, que l'on range sous la dénomination de « nouvelle économie géographique », de ce prix Nobel, diverses raisons poussent l'activité économique à se concentrer sur un nombre limité de villes. Selon son modèle centre-périphérie, les industries se localisent dans un lieu en

⁷⁴ Chalard, Laurent, Dumont, Gérard-François, « Une méthode de correction des évolutions démographiques 1999-2004 ». *Population & Avenir*, n° 675, novembre-décembre 2005.

⁷⁵ Lors d'une réunion de la Commission nationale d'évaluation du recensement de la population. Cf. également Philippe Gosselin (Président), *Le recensement rénové : transformer l'essai*, Rapport d'information n° 1246, Paris, Assemblée nationale, 2008.

⁷⁶ Zaninetti, Jean-Marc, « Les dynamiques de peuplement de la France », *Population & Avenir*, n° 692, mars-avril 2009.

⁷⁷ Ainsi que pour son analyse des modèles du commerce mondial.

tenant compte de l'arbitrage entre les économies d'échelle, qui favorisent la concentration, et les coûts de transport, qui favorisent la dispersion. Chaque industrie tente alors de desservir son marché en minimisant les coûts de transport, c'est-à-dire en se rapprochant de la demande locale. Cela entraîne un processus circulaire : les industries recherchent des localisations où la demande locale est forte tandis que la demande locale est d'autant plus forte que de nombreuses industries ont choisi cette localisation. Ce processus est à l'avantage des grands marchés. Paul Krugman montre alors que les conditions initiales de l'agglomération sont parfois déterminantes pour expliquer la concentration de l'activité économique, à mesure que se réduisent les coûts de transport. Certains avantages comparatifs mineurs conduisent ainsi à des divergences majeures dans l'évolution des différents centres urbains. Pour expliquer les concentrations géographiques particulièrement importantes d'industries manufacturières ou de services, Krugman s'appuie sur les externalités marshalliennes classiques. Les avantages liés à la taille des marchés sont renforcés dans certains lieux par des externalités technologiques ou informationnelles liées à l'importance de la proximité dans la transmission du savoir et des connaissances »⁷⁸.

Cette approche théorique fondée sur un modèle centre-périphérie peut se trouver confirmée par la présente étude des villes moyennes non littorales dans la mesure où l'attractivité de certaines d'entre elles semble dans cette logique fondée sur le rôle déterminant d'un centre. Effectivement, L'Isle-sur-la-Sorgue, Cavaillon, Istres ou Miramas bénéficient de leurs échanges avec les centralités de leur aire métropolitaine. Mais leur attractivité économique ne peut être réduite au modèle de Krugman, car elle dépend aussi d'autres éléments endogènes, comme l'agroalimentaire à Cavaillon, le commerce d'antiquités à L'Isle-sur-la-Sorgue ou l'industrie aéronautique à Istres. En outre, le modèle de Krugman n'apparaît guère s'appliquer pour les dix autres villes étudiées dont il serait erroné de penser qu'elles n'exerceraient que des fonctions de relais dépendantes des quatre grandes métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Faut-il alors penser qu'un autre modèle doit être pris en compte ?

... ainsi qu'au modèle de l'économie résidentielle...

En effet, dans d'autres villes, semble plutôt s'appliquer la théorie de la base économique, que l'on peut désormais désigner comme le paradigme de l'économie résidentielle, qui serait le nouveau ressort du développement territorial.

Selon cette théorie de la base économique que l'on doit initialement à Werner Sombart (1916) et qui a été généralisée par des auteurs comme Homer Hoyt (1954), Douglass North (1955) ou Tiebout (1956), la variable décisive du développement

⁷⁸ Walther, Olivier, « Paul Krugman : (presque) un Nobel de géographie », *Articulo*, 2008.

territorial, donc de l'attractivité, serait le revenu monétaire capté de l'extérieur par les territoires, et qui est appelé revenu basique. Les facteurs locaux de production de la valeur ajoutée créée localement ne représenteraient qu'une modalité induite de cette captation de revenus. La base productive proviendrait donc des sources de revenu que sont les salaires associés aux emplois publics, les pensions de retraite, les prestations sociales, ou le revenu des « résidents non recensés » (résidents secondaires, touristes...). En prolongement de ces études antérieures, selon les travaux plus récents de Laurent Davezies⁷⁹, la base économique dite « résidentielle » expliquerait le développement de nombreux territoires : en conséquence, le véritable enjeu du développement d'un territoire ne consisterait pas à créer le plus de richesses possible par lui-même, donc à favoriser une croissance endogène, mais à en capter le plus possible, selon une logique de croissance exogène. Cette théorie s'appuie sur le constat macro-économique de l'augmentation du temps libre et du développement des communications (TGV, Internet, portable...) qui facilitent le découplage entre des territoires de création de valeur ajoutée et des territoires de résidence. Le mécanisme de la théorie de la base résidentielle peut se résumer ainsi : un territoire attire de diverses façons des revenus de l'extérieur, ce qui constitue sa base économique ; ce revenu induit des activités locales, liées à la demande de consommation, d'équipement ou des services, suscitée localement par ces revenus. En conséquence, l'attractivité du territoire dépend essentiellement de l'économie résidentielle.

Vue de Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette théorie présente deux limites, conceptuelles et factuelles. Sur un plan conceptuel, il apparaît par exemple discutable de classer l'industrie touristique comme relevant d'un développement exogène alors que son intensité dépend le plus souvent des efforts endogènes conduits pour la promouvoir, comme l'attestent de nombreuses comparaisons.

Au plan factuel, cette théorie, comme celle de Krugman, peut effectivement expliquer quelques éléments d'attractivité. Par exemple, elle s'applique dans une certaine mesure à Digne-les-Bains, mais seulement partiellement à Gap et encore moins à Manosque ou Cavillon. Mais elle ne fournit nullement d'explication générale à l'attractivité comparée des villes moyennes non littorales de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

...et laisse en conséquence un avenir largement ouvert

Finalement, aucune des deux théories ne fournit d'explication aux différences d'attractivité des villes moyennes. L'idée que l'attractivité d'une ville serait fondée

⁷⁹ Davezies, Laurent, *La République et ses territoires : La circulation invisible des richesses*. Paris, le Seuil, 2008.

uniquement selon une logique centre-périphérie est non seulement démentie par les analyses de la présente étude, mais aussi par le fait qu'il n'existe plus ni de territoire centre, ni de territoire périphérique⁸⁰. D'une part, tout territoire qui est considéré comme un centre pérenne se trouve, du fait de la globalisation, périphérique par rapport à certaines décisions politiques ou dépendant des sièges sociaux des entreprises qui y possèdent un établissement. Gap est un centre pour sa zone d'emploi, mais une périphérie vue de Paris, Marseille ou Grenoble. D'autre part, tout territoire jugé comme périphérique peut se révéler être un centre pour une autre échelle géographique soit par le déploiement périodique d'activités temporaires, soit par une spécialisation spécifique. Ainsi L'Isle-sur-la-Sorgue est-elle une périphérie vue d'Avignon, mais un centre sous le critère du secteur des antiquités. Istres est une périphérie des territoires de fortes densités d'emploi de l'aire marseillaise, mais un centre pour certains besoins administratifs en raison de sa fonction de sous-préfecture.

Autrement dit, l'analyse de Paul Krugman aurait pu déboucher sur le constat d'une insuffisante attractivité structurelle des villes moyennes non littorales, fondée sur leur dépendance des grandes agglomérations régionales. Or l'analyse factuelle, réalisée par un traitement des données quantitatives et sur une méthodologie qualitative, dément qu'une telle théorie s'applique dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Puisque les villes moyennes non littorales de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne sont nullement prisonnières ni de la théorie des économies d'agglomération, ni de la théorie de la base, cela signifie que leur avenir est largement ouvert : il dépend des politiques conduites, des capacités à valoriser ou à renouveler la valorisation des atouts préexistants, de l'inventivité de leurs ressources humaines et de la qualité de la gouvernance territoriale.

⁸⁰ Dumont, Gérard-François, « La stratégie d'aménagement des territoires français et la mondialisation », dans : Wackermann, Gabriel (Direction), *La France : aménager les territoires*, Paris, Éditions Ellipses, 2008.

BIBLIOGRAPHIE

BEAUJEU-GARNIER J., sous la direction de (1980). *La France des villes. Volume 6. Le Sud-Est*. La Documentation Française, Paris.

BLAYO, C., DION, M., DITTGEN, A., SARDON, J.-P. (direction), *Collecte des données et connaissance des populations*, Paris, CUDEP Conférence universitaire de démographie et d'études des populations, 2008

BOYER J.-C., CARROUE L., GRAS J., LE FUR A., MONTAGNE-VILETTE S. (2005). *La France des 26 régions*. Paris, Armand Colin.

CHALARD L., DUMONT G.-F. (2008 b). « Les 100 plus fortes croissances communales françaises sur un quart de siècle. Une comparaison édifiante ». *Population et Avenir*, N°686, Janvier-Février 2008.

CHALARD L., DUMONT G.-F. (2008 a). « Le bilan démographique des maires ». *Population et Avenir*, n°686, janvier-Février 2008.

CHALARD L. (2007). « Des villes françaises en net déclin démographique. Le cas de communes anciennement industrielles ». *Population et Avenir*, n°683, mai-juin 2007.

CHALARD L., DUMONT G.-F. (2007). « Territoires français : le renforcement de la « para-urbanisation » et de la « litturbanisation » ». *Population et Avenir*, N°682, Mars-Avril 2007.

CHALARD L. (2006). « Le vote d'extrême-droite dans l'aire métropolitaine marseillaise ». *Espaces-Temps.net*, Actuel, 20.11.2006. <http://espacestemps.net/document2101.html>

CHALARD L., DUMONT G.-F. (2006). « Les évolutions des territoires français selon les enquêtes de recensement ». *Population & Avenir*, n° 677, mars-avril 2006.

CHALARD L., DUMONT G.-F. (2005). « Une méthode de correction des évolutions démographiques 1999-2004 ». *Population et Avenir*, n°675, novembre-décembre 2005.

CHALARD L., DUMONT G.-F. (2005). « Le nouveau palmarès des grandes communes en France ». *Population & Avenir*, n°675, novembre-décembre 2005.

CHALARD L. (2005). "Les logiques du découpage intercommunal dans l'aire métropolitaine marseillaise". *La Géographie*, n°1518, septembre 2005.

DAVEZIES L., *La République et ses territoires : La circulation invisible des richesses*. Paris, le Seuil, 2008

DAVEZIES L. (1996). « Les produits des grandes villes françaises », *Données Urbaines*, Tome 1, collectif, Paris, Economica.

DUMONT G.-F. *Populations et territoires de France en 2030. Le scénario d'un futur choisi*, Paris, L'Harmattan, 2008.

DUMONT G.-F., « La croissance démographique, un atout pour les communes ? », *Population & Avenir*, n° 686, janvier-février 2008.

DUMONT G.-F., « Une nouvelle France à aménager », *Population & Avenir*, n° 689, septembre-octobre 2008

DUMONT G.-F., CHALARD, L. et *Population & Avenir, Les métropoles régionales intermédiaires en France : quelle attractivité ?*, Paris, La Documentation française, DIACT, 2007.

DUMONT G.-F. (2006). « Tendances et perspectives de la gérontocroissance urbaine ». *Annales de la Recherche Urbaine*. n° 100, juin 2006.

DUMONT G.-F. et alii (2006). *Les territoires face au vieillissement en France et en Europe. Géographie-Politique-Prospective*. Paris, Éditions Ellipses.

DUMONT G.-F., CHALARD L. (2007). *Les métropoles régionales intermédiaires en France : quelle attractivité ?* Paris, La Documentation Française/DIACT, 88 pages.

DUMONT G.-F. (2008). *Populations et territoires de France en 2030. Le scénario d'un futur choisi*. Paris, L'Harmattan, 224 pages.

DUMONT G.-F., *Les régions et la régionalisation en France*, Paris, Éditions Ellipses, 2004.

DUMONT G.-F., WACKERMANN G. (2002). *Géographie de la France*, Ellipses, Paris.

DUMONT G.-F., « Le palmarès économique des aires urbaines », *Les Echos, L'Atlas des régions*, hors série du 24 juin 2002.

DUMONT G.-F., « Globalisation, internationalisation, mondialisation : des concepts à clarifier », *Géostratégiques*, n° 2, février 2001.

DUMONT G.-F., *La population de la France, des régions et des DOM-TOM*, Paris, Éditions Ellipses, 2000.

DUMONT G.-F., *Les spécificités démographiques des régions et l'aménagement du territoire*, Paris, Editions des Journaux officiels, 1996.

DUMONT G.-F., *L'aménagement du territoire*, Paris, Éditions d'organisation, 1995.

DUMONT G.-F. (1994). « Évolutions démographiques et métropolisation », *Métropolisation et internationalisation*, Commissariat général du Plan, 31 janvier 1994.

DUMONT G.-F. (1993), "Le vieillissement, un phénomène social majeur", *Revue des Deux Mondes*, mars 1993.

DUMONT G.-F. (1993), *Economie urbaine. Villes et territoires en compétition*, Paris, Litec.

DUMONT G.-F. (1992), *Démographie. Analyse des populations et démographie économique*, Paris, Dunod.

FREMONT A. (2001). *Portrait de la France, villes et régions*, Paris, Flammarion.

GAMBLIN A., sous la direction de (2000). *La France dans ses régions*, Tome 2, Paris, SEDES.

GOSSELIN, P. (Président), *Le recensement rénové : transformer l'essai*, Rapport d'information n° 1246, Paris, Assemblée nationale, 2008

GRAVARI-BARBAS, M. et GUICHARD-ANGUIS, S., *Regards croisés sur le patrimoine*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2003.

INSEE, publications et données figurant sur le site Internet national ou sur celui de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

INSEE (2000 a). *Composition communale des unités urbaines. Population et délimitation 1999*, INSEE, Paris.

JOUVE A., FABRIES-VERFAILLIE M., STRAGIOTTI P. (1994). *La France des villes, le temps des métropoles*, Paris, Bréal.

LEROY S (2000). "Sémantique de la métropolisation", *l'Espace Géographique*, n° 1.

LOINGER, G. (direction), *Développement des territoires et prospective stratégique*, Paris, L'Harmattan, 2006.

ROBINET, J.-F., « Territoires français : les services, sources de la création d'emplois », *Population & Avenir*, n° 692, mars-avril 2009.

ROZENBLAT C., CICILLE P. (2003). *Les villes européennes. Analyse comparative*, Paris, La Documentation Française.

VELTZ P (1996). *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France.

WACKERMANN G. (direction), *Dictionnaire de géographie*, Paris, Éditions Ellipses, 2005.

WACKERMANN, G. (Direction), *La France : aménager les territoires*, Paris, Éditions Ellipses, 2008.

WALTHER, O., « Paul Krugman : (presque) un Nobel de géographie », *Articulo*, 2008.

ZANINETTI, J.-M., « Les dynamiques de peuplement de la France », *Population & Avenir*, n° 692, mars-avril 2009.

LEXIQUE

Accroissement (ou solde) naturel : différence entre les naissances et les décès pendant une période considérée, généralement l'année, sur un territoire donné ; cet accroissement peut être positif, auquel cas il y a excédent des naissances sur les décès, ou négatif dans le cas contraire.

Accroissement migratoire : différence entre le nombre des immigrés et celui des émigrés pendant une période considérée, généralement l'année, sur un territoire donné.

Acteur : Personne physique ou morale impliquée dans la vie des territoires et susceptible d'y exercer une influence. Exemples : décideur politique, groupe de pression, population, individu.

Armature urbaine : façon dont se structurent les villes sur un territoire déterminé, une région ou un pays, par exemple.

Attractivité : aptitude d'un territoire aux diverses échelles à développer des activités.

Densité : rapport de l'effectif d'une population à la superficie du territoire sur lequel elle habite ; elle s'exprime par le nombre d'habitants par kilomètre carré.

Émigration industrielle : déficit migratoire constaté dans des territoires et dus à leur nature anciennement industrielle.

Émigration rurale : émigration liée à des changements structurels dans la productivité agricole ; c'est à tort que la mauvaise habitude a été prise de parler d'exode rural alors qu'il convient d'utiliser l'expression émigration rurale⁸¹.

Gérontocroissance : augmentation du nombre des personnes âgées dans une population.

Gérontocroissance héritée : gérontocroissance constatée dans une population exclusivement due à des générations plus nombreuses entrant dans la catégorie des personnes âgées.

Gérontocroissance migratoire : gérontocroissance constatée dans une population exclusivement due aux effets de la composition par âge des flux migratoires concernant cette population.

Gérontocroissance naturelle : gérontocroissance constatée dans une population exclusivement due aux effets de l'augmentation des taux de survie des personnes âgées.

⁸¹ Cf. Dumont, Gérard-François, *Les spécificités démographiques des régions et l'aménagement du territoire*, Paris, Éditions des Journaux officiels, 1996. et Wackermann, Gabriel (direction), *Dictionnaire de géographie*, Paris, Ellipses, 2005.

Gérontodécroissance : Diminution du nombre des personnes âgées dans une population.

Juvénocroissance : Augmentation du nombre de jeunes dans une population considérée. La juvénocroissance peut être naturelle et/ou migratoire.

Juvénodécroissance : Diminution du nombre de jeunes dans une population considérée. La juvénodécroissance peut être naturelle et/ou migratoire.

Métropole : agglomération de taille significative par rapport à son environnement, dotée d'équipements, commandant une zone d'influence étendue.

Métropolisation : phénomène de concentration des activités et des hommes dans les grandes agglomérations.

Paraurbanisation (ou périurbanisation d'agglomération) : processus conduisant au peuplement d'espaces de morphologie rurale, situés à la périphérie des agglomérations, par des populations exerçant leur activité professionnelle dans l'agglomération.

Périurbanisation : processus conduisant au peuplement d'espaces situés à la périphérie des villes par des populations exerçant le plus souvent leur activité professionnelle dans la ville même si, dans une seconde étape, la création de zones d'activité à la périphérie des villes modifie le tissu périurbain.

Population active occupée : population résidant dans un territoire donné et exerçant une activité rémunérée (donc ayant un emploi) quel que soit le lieu d'exercice de cette activité (dans ou en dehors du territoire considéré).

Taux d'accroissement migratoire : rapport du solde migratoire d'une année considérée à la population moyenne pour un territoire donné.

Taux d'accroissement naturel : différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès d'une année considérée rapportée à l'effectif moyen de la population d'un territoire donné.

Taux d'accroissement total : somme du taux d'accroissement naturel et du taux d'accroissement migratoire pour une période considérée, généralement l'année, ordinairement exprimé pour cent habitants.

Taux d'activité occupée : nombre d'actifs occupés (ou ayant un emploi) d'un territoire rapporté à la population totale du territoire considéré.

Taux d'emploi : nombre d'emplois rapporté à la population totale.

Unité urbaine ou agglomération : commune ou ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.

Vieillesse d'une population : accroissement de la proportion du nombre des personnes âgées à la population totale.

Vieillessement « par le bas » : vieillissement résultant d'une fécondité réduisant les effectifs des nouvelles générations.

Vieillessement « par le haut » : vieillissement résultant uniquement de l'augmentation des effectifs des personnes âgées. Ce vieillissement peut être naturel, migratoire ou hérité.

Ville-centre : commune principale d'une unité urbaine.

LISTE DES TABLEAUX ET GRILLES D'ANALYSE

Tableau de présentation générale : Les unités urbaines moyennes non littorales de Provence-Alpes-Côte d'Azur	8
Tableau 1. La population des unités urbaines des villes moyennes	62
Tableau 2. Les moins de 15 ans des unités urbaines des villes moyennes	64
Tableau 3. Les 60 ans ou plus des unités urbaines des villes moyennes	67
Tableau 4. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon les indicateurs de la situation démographique	68
Tableau 5. Le taux de la population active occupée des unités urbaines des villes moyennes.....	69
Tableau 6. Le taux de cadres des unités urbaines des villes moyennes.....	71
Tableau 7. Le taux d'emploi des unités urbaines des villes moyennes non littorales.....	73
Tableau 8. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de PACA selon les indicateurs de la situation de l'emploi.....	74
Tableau 9. Le revenu médian des unités urbaines des villes moyennes.....	75
Tableau 10. Les revenus de pensions des unités urbaines des villes moyennes	77
Tableau 11. La part des ménages imposés des unités urbaines des villes moyennes	78
Tableau 12. Classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon les revenus	79
Tableau 13. Part des propriétaires des unités urbaines des villes moyennes.....	80
Tableau 14. Part des logements HLM dans l'ensemble des résidences principales des unités urbaines des villes moyennes.....	82
Tableau 15. La part des logements des unités urbaines des villes moyennes construits depuis 1990	84
Tableau 16. Le classement des unités urbaines des villes moyennes selon les indicateurs de logement	85
Tableau 17. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de la région PACA selon des indicateurs sur leur situation d'attractivité.....	86
Tableau 18. L'évolution de la population des unités urbaines des villes moyennes.....	90
Tableau 19. Les composantes naturelle et migratoire de l'évolution de la population des unités urbaines des villes moyennes.....	92
Tableau 20. L'évolution des moins de 15 ans des unités urbaines des villes moyennes	95
Tableau 21. L'évolution des 60 ans ou plus des unités urbaines des villes moyennes ...	97

Tableau 22. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de la région PACA selon l'évolution des indicateurs démographiques.....	98
Tableau 23. L'évolution de la population active occupée des unités urbaines des villes moyennes non littorales	100
Tableau 24. L'évolution des cadres des unités urbaines des villes moyennes.....	102
Tableau 25. L'évolution de l'emploi des unités urbaines des villes moyennes.....	104
Tableau 26. Le classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales de la région PACA selon les indicateurs cinétiques de l'emploi	105
Tableau 27. L'évolution du revenu net imposable moyen des unités urbaines des villes moyennes.....	107
Tableau 28. Classement des unités urbaines des villes moyennes non littorales selon l'analyse cinétique	109
Tableau 29. Typologie des unités urbaines des villes moyennes selon les indicateurs quantitatifs de situation et cinétique	112
Grille d'analyse 1. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur connexion autoroutière.....	114
Grille d'analyse 2. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur accès à une gare	116
Grille d'analyse 3. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur accès à un aéroport	118
Grille d'analyse 4. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par les caractéristiques physiques du site.....	120
Grille d'analyse 5. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par l'originalité géographique de leur site.....	122
Grille d'analyse 6. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et du patrimoine urbain	124
Grille d'analyse 7. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur dimension agroalimentaire	126
Grille d'analyse 8. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur dimension industrielle	128
Grille d'analyse 9. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur dimension commerciale (zone de chalandise débordant nettement l'unité urbaine).....	130
Grille d'analyse 10. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur dimension touristique	132

Grille d'analyse 11. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur dimension liée au tertiaire non marchand	134
Grille d'analyse 12. L'attractivité des villes moyennes non littorales de PACA appréhendée par leur notoriété	136
Grille d'analyse 13. La notation des unités urbaines des villes moyennes pour les facteurs qualitatifs.....	137

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
CHAPITRE 1. LA QUESTION GENERALE DES VILLES MOYENNES ET SA PROBLEMATIQUE APPLIQUEE A LA REGION	
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	4
1.1. <i>Les villes moyennes en France : un avenir « par pertes » ou « par profits » ?</i>	4
1.2. <i>Le choix des villes moyennes étudiées dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur</i>	5
Le contexte général de l'armature urbaine de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur	5
De la typologie des quatre grandes métropoles	5
... aux quatorze « villes moyennes » non littorales	6
1.3. <i>La présentation des unités urbaines étudiées</i>	8
Deux villes moyennes dans les Alpes-de-Haute-Provence	9
Deux villes moyennes dans les Hautes-Alpes	9
Quatre villes moyennes dans les Bouches-du-Rhône	9
Quatre villes moyennes dans le Vaucluse	9
Deux villes moyennes dans le Var	10
1.4. <i>La méthode de comparaison des villes moyennes régionales non littorales</i>	10
1.4.1. La méthode de comparaison	10
1.4.1.1. L'analyse monographique qualitative	10
1.4.1.2) L'analyse comparée quantitative	11
1.4.1.3) L'analyse comparée qualitative	11
1.4.1.4) La typologie finale	11
1.4.2) Les critères qualitatifs utilisés	12
1.4.3) Les critères quantitatifs de situation	13
1.4.3.1. Les indicateurs démographiques	13
1.4.3.2. Les indicateurs de l'emploi	14
1.4.3.3. Les indicateurs de revenus	15
1.4.3.4. Les indicateurs de logement	15
1.4.4) Les critères quantitatifs de l'analyse cinétique	16
1.4.4.1. Les critères de l'évolution de la population	16
1.4.4.2. Les critères de l'emploi	18
1.4.4.3. Les critères d'évolution des revenus	21
CHAPITRE 2 : LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE CHAQUE VILLE MOYENNE NON LITTORALE DE LA REGION	
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	22
<i>Apt : un riche patrimoine et une identité économique souffrant d'un relatif enclavement</i>	22

Un enclavement relatif	22
Des connexions routières plutôt malaisées	23
Plus de réseau ferroviaire	23
Un site subissant de réelles contraintes	23
Une économie entre un héritage renommé et la recherche d'une identité porteuse d'avenir	24
La « capitale mondiale du fruit confit »	24
Production d'ocre et BTP	24
Le tertiaire non-marchand	24
Un centre ville commercial	25
Un « des plus beaux détours de France »	25
<i>Arles : d'importantes fonctions touristiques dans un contexte de relatif enclavement</i>	25
Un enclavement relatif	26
Des autoroutes proches mais la mettant relativement à l'écart	26
La desserte ferroviaire améliorée par un prolongement du TGV	26
Une desserte fluviale valorisable	26
De larges possibilités permises par le site	27
Un patrimoine touristique exceptionnel	27
Une difficile diversification économique	28
<i>Briançon : une ville plutôt enclavée bénéficiant d'un tourisme alpin et patrimonial</i>	29
Une situation géographique insuffisamment valorisée par les réseaux actuels de transports	29
Des liaisons routières modestes	29
Des liaisons ferroviaires connues et... méconnues	30
Les contreparties du caractère montagneux du site	30
Une économie bénéficiant du tourisme bi-saisonnier et d'une économie résidentielle	31
<i>Brignoles : la montée d'une économie plus résidentielle dans un contexte de fonctions commerciales et tertiaires non-marchandes</i>	31
Un net, mais partiel désenclavement	32
Facilité des relations Est-ouest	32
Difficulté des relations Nord-Sud	32
Absence de liaisons ferroviaires	32
Une géographie offrant de larges disponibilités	32
Une économie administrative et résidentielle à la recherche d'une identité	33
<i>Cavaillon : une ville à forte notoriété agroalimentaire favorisée par sa position géographique et sa proximité avec Avignon</i>	34
Un bon accès autoroutier mais par un pont insuffisant	34
Les atouts et les limites du réseau ferroviaire	34
Les contraintes directionnelles de l'extension géographique	35

Caractéristiques économiques : entre le « melon », Avignon et le Luberon	35
L'importance de l'emploi externe.....	35
De la « capitale du melon » à la distribution agro-alimentaire	35
La dimension commerciale et touristique.....	36
<i>Digne-les-Bains : une ville excentrée qui doit beaucoup à sa fonction départementale</i>	<i>36</i>
Un accès routier quasi-unique et guère aisé.....	36
Des accès ferroviaires indirects ou plutôt touristiques.....	37
Un site magnifique mais contraignant.....	37
Le tertiaire non-marchand, une rente ?	37
Une tête de réseau insuffisamment attirante d'un important potentiel touristique.....	37
<i>Draguignan : une importante fonction administrative et militaire en retrait des principaux réseaux de transport</i>	<i>38</i>
L'absence d'importants réseaux de transport traversant la ville	38
Un écart des réseaux autoroutiers à relativiser.....	38
En retrait des transports ferroviaires	39
Un plateau adossée aux derniers contreforts d'un massif montagneux	39
L'importance du tertiaire non-marchand	39
<i>Gap : un centre tertiaire complet malgré un désenclavement autoroutier non terminé.....</i>	<i>41</i>
Un désenclavement limité par un serpent de mer.....	41
Une ligne ferroviaire peu rapide	42
Les caractéristiques du site	42
Une économie diversifiée autour d'un centre-ville à forte identité.....	42
<i>L'Isle-sur-la-Sorgue : Une plaine résidentielle et touristique avec des risques d'étouffement</i>	<i>43</i>
Des connexions à la fois proches et lointaines	43
Une bonne situation, mais des dessertes souvent difficiles.....	43
Entre TGV et lignes TER	43
Une vaste et riche plaine	44
Emplois externes et paraurbanisation	44
<i>Istres : une ville nouvelle largement résidentielle tout en conservant son identité aéronautique</i>	<i>45</i>
Les réseaux internes et externes à repenser	45
Des liaisons ferroviaires régionales	46
La variété du site.....	46
Entre l'aéronautique et le tertiaire non-marchand, une économie largement externe.....	46
<i>Manosque : entre Giono et le nucléaire, un développement voulu dans un contexte d'accessibilité à l'aire métropolitaine aixoise et marseillaise</i>	<i>48</i>
Sur un axe de qualité... mais unique.....	48
Une accessibilité ferroviaire limitée	49

Une expansion géographique plutôt orientée.....	49
Entre le tourisme et l'énergie du futur, une capitale économique départementale sans fonction préfectorale	49
<i>Miramas : des fonctions essentiellement résidentielles dans un cadre urbain de médiocre qualité et une forte</i>	
<i>accessibilité insuffisamment valorisée</i>	<i>51</i>
Fondées sur le ferroviaire, les liaisons restent satisfaisantes	51
La proximité d'un réseau autoroutier non terminé.....	51
Un important double terminus ferroviaire	51
La commodité relative du site.....	52
Entre des emplois externes et le développement du secteur logistique	52
<i>Orange : une dénomination à forte notoriété insuffisamment valorisée.....</i>	<i>54</i>
Aux portes d'un carrefour autoroutier.....	54
Des liaisons ferroviaires complètes	54
De fortes disponibilités géographiques	55
Entre le complexe militaro-industriel et l'attractivité commerciale.....	55
<i>Salon-de-Provence : un positionnement remarquable et de forts éléments d'attractivité</i>	<i>56</i>
Une très bonne situation autoroutière... ..	56
..mais une offre ferroviaire imparfaite	57
Des disponibilités foncières	57
Entre fonctions commerciales, recentrage de l'activité militaire et croissance de la logistique	57
Une présence militaire qui se recentre	57
Le développement du secteur logistique-transport	58
Le tertiaire non marchand.....	58
Un important secteur commercial.....	59
Un potentiel touristique en développement.....	59
CHAPITRE 3. L'ANALYSE QUANTITATIVE COMPAREE DE L'ATTRACTIVITE	61
3.1. <i>L'attractivité analysée par des indicateurs de situation</i>	<i>61</i>
3.1.1. Les indicateurs de la situation démographique	61
3.1.1.1. L'attraction inégale due à un large éventail de peuplement.....	61
3.1.1.2. Une majorité de villes plus jeunes que la moyenne nationale et, donc, régionale	63
3.1.1.3. Des différences sensibles dans la proportion des personnes âgées	66
3.1.2) Les indicateurs de la situation de l'emploi.....	68
3.1.2.1) Un taux de la population active occupée généralement supérieur à la moyenne régionale	68
3.1.2.2) Un faible taux de cadres, mais avec des écarts importants.....	70
3.1.2.3) Une large majorité de villes avec un taux d'emploi supérieur aux moyennes nationale et régionale	72
3.1.3) Les indicateurs de la situation des revenus	74
3.1.3.1) Des revenus médians partout inférieurs à la moyenne nationale	74
3.1.3.2) Les revenus de pensions corrélés avec la proportion des personnes âgées	76

3.1.3.3) La part variable des ménages imposés	77
3.1.4) Les indicateurs de la situation du logement	79
3.1.4.1) Une proportion des propriétaires généralement inférieure aux moyennes régionale et nationale	79
3.1.4.2) La part des logements HLM généralement supérieure à la moyenne régionale	81
3.1.4.3) Une part de logements récents supérieure aux moyennes nationale et régionale	83
3.1.5) Une première typologie selon l'analyse quantitative des indicateurs de situation	85
3.2) <i>L'analyse cinétique de l'attractivité</i>	87
3.2.1) Les indicateurs des évolutions démographiques	87
3.2.1.1) Une évolution démographique souvent supérieure aux moyennes nationale et régionale	87
3.2.1.2) Des composantes naturelle et migratoire très différenciées	91
3.2.1.3) Une évolution contrastée des jeunes	93
3.2.1.4) Une augmentation du nombre et de la proportion des 60 ans ou plus souvent supérieure à la moyenne régionale	95
3.2.2) L'évolution de l'emploi	98
3.2.2.1) Une évolution de la population active occupée très hétérogène selon les villes moyennes	98
3.2.2.2) La faible progression des cadres	101
3.2.2.3) Une évolution de l'emploi doublement favorable dans la majorité des villes	103
3.2.3) Une évolution contrastée du revenu net imposable moyen	105
3.2.4) Une deuxième typologie selon l'analyse quantitative cinétique	108
3.3) <i>Une troisième typologie combinant les indicateurs quantitatifs de situation et cinétiques</i>	109
3.3.1) Une analyse quantitative doublement positive pour quatre villes	110
3.3.2) Une analyse de situation favorable, mais une analyse cinétique défavorable pour trois villes	110
3.3.3) Une analyse de situation défavorable et une analyse cinétique favorable pour trois villes	111
3.3.4) Une analyse doublement défavorable pour quatre villes	111
CHAPITRE 4. L'ANALYSE QUALITATIVE COMPAREE DE L'ATTRACTIVITE	113
4.1) <i>L'examen des grilles qualitatives comparatives</i>	113
4.1.1) La connexion autoroutière	113
4.1.2) L'accès à une gare	115
4.1.3) L'accès à un aéroport	117
4.1.4) Les caractéristiques physiques du site	119
4.1.5) L'originalité géographique du site	121
4.1.6) La qualité de l'architecture, de l'urbanisme, et du patrimoine urbain	123
4.1.7) La dimension agroalimentaire	125
4.1.8) La dimension industrielle	127
4.1.9) La dimension commerciale	129
4.1.10) La dimension touristique	131
4.1.11) Le tertiaire non marchand	133

4.1.12) La notoriété	135
4.2) Une quatrième typologie selon l'analyse qualitative	137
CHAPITRE 5 : D'UNE ANALYSE CROISEE DES ETUDES QUANTITATIVE ET QUALITATIVE A UNE TYPOLOGIE	
RAISONNEE	140
5.1) L'analyse croisée des études quantitative et qualitative	140
5.2.1) La comparaison des typologies quantitative et qualitative	140
5.2.2) L'accès géographique et l'attractivité	141
5.1.3) Le site et l'attractivité	141
5.1.4) Le tourisme et l'attractivité	142
5.1.5) La notoriété et l'attractivité	142
5.2) La typologie finale, synthétisant l'ensemble des analyses, des villes moyennes non littorales	143
5.2.1) Les trois villes à l'attractivité favorisée par des logiques métropolitaines	143
5.2.2) Une ville à l'attractivité fondée sur du tertiaire non marchand et marchand	144
5.2.3) Quatre villes à dominante tertiaire non marchand et résidentiel.....	145
5.2.3) Quatre villes à dominante tertiaire marchand appuyé par d'autres activités	147
5.2.4) Les deux villes en « reconversion »	148
CONCLUSION	150
Une typologie...	150
... qui apporte un démenti au modèle centre-périphérie	151
... ainsi qu'au modèle de l'économie résidentielle	152
...et laisse en conséquence un avenir largement ouvert.....	153
BIBLIOGRAPHIE	155
LEXIQUE	158
LISTE DES TABLEAUX ET GRILLES D'ANALYSE	161
TABLE DES MATIERES	164

CARTE DES VILLES ETUDIEES

Les 14 villes moyennes non littorales
et les 4 métropoles de la région PACA (France)





POPULATIONS ET TERRITOIRES DE FRANCE EN 2030

Le scénario d'un futur choisi

Gérard-François DUMONT

Collection : « Prospective » ; série « Prospective appliquée »

ISBN : 978-2-296-07022-6 • 22 € • 224 pages

Tout pays se caractérise par deux éléments essentiels qui permettent de l'identifier : les populations qui y habitent et ses territoires. Imaginer la France dans vingt ans conduit donc à examiner l'avenir de ces deux caractéristiques. Pour les intégrer, il est nécessaire de conduire une prospective de nature géodémographique, dont ce livre propose le premier exercice jamais réalisé sur la France à l'horizon 2030.

Dans ce dessein, il présente d'abord un examen fin de l'évolution des territoires français. Puis il propose une analyse critique et stimulante des perspectives géodémographiques. La recherche prospective conduit ensuite à inventorier sept risques majeurs à l'horizon 2030, ceux qu'il faut « prévoir pour ne pas les voir ». Quatre scénarios prospectifs sont ensuite élaborés et font l'objet d'un examen comparatif. Il en résulte l'énoncé de 67 recommandations pour l'avenir.

D'une lecture indispensable pour les enseignants, les étudiants, comme pour tous les citoyens, ce livre aidera également les acteurs du développement à mieux comprendre les évolutions possibles de leur territoire, à réfléchir à une meilleure mise en œuvre de leurs atouts, existants ou potentiels, connus ou encore méconnus, car attendant d'être révélés.

L'AUTEUR :

Le recteur **Gérard-François Dumont** est Professeur à l'Université de Paris-Sorbonne. Auparavant membre de section du Conseil économique et social, expert auprès du Comité économique et social européen, il dirige la revue *Population & Avenir*. Il est également Président de l'Observatoire international de prospective régionale, administrateur de la Société de Géographie et membre du Conseil scientifique de la Diact (ex-Datar).

Contact presse

Emmanuelle Mouche – Service de Presse - Sciences Humaines

Editions L'Harmattan - 7, rue de l'École Polytechnique 75005 Paris

Tél : 01 40 46 79 22 / Fax : 01 43 25 82 03 / emmanuelle.mouche@harmattan.fr

Bulletin de commande

Les collections

Cochez la ou les collections de votre choix

<input type="checkbox"/> Collection 2007 (5 numéros)40
<input type="checkbox"/> Collection 2006 (5 numéros)40
<input type="checkbox"/> Collection 2005 (5 numéros)40
<input type="checkbox"/> Collection 2004 (5 numéros)40
Total	

Les hors-série

Reportez sur le total des hors-série de votre

Total de la commande

Les anciens numéros

Reportez si le total des anciens numéros de votre

Total de la commande

Les numéros sont disponibles dans la mesure des stocks. Tous nos prix s'entendent TTC sans charge.

TOTAL GÉNÉRAL

Modalités de règlement

Toutes les commandes sont à adresser à Population & Avenir
35, av. Mac-Mahon • 75017 Paris • Tél./Fax : 01 47 70 53 81

Je règle par :

- chèque bancaire ou postal à l'ordre de Population & Avenir
- virement sur le CCP Paris 152-17 W
- carte bancaire sur notre site www.population-demographie.org (paiement sécurisé)
- Veuillez me faire parvenir une facture qui sera réglée ultérieurement

NOUVEAU
Commandez nos anciens numéros et nos collections directement en ligne (paiement par carte)

Mes coordonnées

MME Mlle M.

ORGANISME/SOCIÉTÉ _____

NOM _____

PRÉNOM _____

ADRESSE _____

CODE POSTAL _____ VILLE _____

PAYS _____

COUVERT _____

Pour une meilleure compréhension de l'actualité géopolitique, économique et sociale sous l'éclairage révélateur de la démographie.

Population & Avenir, revue indépendante alliant rigueur et pédagogie, vous présente une analyse originale des enjeux actuels. Vous y trouverez une source d'informations, de réflexions et d'argumentaires amplement illustrés par des cartes, des graphiques, des tableaux, des schémas...



Population & Avenir est aussi sur

www.population-demographie.org

- l'index géographique et thématique de la revue
- des tableaux de bord
- des graphiques, des cartes...

Population & Avenir • 35, av. Mac-Mahon • 75017 Paris
Tél./Fax : 01 47 70 53 81 • p_avenir@club-internet.fr • www.population-demographie.org

POPULATION & AVENIR

- L'abonnement ●
- Les collections complètes ●
- Les hors-série ●
- Les numéros parus ●