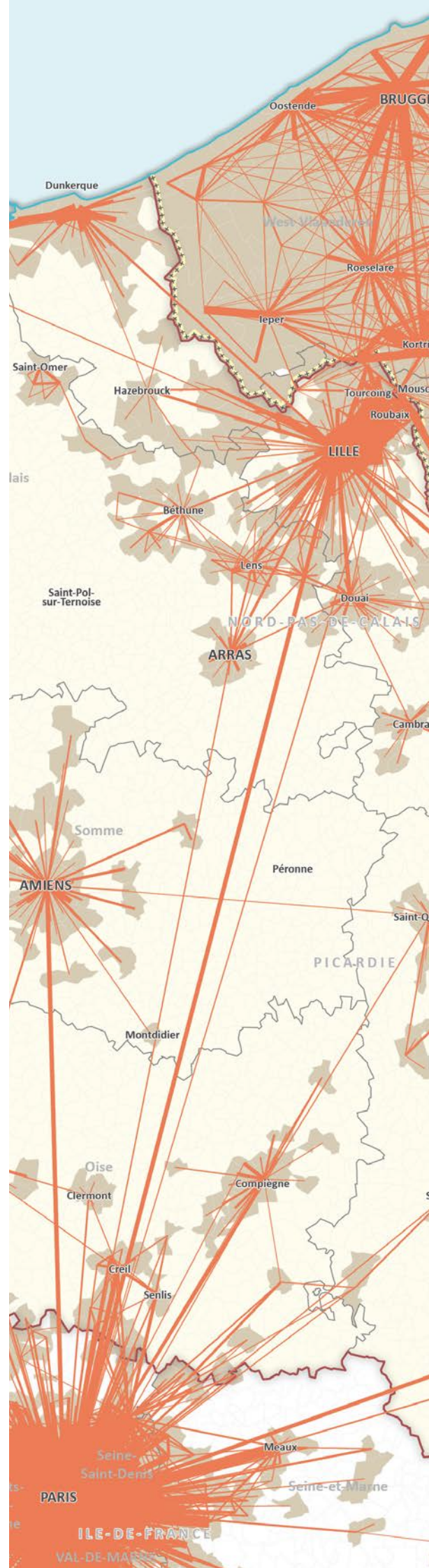


Synthèse

Décembre 2017

REPÈRES POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE LILLOISE



REPÈRES POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

SOMMAIRE

Une réflexion partenariale forte autour de l'attractivité.....	5
L'attractivité économique, un enjeu majeur pour les territoires.....	6
Analyse stratégique de la métropole lilloise et de son attractivité économique.....	9
Perspectives	23
Tableaux comparatifs Attractivité économique des métropoles européennes	24
Bibliographie	30

UNE RÉFLEXION PARTENARIALE FORTE AUTOUR DE L'ATTRACTIVITÉ

Cette publication est une note de synthèse qui reprend les principaux enseignements des travaux de l'Agence autour de l'attractivité¹. Elle s'appuie sur les réflexions menées par l'Agence et ses partenaires, notamment les diagnostics et benchmarks réalisés dans le cadre de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole (SCOT).

La publication s'attache à comprendre les nouveaux ressorts qui commandent actuellement l'attractivité économique de la métropole lilloise. Elle s'appuie pour cela sur un diagnostic partagé de la métropole : sur quels points forts peut-elle s'appuyer, quels sont ses faiblesses à combattre ? Quelles opportunités saisir et quels défis affronter aujourd'hui et demain ?

1- ADULM, *Quels leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise ? Attractivité économique, Séminaire 1, 2016*

L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, UN ENJEU MAJEUR POUR LES TERRITOIRES

L'enjeu

Peu de semaines ne s'écoulent sans qu'un classement des métropoles les plus attractives ne soit publié, traduisant l'intérêt croissant pour ce type d'informations concis et percutant. Si presque aucun de ces classements ne se ressemble par la diversité des critères, des mesures et des périmètres retenus et qu'ils ne doivent par conséquent être considérés qu'avec précaution, ils n'en restent pas moins des baromètres capables de susciter l'intérêt pour un territoire ou au contraire d'apposer sur ce dernier une image négative de territoire « à la traîne ».

Or, la globalisation conduit d'une part à une mise en concurrence croissante des territoires, d'autre part à un affaiblissement de l'ancrage territorial des agents économiques. Dans ce contexte, parvenir à attirer de nouveaux agents économiques et à conserver ceux du territoire devient un enjeu crucial pour les acteurs locaux. Plusieurs voies s'offrent à ces derniers pour renforcer l'attractivité de leur territoire. Les deux principales sont, d'un côté, une logique d'offre en direction des agents économiques extérieurs convoités (approche exogène), de l'autre, une logique de développement des ressources du territoire et de mise en réseau (approche endogène). Ces deux voies ont pour corollaire des approches différentes du développement territorial et ne demandent pas d'activer les mêmes leviers. Mais toutes deux exigent de positionner clairement le territoire et de déterminer ses avantages concurrentiels.

Comment renforcer l'attractivité économique d'un territoire ? Deux approches du développement territorial Attractivité économique exogène

L'attractivité économique est définie comme la capacité d'un territoire à attirer des ressources spécifiques provenant de l'extérieur². Ces ressources peuvent être des activités nouvelles ou des compétences professionnelles particulières (attractivité économique productive), tout comme des transferts de revenus interterritoriaux suscités par les navetteurs, les retraités ou les touristes (attractivité économique résidentielle). Cette approche exogène

de l'attractivité repose sur l'hypothèse selon laquelle les forces exogènes attirées sur le territoire (entreprises, profils professionnels particuliers, investisseurs), grâce à leurs ressources propres qu'elles apportent avec elles (intégration dans les marchés, performance, capacité d'innovation, talents employés) pourront soutenir le développement local et accroître la compétitivité du territoire. Cette approche conduit les territoires à se livrer une concurrence pour attirer ces forces rares et limitées. Les leviers d'une telle stratégie d'attractivité ne portent alors pas directement sur le fonctionnement du système productif territorial. Il s'agit de créer les conditions (supposées) attendues par ces forces exogènes. Par exemple, le projet urbain de dimension métropolitaine peut être utilisé comme instrument de politique économique : la mise à disposition de surfaces de bureaux et de logements et l'effet d'image signalant le dynamisme du territoire doivent jouer le rôle d'attracteurs des cibles. Il s'agit également de faire connaître les ressources offertes par le territoire, notamment au moyen de l'adoption d'une stratégie de marketing territorial (Halbert, 2013). En dépit de ses succès, cette approche exogène de l'attractivité présente deux dangers principaux :

- › le faible ancrage territorial d'agents économiques très mobiles et attirés par des opportunités spécifiquement créées pour eux et non tirées des ressources propres au territoire ;
- › l'homogénéisation des territoires qui cherchent tous à créer les mêmes conditions pour attirer les agents économiques ciblés.

Attractivité économique endogène

Face aux dangers inhérents à cette approche, l'économie territoriale pense et développe une approche endogène de l'attractivité. Celle-ci repose sur l'hypothèse selon laquelle le territoire peut se développer :

- › en cultivant ses ressources propres (logique de distinction par rapport aux autres territoires) ;
- › en mobilisant des agents économiques extérieurs en intégrant et en créant des réseaux basés sur l'échange et la circulation des savoirs plutôt qu'en les attirant sur place.

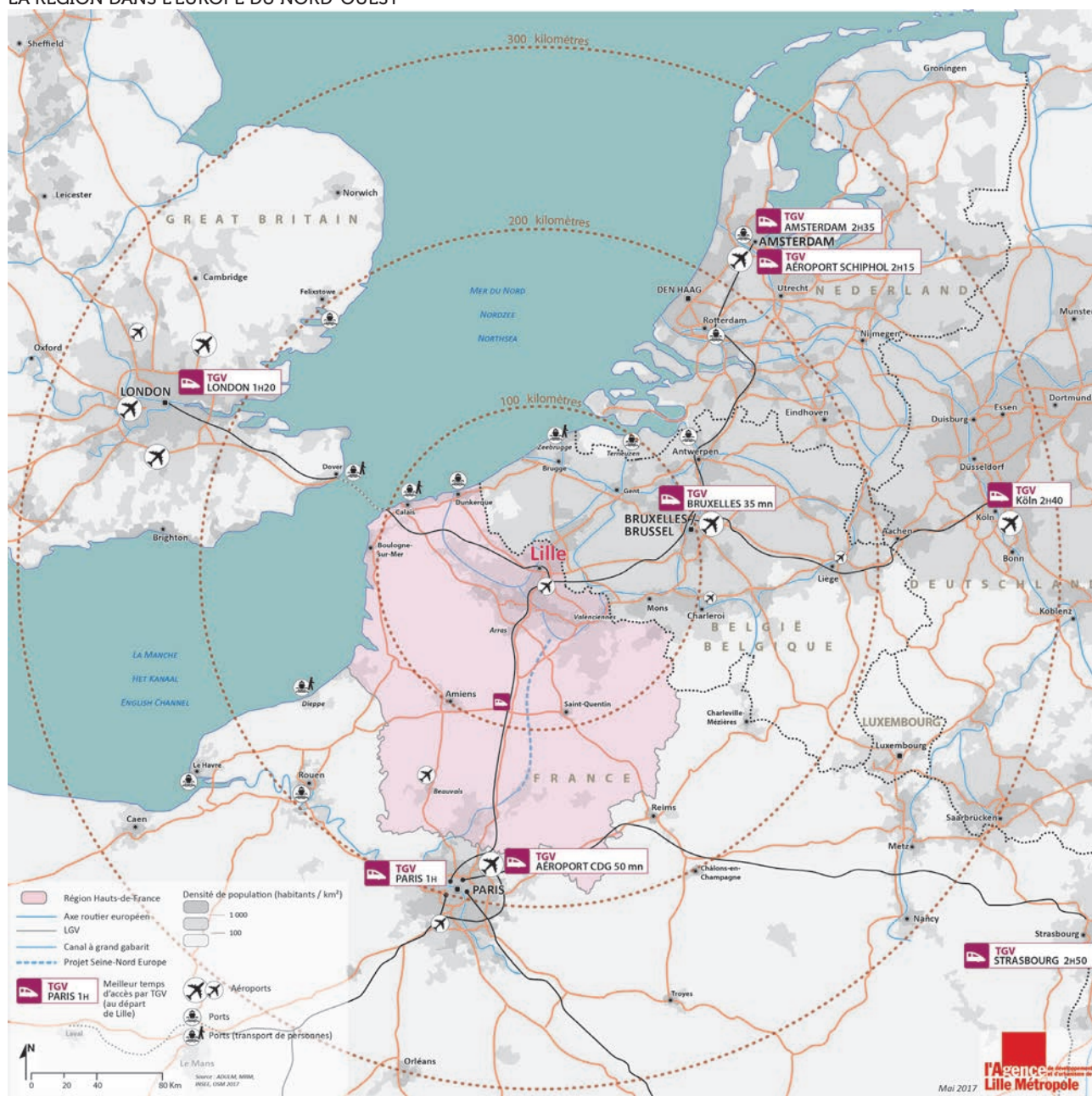
2- Sourd C., « L'attractivité économique des territoires : Attirer des emplois, mais pas seulement » in Insee Première, n°1416, octobre 2012

L'approche endogène de l'attractivité remplace la logique de concurrence par celle de coopération entre territoires à différentes échelles et valorise les ressources propres du territoire qui s'enrichissent au contact des autres selon le principe de fertilisation croisée. Le développement du territoire ne se fait pas uniquement à partir de ressources présentes sur place (par mobilisation des forces existantes ou attraction sur place d'agents économiques exogènes) mais aussi à partir des ressources accessibles à partir du territoire (Halbert, 2013). Ludovic Halbert, chercheur au LATTS (Laboratoire techniques, territoires et sociétés) à l'École nationale des ponts et chaussées, en vient alors à parler de « logique de territoire réticulaire, allant bien au-delà du local³ ».

L'enjeu actuel pour les territoires réside moins dans le choix d'une approche plutôt qu'une autre, que dans la combinaison habile des deux sur la base d'une stratégie de positionnement partagée et assumée par les différents acteurs économiques locaux. Comment se positionne la métropole lilloise ? Quels sont les ressorts actuels de son attractivité économique ?

3- Halbert L., « Les deux options métropolitaines des politiques de développement territorial », *Annales de Géographie*, vol.1, n°689, 2013, p.15

LA RÉGION DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST



ANALYSE STRATÉGIQUE DE LA MÉTROPOLE LILLOISE ET DE SON ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

L'analyse des travaux récents sur la Métropole (cf. annexe bibliographique) ainsi que celle partagée en séminaire⁴ par les acteurs locaux convergent : les efforts considérables poursuivis par les différents acteurs locaux de la métropole lilloise en faveur du renforcement de son attractivité économique ont payé. La métropole est aujourd'hui une place tertiaire reconnue, connectée à l'extérieur et qui rayonne économiquement. Elle jouit par ailleurs de plusieurs atouts, notamment : une position géographique stratégique au cœur des réseaux européens, des acteurs économiques puissants et ouverts à l'extérieur, encore ancrés territorialement et très impliqués dans le devenir du territoire, et des fleurons économiques et industriels.

Tous les marqueurs du territoire ne sont toutefois pas positifs : taux de chômage élevé, croissance de la population, de l'emploi et des revenus faible. Tous les efforts poursuivis ne parviennent pas à compenser les effets négatifs de la reconversion de l'économie locale et certains phénomènes accompagnant cette reconversion, la métropolisation en particulier, renforcent voire créent de nouvelles difficultés pouvant menacer à terme le développement du territoire : la ségrégation socio-spatiale et la congestion routière notamment.

L'analyse stratégique des ressorts de l'attractivité de la métropole conduit au constat partagé avec les acteurs locaux que plusieurs défis restent aujourd'hui à relever afin de stabiliser le processus de rattrapage enclenché et de donner des bases de développement solides à la métropole : en particulier jouer de la rente de situation, renforcer le cœur métropolitain, développer l'économie résidentielle en insistant notamment sur la qualité du cadre de vie, renforcer l'offre de foncier bien desservi tout en respectant les équilibres environnementaux, faciliter les projets et améliorer l'accueil des entreprises et porteurs de projets innovants. Le séminaire a fait apparaître que tous ces défis ne pourront être relevés qu'à deux conditions : le renforcement des partenariats et du dialogue (entre public et privé, entre acteurs privés et entre acteurs publics) dans une logique de coopération et

un positionnement stratégique partagé entre les acteurs locaux et clair pour les partenaires extérieurs.

Transformation des bases de développement de la métropole

Région phare de la première révolution industrielle, « usine de la France », les départements du Nord et du Pas-de-Calais semblent ne pas en finir de subir les conséquences de l'effondrement d'une économie fondée sur l'exploitation des ressources du sol et sur le textile. Les succès réels de l'économie régionale dans le sillage de la seconde révolution industrielle, l'agro-alimentaire, la grande distribution, la vente par correspondance, l'industrie automobile, ferroviaire et portuaire notamment, ne suffisent pas à redresser l'économie régionale, d'autant que ces secteurs, avec les évolutions technologiques en cours et la crise des économies carbonées, doivent eux-mêmes faire face à des mutations importantes.

De 1970 à 2015, l'agglomération lilloise est passée d'une économie industrielle à une économie tertiaire. Plus des deux-tiers de l'emploi industriel (130 000 emplois) ont été détruits⁵. Entre 2008 et 2012, l'industrie a encore perdu 6 000 emplois industriels, principalement dans les secteurs du textile, de la machinerie et de l'imprimerie⁶. Aujourd'hui, l'industrie ne regroupe plus que 11% des salariés contre 85% pour le tertiaire⁷ (avec une surreprésentation du commerce, transports et services divers). La métropole lilloise se révèle aujourd'hui moins industrielle, mais plus marchande que les autres grandes métropoles françaises.

Contrairement aux métropoles de Toulouse, Bordeaux, Nantes et Marseille qui continuent à créer des emplois productifs, aux métropoles de Lyon et Rennes qui perdent des emplois productifs, mais en nombre limité, la métropole de Lille, tout comme Strasbourg, perd beaucoup d'emplois productifs. D'autres métropoles aux bases productives également faibles, comme Montpellier, parviennent à

4- Séminaire d'octobre 2015, « Quels leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise ? Attractivité économique »

5- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016)

6- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016)

7- OPE, Pôle emploi, Région Nord-Pas de Calais (2014) Diagnostic socio-économique 2014, Région Nord-Pas de Calais, arrondissement de Lille

compenser cette difficulté par une économie résidentielle dynamique. Ce n'est pas le cas localement, et le taux de pauvreté s'aggrave. Toutefois, depuis une dizaine d'années, la ville de Lille ainsi que la MEL mènent une politique volontariste en faveur du renforcement de l'économie résidentielle, notamment par la promotion du patrimoine touristique et le développement de l'offre culturelle.

Une métropole tertiaire, connectée à l'extérieur et qui rayonne économiquement

En dépit d'une restructuration longue et difficile des bases de son économie héritées de la première révolution industrielle, la métropole a entamé un processus de rattrapage qui lui confère une vraie attractivité économique fondée sur quelques domaines et compétences clé : un excellent maillage infrastructurel, un rayonnement économique efficace, une économie ouverte sur l'extérieur et un tertiaire marqué par des secteurs de pointe.

Une localisation stratégique et un excellent maillage infrastructurel

L'un des principaux atouts de la métropole lilloise est d'être située au cœur d'un réseau routier, ferroviaire et fluvial extrêmement dense (cf. carte p8). Située à équidistance des quatre « méga-attracteurs » de l'Europe du Nord-Ouest (Londres, Paris, Randstad Holland, Bassin Rhin-Rhur), la métropole de Lille offre un accès à un bassin de 80 millions d'habitants dans un rayon de 300 km⁸.

Cette localisation stratégique a été pleinement exploitée en termes d'infrastructures de transport :

- › **une desserte ferroviaire bipolaire exceptionnelle** : 2^e de France, 24 liaisons TGV quotidiennes avec Paris, 18 avec l'aéroport de Roissy-CDG, 13 avec Bruxelles, 11 avec Londres. Liaisons directes avec Lyon, Marseille, Nice, Montpellier, Nantes, Bordeaux, etc.
- › **un espace de fret privilégié** : 3^e port fluvial de France, plus de 2 millions de m² de zones de stockage (2^e de France), comme en témoigne l'implantation de nombreuses entreprises logistiques, Lille-Lesquin, un des

8- Plan Métropolitain de Développement Economique de Lille Métropole (2012) ; CCI Grand Lille (2014) Grand Lille, Métropole Marchande : Le Livre Blanc du développement des entreprises - 5 Enjeux Prioritaires

aéroports les plus importants au niveau du transport de marchandises (40 000 tonnes de fret en 2014, ce qui en fait la 4^e plateforme de fret de France).

Une métropole qui rayonne économiquement

La Métropole Européenne de Lille se caractérise par ses nombreuses interactions avec d'autres territoires de la région et par ses relations avec d'autres territoires à l'échelle nationale. Elle exerce un triple rayonnement économique :

1) Elle attire des actifs d'autres territoires de la région

L'influence de la métropole lilloise sur son environnement est considérable. C'est ce qu'indique la part élevée des actifs qui travaillent dans l'aire urbaine tout en résidant dans un autre territoire : 20% des emplois de l'aire sont ainsi occupés par des navetteurs qui résident dans la région (cf. carte p12). D'après l'Insee, l'influence de l'aire urbaine lilloise sur son environnement est bien plus importante que celle des autres grandes aires urbaines : le taux d'entrée des navetteurs n'est que de 12% à Strasbourg et descend sous les 10% à Nantes, Rennes ou Bordeaux⁹.

2) Ses entreprises entretiennent des liens capitalistiques avec les entreprises de la région et d'autres territoires

Le rayonnement de la métropole lilloise s'étend à l'ensemble de l'ancienne région Nord-Pas de Calais. D'après l'Insee, près d'un tiers des emplois régionaux (31%) sont en effet contrôlés par des centres de décision¹⁰ implantés sur l'aire urbaine de Lille. Cette part est bien supérieure à celle observée dans d'autres régions (Bretagne, Pays de la Loire et anciennement Languedoc-Roussillon), où, peu d'emplois sont liés à des sièges sociaux situés dans leur métropole respective (Rennes, Nantes, Montpellier)¹¹.

9- Insee Nord-Pas de Calais, « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale », Insee Analyses, n°11, février 2015. Les comparaisons sont toutefois à nuancer en raison de la proximité dans les départements du Nord et Pas-de-Calais, de pôles urbains d'importance également sous l'influence de l'aire lilloise.

10- Têtes de groupe ou sièges sociaux d'entreprises.

11- Insee Nord-Pas de Calais, « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale », Insee Analyses, n°11, février 2015.

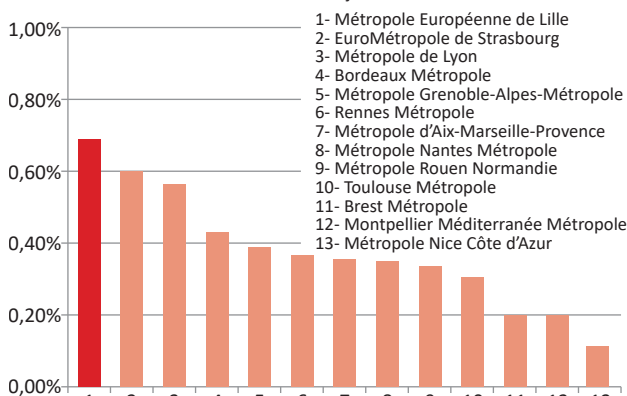
3) Ses entreprises entretiennent des liens capitalistiques avec les entreprises du territoire national

La métropole lilloise rayonne aussi sur le territoire national : ainsi les centres de décision lillois contrôlent près de 237 000 salariés en dehors du périmètre lillois sur le territoire français. Un tel « taux de rayonnement », supérieur à 55%, est notamment lié au commerce de détail¹² (60% des postes de travail cités). Par contraste, des métropoles telles que Bordeaux, Montpellier, Nantes ou Strasbourg concentrent environ 80% des emplois des entreprises dont elles accueillent les sièges sociaux¹³.

Une économie tournée vers l'étranger, notamment via le transfrontalier

L'économie de la métropole est ouverte sur l'étranger, ce qui constitue un de ses principaux points forts. La métropole se place en effet en tête des métropoles au niveau des entreprises exportatrices, devançant Strasbourg qui profite aussi d'un territoire frontalier.

DENSITÉ D'ENTREPRISES EXPORTATRICES AU SEIN DES MÉTROPOLIS FRANÇAISES EN 2014



Source : 20 000 premiers exportateurs, Douanes - Traitement : ADULM

Par ailleurs, la part des emplois contrôlés par des capitaux étrangers est de 11% sur la métropole lilloise, contre 14%

pour la métropole strasbourgeoise, mais 9,5% seulement pour une métropole telle que Nantes¹⁴, traduisant l'attractivité exercée par la métropole sur les investisseurs étrangers. Avec près de 45 000 postes de travail, les établissements des groupes étrangers représentent 15% des postes de travail salariés de l'aire urbaine de Lille. Ce volume est à peu près équivalent à Marseille, mais deux fois plus important à Lyon¹⁵. La métropole bénéficie aussi de la proximité de la Belgique. Les groupes belges sont ainsi les premiers investisseurs étrangers dans l'aire urbaine de Lille. Et, chaque jour, près de 25 000 Français traversent la frontière pour aller travailler en Belgique, et 5 000 Belges empruntent le chemin inverse.

Ce constat sur le positionnement international de Lille se vérifie également au niveau régional. La région Hauts-de-France est première en France pour le nombre d'emplois créés par les entreprises étrangères dans l'industrie et la logistique et près de 85% des entreprises étrangères déjà présentes la recommandent¹⁶.

Un tertiaire supérieur comparativement très présent dans le cœur métropolitain

La dernière spécificité de la métropole lilloise, par rapport aux autres métropoles françaises, est de concentrer de nombreux centres de décision. Le projet Euralille, « premier déclin » du renouveau lillois fut une réussite : la ville se classe 3^e pour le PIB du secteur tertiaire et représente également le 3^e marché immobilier tertiaire de France¹⁷. Le site accueille de nombreux sièges sociaux et un important volume de locaux neufs tertiaires (environ 80 000 m²) est construit chaque année¹⁸. La métropole partage également avec l'échelon régional le fait de disposer d'avantages concurrentiels significatifs en termes de coûts d'exploitation de site (coût RH et immobilier) aux niveaux

12- Avec, par exemple, des entreprises comme Auchan, Décathlon, Leroy-Merlin...

13- Insee Nord-Pas de Calais (2015) « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale », Insee Analyses, n°11, février.

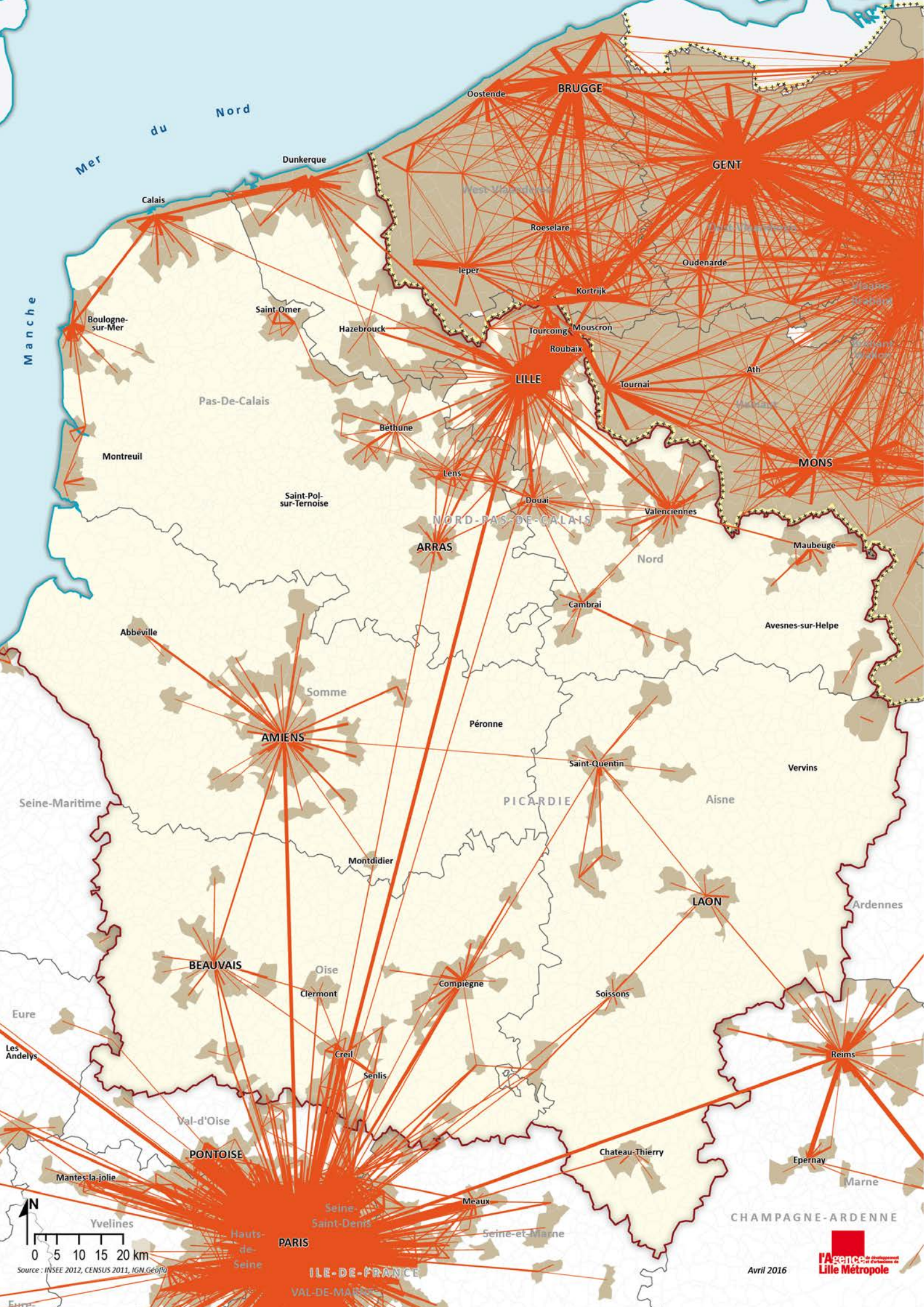
14- Insee Nord-Pas de Calais, « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale », Insee Analyses, n°11, février 2015.

15- Insee Nord-Pas de Calais, « Groupes d'entreprises : Lille confirmée dans son rôle de grande métropole régionale » in Page de Profils, n°48, Service Études et Diffusion, décembre 2008.

16- Etude KPMG, 2016.

17- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016).

18- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016).



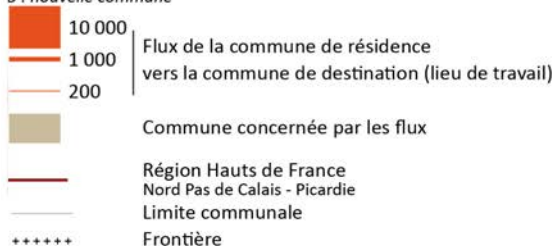
LES DÉPLACEMENTS DOMICILE / TRAVAIL

Selon INSEE :
Nombre d'actifs de 15 à 64 ans effectuant les navettes
entre le lieu de résidence et le lieu de travail

Flux des actifs supérieur à 200 navetteurs Cumul des flux d'origine et de destination

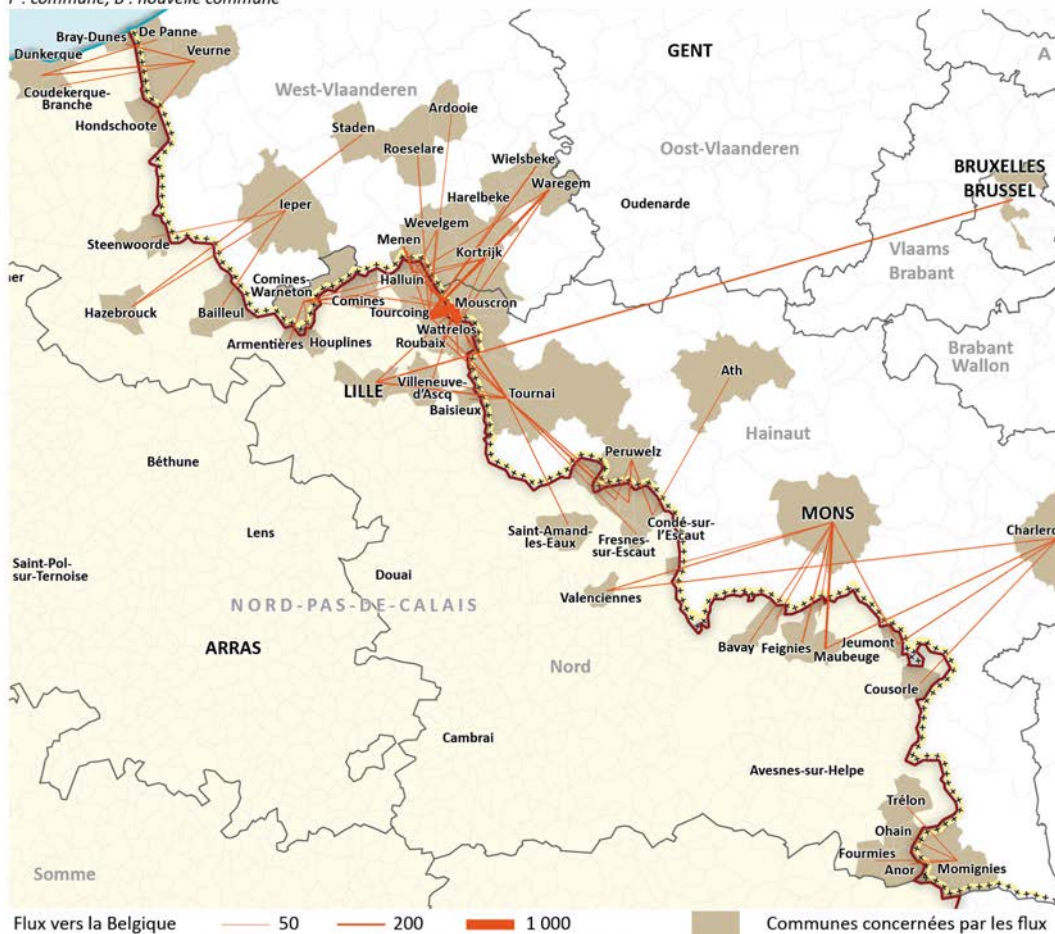
F : commune

B : nouvelle commune



Flux transfrontalier des actifs supérieur à 50 navetteurs français vers le territoire belge

F : commune, B : nouvelle commune



français et européen sur les fonctions back office et logistique industrielle. **Ainsi, exploiter un centre de back-office dans la Région revient 30% moins cher qu'à Londres ou Paris, 20% moins cher qu'à Dublin ou Amsterdam**¹⁹.

Avec près de 199 000 postes de travail salariés relevant d'un grand groupe privé, soit 65% des postes de travail salariés dans le privé, Lille se place au même niveau que Lyon et devant Aix-Marseille (56%)²⁰.

Un autre atout majeur du territoire métropolitain réside dans la présence de nombreux centres de décision d'entreprises indépendantes.

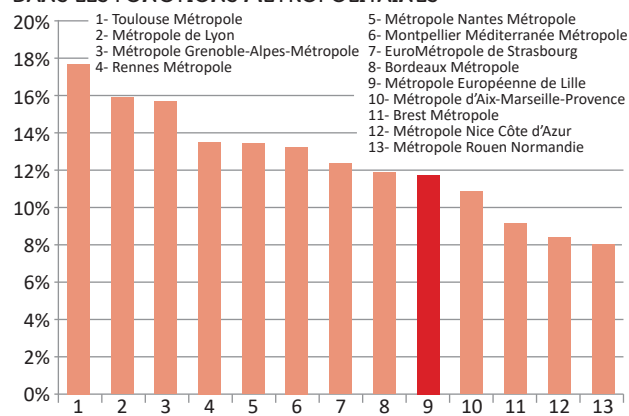
Secteur d'activité	Entreprises indépendantes
Distribution	Le groupe 3SI (Les Trois Suisses), La Redoute, les supermarchés Match (contrôlés par le groupe belge Delhaize) et l'ensemble du groupe AFM (Mulliez) soit : le groupe Auchan (y compris la banque Accord), Agapes (Flunch, les 3 brasseurs...), Décathlon, Saint Maclou, Adeo (Leroy-Merlin), Mobivia (Midas, Norauto), HTM (Boulangier), Kiabi, Happychic (Camaïeu, Jules), Electro dépôt, Cofidis, Pimkie, Phildar, etc.
Agro-alimentaire	Groupe Bonduelle (Bonduelle, Cassegrain, Marie Thomas...), groupe Holder (Paul, Ladurée, Saint Preux), groupe Lesaffre
BTP	Groupe Rabot-Dutilleul, groupe Ramery
(Para)pharmacie et médical	Genfit, Sarbec, Maco pharma, Anios
TIC	OVH, Ankama
Logistique	Groupe Grimonprez
Métallurgie	Cèdre industrie
Équipement auto	Westaflex
Textiles techniques	Cousin
Banques et assurances	La Mondiale, Verspieren

19- Attractivité des Hauts-de-France, Nord France Invest et Ernst & Young, 2016.

20- Insee Nord-Pas de Calais, « Groupes d'entreprises : Lille confirmée dans son rôle de grande métropole régionale » in Page de Profils, n°48, Service Etudes et Diffusion, décembre 2008.

La part importante de postes liés aux cinq fonctions métropolitaines (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion, culture-loisirs) dans l'emploi total (31%) atteste du dynamisme économique de la métropole. Cette proportion demeure néanmoins inférieure à la moyenne des autres métropoles françaises.

PART DES EMPLOIS CADRES DANS LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES



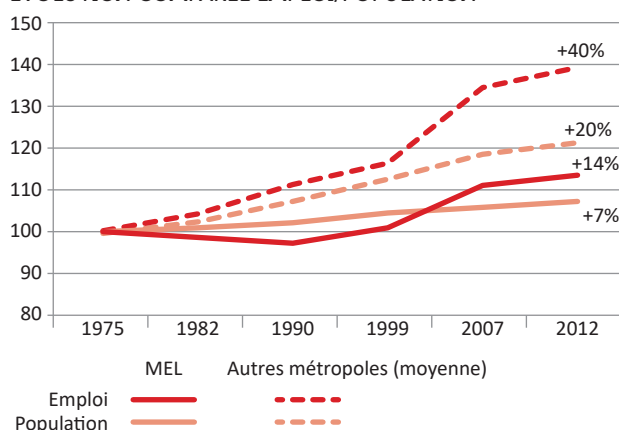
Source : Insee - Traitement : ADULM

L'évolution, toutefois, est très encourageante. Ainsi, la progression de la part des cadres des fonctions métropolitaines parmi les actifs en emploi de 24 à 55 ans ces dix dernières années est l'une des plus importantes de France. Seules Lyon, Nantes et Rennes ont fait mieux.

Une attractivité économique métropolitaine encore trop faible, des difficultés persistantes

Le taux d'emploi et le nombre d'habitants croissent en moyenne moins rapidement sur la métropole que dans les autres métropoles françaises (cf. graphique « Évolution comparée emploi/population » page suivante), le taux de chômage demeure élevé et les revenus par habitants restent faibles : l'ensemble de ces indicateurs traduisent l'insuffisance de l'attractivité économique de la métropole pour compenser les effets négatifs induits par les mutations passées et actuelles des bases du développement local.

ÉVOLUTION COMPARÉE EMPLOI/POPULATION



Une population qui croît plus lentement que la moyenne des autres métropoles

L'attractivité d'une métropole se mesure pour part à sa capacité à attirer de nouveaux ménages désireux d'y habiter et d'y travailler et à celle de leur fournir un emploi. Or, la population de la métropole n'a augmenté que de 7% en 40 ans, alors que la croissance moyenne des autres métropoles françaises a été de 20% (cf. graphique « Évolution comparée emploi/population »).

Contrairement à la grande majorité des métropoles, le faible solde démographique n'est pas accompagné d'un solde migratoire positif : Rennes, Toulouse et Montpellier affichent un solde migratoire nettement positif, tandis que Lyon, Nantes et Bordeaux ont un solde à l'équilibre²¹.

À l'échelle régionale, toutefois, l'aire urbaine de Lille concentre la plus grande partie des gains démographiques : en douze ans, sa population a ainsi progressé quatre fois plus vite que celle du reste de l'ancienne région²². L'ancienne région Nord-Pas de Calais est caractérisée par un solde migratoire fortement négatif. De sorte qu'en dépit d'un faible dynamisme démographique en

21- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016).

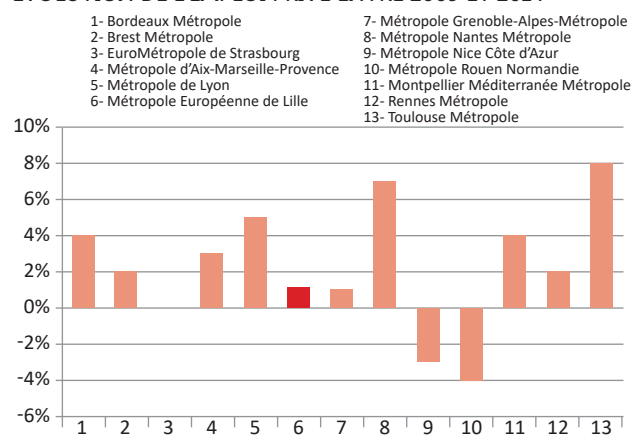
22- Insee Nord-Pas de Calais, « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale » Analyses, n°11, février 2015.

valeur absolue, le pouvoir gravitaire de la métropole lilloise sur son environnement régional n'en reste pas moins le plus élevé des onze aires métropolitaines²³.

Un taux de croissance de l'emploi qui reste trop faible

Dans la métropole lilloise, le taux de croissance de l'emploi est inférieur à la moyenne des autres métropoles françaises. Entre 2009 et 2014, si le nombre d'emplois a augmenté, sa progression a néanmoins été trois fois moindre que dans les 12 autres principales métropoles françaises (+0,6% contre +2,2% en moyenne).

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PRIVÉ ENTRE 2009 ET 2014

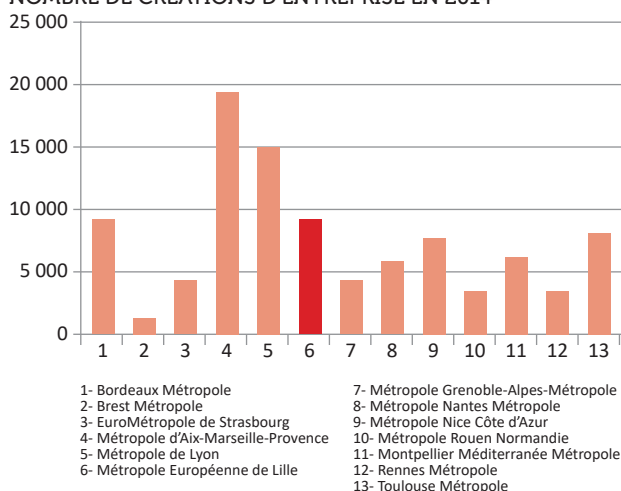


Le secteur de la distribution (vente à distance et commerce de gros), l'un des piliers de l'économie locale, traverse aujourd'hui des difficultés du fait de l'essor du e-commerce notamment. Par ailleurs, en dépit des progrès significatifs en la matière, la métropole se caractérise par un faible dynamisme entrepreneurial : si le volume de création d'entreprises est élevé (9 000 créations/an, ce qui place la métropole au 4^e rang national, après Marseille, 19 500 créations, et Lyon, 15 000 créations ; cf. graphique « Nombre de création d'entreprises en 2014 » page suivante), il est insuffisant par rapport au stock d'entreprises et par rapport au nombre d'habitants. Ainsi, rapporté au

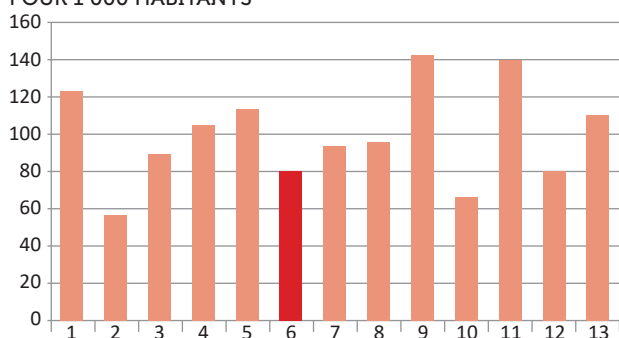
23- Bordeaux, Lille, Nantes, Rennes, Strasbourg, Montpellier, Toulouse, Grenoble, Lyon, Marseille et Nice.

nombre d'habitants, on ne dénombre plus que 80 créations pour 1 000 habitants, ce qui place la métropole au 10^e rang loin derrière Nice (143 créations/1 000 habitants) et Montpellier (141 créations/1 000 habitants).

NOMBRE DE CRÉATIONS D'ENTREPRISE EN 2014



NOMBRE DE CRÉATIONS D'ENTREPRISE EN 2014 POUR 1 000 HABITANTS



Source : Insee - Traitement : ADULM

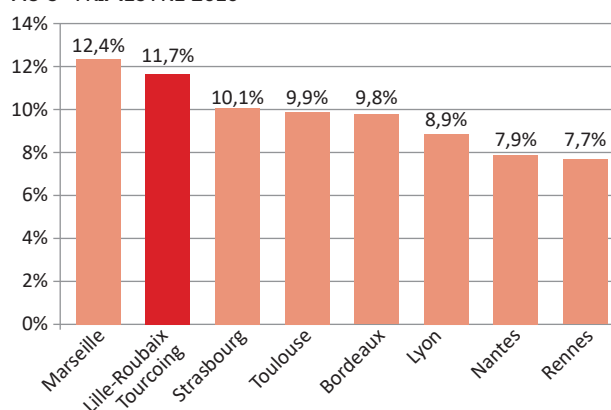
D'après la CCI-R, on compte enfin, en région Nord-Pas de Calais, 23 « défaillances » pour 1 000 entreprises contre seulement 17 en moyenne sur la France²⁴.

24- CCI Région Nord de France, « Observatoire des défaillances : Bilan de l'année 2014 » Horizon Eco Nord-Pas de Calais, n°199, mars 2015, 14p.

Un taux de chômage en légère baisse mais qui demeure élevé

Le taux de chômage de la métropole est toujours supérieur à la moyenne nationale bien qu'il ait légèrement diminué ces trois dernières années. Le classement des métropoles selon leur taux de chômage place la métropole lilloise à la deuxième place sur huit avec un taux de 11,7%²⁵.

TAUX DE CHÔMAGE PAR ZONE D'EMPLOI AU 3^e TRIMESTRE 2016



Source : OPE 2017 - Traitement : ADULM

Le nombre de demandeurs d'emploi n'a cessé d'augmenter au cours de la décennie 2000 avec un taux de croissance annuelle de l'emploi de +0,7% de 2000 à 2010²⁶. Et il poursuit sa progression en 2014, en augmentant de 6 100 personnes²⁷ sur l'année. La part importante de chômeurs longue durée parmi la population de chômeurs est également à signaler.

Malgré la diminution de l'emploi salarié et la croissance du chômage, un volume significatif d'offres d'emploi est annulé (16% des offres enregistrées par Pôle emploi). Par ailleurs, les employeurs du territoire estiment que 35% des projets de recrutement prévus en 2014 sont difficiles

25- OPE, 30 indicateurs pour comprendre les performances de la Métropole européenne de Lille, 2017.

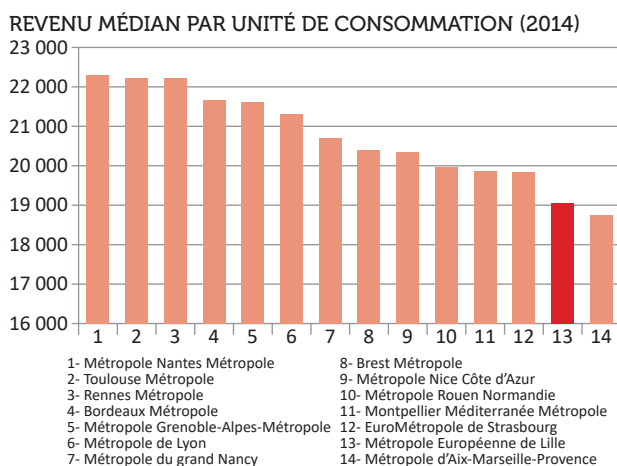
26- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016)

27- OPE, Les (in)adéquations sur le marché du travail métropolitain, avril, Observatoire Partenarial de l'Économie de Lille Métropole, avril 2015, p. 8

à mener²⁸. Il existe une inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi sur la région métropolitaine. Celle-ci est partiellement due à la proportion très importante d'ouvriers et d'employés non qualifiés pour une métropole de cette taille. L'analyse des statistiques de Pôle emploi montre que 40 métiers sont classés « en tension » (pénurie de candidats et/ou compétences des candidats insuffisantes au regard des exigences des employeurs²⁹).

Des ressources par habitant faibles

La comparaison du revenu médian par ménage montre une métropole plus « pauvre » que les autres métropoles françaises et un potentiel fiscal par habitant faible³⁰ (14^e sur 15 métropoles). On constate également une tendance à l'accroissement des inégalités de revenu et un renforcement de la ségrégation socio-spatiale. La métropole se caractérise aujourd'hui par une véritable mosaïque économique et urbaine où se juxtaposent des ensembles résidentiels et économiques prospères et des quartiers paupérisés, structure héritée de la ville industrielle. Lille et son agglomération connaissent ainsi le niveau de ségrégation le plus marqué des agglomérations françaises de plus de 250 000 habitants hors région parisienne³¹.



Source : Insee - Traitement : ADULM

28 & 29- OPE, Op. cit., p. 8

30- Métroscope, 2017.

31- ADULM, Mobilité résidentielle et paupérisation, 2016.

Les leviers déjà activés

pour renforcer l'attractivité de la métropole

La métropole lilloise a mené une politique active de soutien à l'attractivité économique du territoire en facilitant le développement territorial par une offre accrue de foncier et en s'appuyant sur ses forces présentes, les filières innovantes et l'université.

Un soutien remarquable

au développement des filières innovantes

La métropole est classée au 10^e rang français et au 124^e rang mondial par l'édition 2014 du classement Innovation Cities³². En 2008, la production de brevets est de 0,8 brevets pour 100 000 habitants, contre 2,8 pour Lyon, 2,1 pour Paris et 1,2 pour Marseille³³.

En effet, l'aire métropolitaine de Lille, tout en atteignant une masse critique au regard du volume de professions à haute valeur ajoutée, ne se détache pas nettement des autres métropoles nationales. Contrairement à Toulouse, Montpellier ou Strasbourg, la métropole n'a pas encore développé de spécificité marquée sur ce groupe d'activités. Ce constat est confirmé par une étude menée conjointement par l'Insee et l'institut Entreprises et Développement : « la métropole lilloise pêche par une sous-spécialisation sectorielle du tissu industriel à haute valeur ajoutée capable de générer à son tour de l'activité à haute valeur ajoutée dans les services »³⁴.

Au cours des dernières années, toutefois, les autorités métropolitaines ont apporté un soutien remarquable au développement des nouvelles filières économiques clés. Ainsi, de nombreux pôles de compétitivité ont vu le jour : logistique (Euralogistic), transport (I-Trans), textiles (Up-Text), matériaux durables (Matikem), campus international de la distribution (PICOM), recyclage des matériaux (TEAM²), etc. La dynamique à l'œuvre concernant les emplois et activités porteurs est d'ailleurs très positive sur l'aire urbaine de Lille : entre 2007 et 2012, le nombre des emplois dans les activités innovantes y a par exemple

32- www.innovation-cities.com

33- OCDE, Base de données métropolitaines, 2013

34- OPE, L'industrie dans l'arrondissement de Lille : Les forces en présence, les grands enjeux, 2013, p.32

progressé deux fois plus vite que dans les trois métropoles de la façade ouest (Nantes, Bordeaux, Rennes) pourtant également dynamiques.

Une importante mise à disposition de foncier et d'immobilier d'entreprise

Les entrepreneurs ont longtemps souligné le manque de foncier et d'immobilier d'entreprise disponibles sur le territoire métropolitain. Depuis plusieurs années, une importante offre immobilière et foncière a donc été générée via une stratégie volontariste de la part de la métropole :

- › aménagement de 1 000 ha à vocation économique ;
- › de nombreux sites d'excellence : Euralille 3000, Haute-Borne, EuraSanté, EuraTechnologies, l'Union ;
- › en tout, 36 parcs d'activités généralistes³⁵ ;
- › acquisition et aménagement de 300 ha avec la CCI, Grand Lille et les aménageurs privés³⁵ ;
- › 1 million de m² de surface de bureaux en projet dans et hors sites d'excellence³⁶ ;
- › 500 000 m² d'offres logistiques disponibles³⁷.

Un net renforcement de la visibilité du pôle universitaire

Enfin, en dépit de la forte proportion d'étudiants parmi la population métropolitaine, le secteur universitaire pâtit d'un manque de visibilité à l'échelle nationale comme internationale³⁸. Au cours des dernières années, des efforts significatifs ont été déployés pour constituer un pôle universitaire de niveau international mieux intégré à la métropole³⁹ :

- › 2008 : lancement du projet Lille Campus International (450 millions en partenariat) ;
- › 2009 : formation du Pôle Régional de l'Enseignement Supérieur (PRES) ;
- › 2010 : prise de la compétence Recherche par la MEL ;
- › 2015 : début du processus de fusion des universités en vue d'une montée en visibilité et en cohérence (objectif de fusion pour 2018) ;
- › 2017 : labélisation du projet d'Université Lille Nord-Europe au label I-Site (500 millions de dotation de l'État).

Concernant la capacité à retenir les jeunes diplômés, un approfondissement des liens entre établissements d'enseignement supérieur, recherche et tissu économique, apparaît essentiel pour permettre l'adéquation entre emplois proposés et niveaux de qualification présents.

Le développement d'un marketing commun, autour du rayonnement et de l'excellence, pourrait permettre de rendre mieux visible les atouts incontestables de Lille comme métropole universitaire vibrante (3^e population étudiante de France) et vivier de jeunes talents, et attirer davantage de chercheurs ainsi que les étudiants étrangers. Ceux-ci ne représentent que 8,9%³⁸ de la population étudiante totale de la métropole (10^e rang parmi les métropoles hors Paris).

Les défis à relever pour ne pas menacer à terme l'attractivité de la métropole

En dépit des efforts déployés, plusieurs déficits ou points de blocage persistent qui peuvent menacer à terme l'attractivité économique de la métropole en limitant son potentiel de développement, en freinant les investissements ou en y détériorant la qualité de vie. Plusieurs défis sont donc aujourd'hui à relever parmi lesquels on peut citer :

L'enjeu du cadre de vie pour l'attractivité résidentielle

Le volet résidentiel de l'attractivité (visiteurs et résidents) de la métropole doit être traité de manière concomitante à celui de l'attractivité économique productive, car c'est un argument de poids dans la prise de décision des agents économiques. Il soulève dès lors l'enjeu de l'amélioration de la qualité du cadre de vie pour être au niveau des métropoles concurrentes³⁹.

En outre, la qualité des espaces publics offerts aux visiteurs et habitants, constitue aujourd'hui un enjeu incontournable pour l'attractivité métropolitaine. Si certains de ses espaces urbains ont pu faire l'objet ces dernières décennies d'un traitement qualitatif, la métropole

35- Lille Métropole, Plan métropolitain de développement économique (PMDE), 2012

36- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016)

37- Revue de la Métropole Européenne de Lille, avril-juin 2017

38- OPE, 30 indicateurs pour comprendre les performances de la Métropole européenne de Lille, 2017

39- SCOT de Lille Métropole, PADD (projet arrêté, février 2016)

lilloise n'est pas reconnue aujourd'hui pour la qualité d'ensemble de ses rues et de ses places. Cette situation contribue à masquer la valeur de son patrimoine bâti remarquable et à brouiller son image.

Par ailleurs, devant l'évolution rapide des attentes et des comportements de ses habitants et visiteurs, la métropole lilloise fait face au défi d'anticiper les nouveaux usages et « modes de vie » pour faciliter l'émergence d'une offre pertinente et innovante de lieux et services. Cette tendance inclut les nouveaux services marchands et logistiques, ou une plus grande flexibilité dans l'accès aux services au plus grand nombre.

Il apparaît plus particulièrement pour la métropole lilloise que la santé, le bien-être et la qualité de l'environnement constituent des enjeux de plus en plus prioritaires pour les citoyen-usagers. Cette tendance se traduit par une montée en puissance de certaines pratiques : privilégier une alimentation « bio », consommer différemment (circuit court), pratiquer le sport en plein air, se déplacer à vélo dans le cœur métropolitain. À cela, s'ajoute la forte préoccupation exprimée pour l'enjeu de la pollution de l'air.

Les défis de la métropole marchande, la transition énergétique et numérique

Sur le plan de la transition énergétique, une dynamique réelle s'est développée à l'échelle de la région et de la métropole avec la Troisième Révolution Industrielle (TRI). Depuis la loi MAPTAM, la Métropole Européenne de Lille dispose de compétences élargies en matière d'environnement : contribution à la transition énergétique, élaboration et adoption du plan climat-énergie territorial, concession de la distribution publique de gaz et d'électricité, création, aménagement et gestion des réseaux de chaleur ou de froid urbains, création et entretien des infrastructures de charge pour véhicules électriques, lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore. La Métropole gagne ainsi une force d'action et les outils nécessaires pour relever le défi de la traduction métropolitaine de la Rev3 et accompagner au mieux les initiatives locales prises sur son territoire. Se saisir pleinement de la TRI représente donc un enjeu de taille pour la Métropole et une opportunité pour renforcer son attractivité économique.

La transition numérique constitue aussi un défi majeur pour la métropole. L'avènement des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans l'économie locale bouleverse les structures productives traditionnelles. Elle nécessite pour la métropole et ses acteurs économiques, l'adaptation et la mise en synergie des processus de conception, d'approvisionnement et de distribution de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du territoire. Forte de sa concentration unique de sièges sociaux d'entreprises de la distribution et de la vente à distance, la métropole peut tirer profit de sa vocation marchande historique et de sa position de hub logistique majeur au nord de la France pour initier de nouveaux modèles économiques. Le défi de la métropole marchande impose également une réflexion sur l'évolution des commerces et des usages avec la nécessité de mener une analyse prospective sur les impacts métropolitains de ces évolutions.

S'appuyer sur l'optimisation des infrastructures de transports et accompagner les grands projets d'infrastructures

Dans les années à venir, l'attractivité économique et résidentielle de la métropole lilloise dépendra en grande partie de la qualité de son accessibilité, qu'elle soit externe pour conforter les liaisons avec les territoires voisins et les grandes métropoles de l'Europe du nord-ouest, ou qu'elle soit interne pour assurer la fluidité des mouvements quotidiens au sein du bassin de vie.

Du fait des déplacements domicile-travail et de la circulation croissante de marchandises, l'autoroute A1 est décrite comme étant « proche de l'asphyxie »⁴⁰. Les axes routiers convergeant vers Lille sont saturés : l'A1 depuis le bassin minier, l'A25 depuis Armentières et l'A23 depuis Orchies⁴¹. Or la métropole ne dispose pas d'un réseau routier secondaire structurant et l'utilisation du réseau ferroviaire malgré son augmentation depuis 2010 reste peu développée⁴², provoquant le report des flux internes sur le réseau autoroutier principal.

40- www.latribune.fr/regions/nord-pas-de-calais/un-reseau-express-grand-lille-qui-fait-debat-477727.html

41- ADULM, Mission Bassin Minier & Insee NPDC, Atlas de l'Aire Métropolitaine de Lille, 2011

42- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016)

L'optimisation des infrastructures doit ainsi être recherchée pour renforcer la qualité du maillage et maximiser l'articulation des différents réseaux afin de répondre aux demandes de mobilités qui sont diversifiées (multiplication des lieux de vie, d'habitat, d'emploi, de loisir et de commerce...).

Renforcer le cœur métropolitain, trop étriqué pour une « Eurométropole »

Le cœur métropolitain⁴³ (ou hypercentre), hub de transports et centre tertiaire, commercial, touristique et culturel, constitue le pôle majeur de la métropole. Il est tout à la fois sa porte d'entrée principale et sa vitrine. Son développement et sa qualité peuvent avoir une influence significative à la fois sur l'image de la métropole et sur son rang parmi les autres métropoles françaises et européennes et représentent ainsi un enjeu de premier ordre pour l'ensemble du territoire métropolitain et de la Région. Cependant, celui-ci est géographiquement très circonscrit : il s'étend du cœur historique et commercial, à l'opération saint Sauveur, aux quartiers administratifs et aux opérations Euralille. De plus il souffre d'une absence de continuité avec le reste du territoire métropolitain causée par de nombreuses friches et coupures urbaines et d'un manque de lisibilité.

Pour contribuer significativement au renforcement du rayonnement et de l'attractivité de la métropole en tant que capitale de la région Hauts-de-France, le cœur métropolitain doit voir affermie sa capacité à être la porte d'entrée de la métropole (développement du hub et des continuités urbaines avec le reste du territoire métropolitain), sa vitrine (amélioration de la lisibilité et de la qualité urbaine pour soutenir la comparaison avec les autres grandes métropoles européennes) et son pôle tertiaire et commercial majeur (développement et modernisation du quartier d'affaires et de l'appareil commercial). Le cœur métropolitain bénéficie pour cela d'un atout considérable avec le potentiel de foncier mutable dont il dispose : les espaces diffus et les friches industrielles représentent « autant d'opportunités foncières pour envisager un développement urbain mixte préservant la place de l'économie

43- Le cœur métropolitain a été identifié dans le SCOT comme un territoire de projet

en ville et la proximité aux fonctions urbaines »⁴⁴.

Développer l'offre de foncier économique bien desservi, encore trop insuffisante

Face à l'enjeu d'une offre de foncier économique de plus en plus contrainte et la raréfaction des grandes emprises mobilisables (25 ha consommés/an), le diagnostic territorial métropolitain⁴⁵ a identifié des espaces économiques nouveaux d'ici à 2030. Néanmoins, un grand nombre de ces espaces voués à l'économie souffrent d'une desserte routière défailante et sont dépourvus d'une bi-modalité route-fer ou route-eau. Il existerait donc une demande importante à satisfaire, notamment pour les activités de distribution et e-commerce.

Accroître la lisibilité de la cartographie des ingénieries locales soutenant l'attractivité économique

La métropole dispose de nombreuses ingénieries hautement qualifiées mais dont l'action reste aujourd'hui trop éclatée. Cela entraîne une efficacité réduite de chacune des actions menées ainsi qu'une réelle difficulté pour les acteurs économiques à se repérer au sein des différents dispositifs proposés. La stratégie territoriale proposée de la MEL mériterait d'être davantage précisée, illustrée et communiquée.

La démarche de territoires de projets, animée par l'Agence, la MEL et selon le territoire concerné, la ou les communautés de communes, peut être un outil efficace pour rendre plus visible et lisible les secteurs où se concentrent les enjeux de développement déterminants pour le rayonnement de la métropole.

Le renforcement du potentiel touristique et événementiel

La métropole lilloise s'est affirmée ces dernières années comme destination touristique. Elle enregistre près de 2,5 millions de nuitées touristiques en 2016, soit 4% de

44- SCOT de Lille Métropole, PADD (projet arrêté, février 2016).

45- SCOT de Lille Métropole, Diagnostic (projet arrêté, février 2016)
« L'offre apparaît, depuis plusieurs années, trop limitée par rapport à la demande et, en particulier, l'offre généraliste en locaux et entrepôts » (p.55)

plus que l'année précédente⁴⁶. Sa place économique, son accessibilité au carrefour stratégique de l'Europe et son offre en équipements en font notamment un lieu privilégié pour le tourisme d'affaires. Elle a également su proposer une offre en tourisms urbain et culturel en s'appuyant sur la dynamique lancée par Lille 2004 « Capitale européenne de la culture » et poursuivie par « Lille 3000 ». Avec l'ouverture en 2012 du Stade Pierre-Mauroy, la Métropole a accueilli de nombreux événements sportifs mondiaux : la finale de la Coupe-Davis en novembre 2014 et 2017, l'Eurobasket en 2015, l'Euro de football en 2016 et les Championnats du Monde de handball en janvier 2017.

La métropole est néanmoins confrontée à certains défis à relever. En matière d'hébergement, les nuitées hôtelières sur le territoire sont essentiellement portées par le tourisme d'affaires. Ainsi, en 2016, la part des nuitées professionnelles dans la Métropole Européenne de Lille atteignait 70%⁴⁷. Il est donc essentiel pour poursuivre le développement de l'hébergement touristique de soutenir le tourisme d'affaires mais aussi d'accompagner le développement du tourisme d'agrément.

Le territoire doit aussi relever le défi de l'accueil des touristes étrangers. Bien que la métropole soit classée 4^e de France hors Paris pour le nombre de nuitées françaises hôtelières en 2016, elle n'est que 7^e pour les nuitées étrangères⁴⁸. En effet, malgré sa localisation au cœur de l'Europe et sa très bonne desserte à Paris, Londres et Bruxelles, la proportion des nuitées étrangères (22% en 2016⁴⁹) reste bien moins importante que dans l'ancienne région Nord-Pas de Calais (27%) et la France métropolitaine (34%)⁵⁰.

La récente prise de compétence promotion du tourisme par la Métropole Européenne de Lille peut constituer une opportunité pour le développement d'une nouvelle vision métropolitaine cohérente et efficace élaborée collectivement avec les acteurs locaux pertinents (habitants, communes, offices tourisme, acteurs touristiques, hôteliers, restaurateurs, gestionnaires de l'aéroport, services ferroviaires et des gares...).

46- MEL et Nord Pas de Calais Tourisme, avril 2017

47- Insee - Nord-Pas de Calais Tourisme - DGE, Enquête de fréquentation touristique 2016

48- Atout France, Fréquentation hôtelière 2016 des grandes villes françaises, 2017

49- Insee - Nord-Pas de Calais Tourisme - DGE, Enquête de fréquentation touristique 2016

50- ADULM, L'hébergement touristique dans l'arrondissement de Lille, 2017

PERSPECTIVES

L'attractivité se décline au pluriel

Il est essentiel que l'attractivité ne soit pas seulement appréhendée dans les politiques publiques selon une approche exogène (offre en direction des agents économiques extérieurs convoités), mais aussi endogène (logique de développement des ressources du territoire et de mise en réseau). En outre, au regard de la diversité des acteurs impliqués, de leur nature, de leurs vocations, de leurs attentes, l'attractivité se décline au pluriel. Ces attractivités touristiques, résidentielles, d'affaires, culturelles ou étudiantes, ne doivent pas être envisagées isolément : elles participent d'une attractivité globale, nécessitant pour les territoires des approches à la fois transversales et spécifiques, à articuler et à intégrer, en fonction des objectifs et des publics ciblés. Il s'agit ainsi pour les acteurs de la métropole, de créer les conditions d'activation d'une stratégie d'attractivité pertinente reposant sur le renforcement des partenariats, du dialogue (public-privé, privé-privé, public-public), dans une logique de coopération et sur un positionnement stratégique partagé entre les acteurs locaux et clair pour les partenaires extérieurs.

Un processus de rattrapage en cours malgré des défis majeurs à relever

Globalement, la métropole lilloise continue d'occuper une position « d'outsider » dans le classement des métropoles françaises en termes d'attractivité et de compétitivité avec une sous-performance sur plusieurs indicateurs clés

(taux de chômage, dynamisme démographique, revenus par habitants, cadres des fonctions métropolitaines...) et notamment ceux liés au cadre de vie. On observe néanmoins une évolution très positive ces dix dernières années de sa réputation, sa notoriété, son image et son positionnement global. Cette situation apparaît comme le résultat de l'enclenchement d'un processus de rattrapage et des remarquables efforts consentis au cours des deux dernières décennies pour renforcer le rayonnement de la métropole. Elle s'explique notamment par des leviers d'attractivité qui ont pu être activés (forte politique de soutien aux pôles de compétitivité, à l'enseignement supérieur et à la recherche, mise à disposition de foncier et d'immobilier d'entreprise, politique culturelle et touristique au bénéfice de l'attractivité résidentielle et de la qualité de vie etc.).

Afin de traiter les marges de progressions restantes, la métropole et ses partenaires locaux doivent absolument activer le potentiel de valorisation et de développement particulièrement fort du territoire métropolitain comme l'illustre la démarche des Territoires de projets. De surcroît, la mobilisation collective autour de Lille Capitale du Design 2020, constitue une opportunité exceptionnelle d'impulser une nouvelle dynamique de transformation de l'offre métropolitaine et de mener des initiatives créatives et originales dans la requalification de l'espace public et de façon plus globale dans l'amélioration de la qualité du cadre de vie dans la métropole.

TABLEAUX COMPARATIFS

ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

DES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

INDICATEUR	VALEUR	SITUATION DE LA MEL	MÉTROPOLIS MIEUX CLASSÉES	SOURCES
Population totale	1,2 millions	4 ^e métropole de France	Grand Paris (11,9 millions) Métropole de Lyon (1,9 million) Métropole Aix-Marseille (1,75 millions)	Diagnostic du SCOT 2015, p.22 OCDE 2013, p.14
Évolution démographique (2009-2014)	+0,4% / an	Légèrement plus faible que la moyenne des quinze métropoles françaises	Rennes (1,2%), Lyon, Nantes, Bordeaux (+1%)	Metroscope FNAU
Solde migratoire, taux annuel moyen (2009-2014)	-0,3% / an	Exception parmi les métropoles	Rennes, Montpellier, Nantes : solde positif (entre 1 et 2%) Lyon, Bordeaux, Toulouse : solde à l'équilibre (entre 0 et 1%)	Insee
PRODUIT INTÉRIEUR BRUT				
PIB (2010)	34 milliards USD	5 ^e parmi les métropoles françaises	Paris (579 milliards USD) Lyon (70 milliards USD), Aix-Marseille (52 milliards USD) Toulouse (39 milliards USD)	OCDE, Base de données métropolitaine.
Croissance du PIB (2000-2010)	0,95%	13 ^e rang parmi les métropoles françaises	Montpellier : 2,47% Toulouse : 2,27% Paris : 1,74% Marseille : 1,58% Nantes : 1,55% Rennes : 1,46% Lyon : 1,43% Bordeaux : 1,41% Nice : 1,39% Saint-Étienne : 1,22% Toulon : 1,19% Grenoble : 1,06%	OCDE, Base de données métropolitaine
PIB par habitant (2010)	25 176 USD/hab	13 ^e rang parmi les métropoles françaises	Paris : 49.000 Lyon : 36.000 Toulouse : 32.000 Nice, Marseille, Grenoble, Strasbourg, Nantes : 30.000 Bordeaux : 29.000 Rennes : 28.000 Rouen, Montpellier : 26.000	OCDE, Base de données métropolitaine
Part des foyers imposables (2013)	55%	13 ^e rang parmi les 13 principales métropoles françaises (hors Paris)	Grenoble, Nantes, Rennes : 63% Lyon, Toulouse : 62% Bordeaux : 61% Aix-Marseille : 60% Brest : 59% Strasbourg, Nice, Rouen : 58% Montpellier : 56%	CCI-R

INDICATEUR	VALEUR	SITUATION DE LA MEL	MÉTROPOLES MIEUX CLASSÉES	SOURCES
Revenu moyen par foyer	24 k€	11 ^e rang parmi les 13 principales métropoles françaises (hors Paris)	Lyon, Rennes, Nantes : 28 k€ Aix-Marseille, Toulouse : 27 k€ Grenoble, Bordeaux, Strasbourg : 26k€ Nice, Montpellier : 25 k€	CCI-R
Revenu médian par ménage (2014)	18 k€	Dernier rang parmi les 15 métropoles françaises	Toulouse, rennes, Nantes : 21 k€ Lyon, Grenoble, Bordeaux : 20 k€ Strasbourg, Aix-Marseille, Nice, Rouen, Montpellier : 19 k€	Metroscope FNAU
SITUATION DE L'EMPLOI				
Emplois (2014)	509 416	5 ^e rang parmi les métropoles françaises	Paris (3,9 millions) Lyon (685 000) Aix-Marseille (739 566) Toulouse (522 000)	Metroscope FNAU
Évolution du nombre d'emplois (2009-2014)	+1%	9 ^e rang ex-aequo parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Toulouse : +8% Nantes : +7% Lyon : +5% Bordeaux, Montpellier : +4% Aix-Marseille : +3% Rennes, Brest : +2% Grenoble : +1%	CCI-R (URSSAF)
Taux de variation annuelle de l'emploi (2008-2013)	0,4%	6 ^e rang ex-aequo parmi les métropoles françaises (une croissance de l'emploi soutenue par la ville centre)	Montpellier : 1,45% Toulouse : 1,26% Nantes : 1,27% Lyon : 0,86% Grenoble : 0,47%	Metroscope FNAU
Part des chômeurs déclarés parmi les actifs de 25 à 54 ans (2011)	12,9%	3 ^e taux le plus élevé parmi les métropoles françaises	Montpellier (13,5%) Marseille-Aix (13,3%)	Insee
Évolution des chômeurs déclarés parmi les actifs de 25 à 54 ans (2006-2011) (en point de %)	+0,4	7 ^e rang parmi les 14 principales métropoles françaises	Marseille-Aix : -0,7 Toulouse, Bordeaux, Toulon : 0 Montpellier : +0,1 Paris : +0,2 Nice : +0,4	Insee
Taux de croissance annuel moyen du taux de chômage (2000-2012)	-1,99%	Meilleur taux parmi les métropoles françaises Parmi les meilleurs taux européens	Aix-Marseille (-1,42%) Mieux que Paris (+0,68%) et Lyon (+1,79%) notamment	OCDE, Base de données métropolitaine
Densité d'entreprises en 2014 (nb d'entreprises pour 1.000 hab.)	53	10 ^e rang parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Nice : 100 Montpellier : 82 Aix-Marseille : 73 Bordeaux : 70 Lyon : 69 Toulouse : 66 Strasbourg : 63 Grenoble : 59 Nantes : 58	CCI-R (Insee)

INDICATEUR	VALEUR	SITUATION DE LA MEL	MÉTROPOLES MIEUX CLASSÉES	SOURCES
Création d'entreprises en 2014 (nb de créations pour 1.000 hab.)	81	10 ^e rang parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Nice : 143 Montpellier : 141 Bordeaux : 124 Lyon : 114 Toulouse : 110 Aix-Marseille : 106 Nantes : 96 Grenoble : 94 Strasbourg : 90	CCI-R (Insee)
Taux de création d'entreprise (2015)	13,7%	6 ^e des métropoles françaises (hors Paris)	Bordeaux : 16,9% Montpellier, Lyon : 15,4% Toulouse : 14,7% Nantes : 14,4%	Métroscope FNAU
PLACE DU TERTIAIRE DANS L'ÉCONOMIE				
PIB du tertiaire		3 ^e de France	Paris, Lyon	Diagnostic du SCOT 2015, p.42
Immobilier tertiaire		3 ^e marché de France	Paris, Lyon	Diagnostic du SCOT 2015, p.52
Part du tertiaire supérieur dans l'emploi (2012)	12,7%	2 ^e de France	Toulouse (15,2%) Lyon (≈ 12%)	Diagnostic Economique Métropolitain 2014, p.13
Part des cadres et professions intellectuelles supérieures dans la population active (2011)	20,6%	5 ^e parmi les métropoles françaises	Paris (27,9%) Toulouse (24,5%) Grenoble (24, 1%) Montpellier (21,0%) Lyon (20,6%)	Insee
Part des cadres des fonctions métropolitaines (recherche, gestion, commerce, culture, prestations intellectuelles) dans l'emploi total (2013)	11,9%	8 ^e parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Toulouse : 18% Lyon : 16,2% Nantes : 13,8% Montpellier : 13,7% Rennes : 13,6% Strasbourg : 12,4% Bordeaux : 12,1%	Métroscope FNAU
Part des emplois cadres dans les fonctions métropolitaines par rapport à l'emploi total (2012)	12%	7 ^e ex-æquo parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Toulouse : 18% Lyon, Grenoble : 16% Rennes, Nantes, Montpellier : 13% Strasbourg, Bordeaux : 12%	CCI-R (Recensement Insee 2012)
Part des cadres des fonctions métropolitaines parmi les actifs en emploi de 24 à 55 ans en % (2011)	12,4%	6 ^e ex-æquo parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Toulouse : 16,5% Grenoble : 15,9% Lyon : 14,1% Montpellier : 13,0% Nantes : 12,6% Rennes : 12,4%	Insee, recensement de population au lieu de travail, Clap 2012

INDICATEUR	VALEUR	SITUATION DE LA MEL	MÉTROPOLIS MIEUX CLASSÉES	SOURCES
POTENTIEL TOURISTIQUE				
Nombre de nuitées françaises hôtelières (2016)	1,91 millions	4 ^e (hors Paris) parmi les métropoles françaises	Aix-Marseille (3,53 millions) Lyon (3,44 millions) Bordeaux (2,42 millions)	INSEE EFH
Nombre de nuitées étrangères hôtelières (2016)	570 000	7 ^e (hors Paris) parmi les métropoles françaises	Nice (2,65 millions) Aix-Marseille (1,28 millions) Strasbourg (1,11 millions) Lyon (1,07 millions) Bordeaux (710 000) Toulouse (650 000)	INSEE EFH
POTENTIEL UNIVERSITAIRE				
Nombre d'étudiants (2014)	108 000	3 ^e de France	Paris et Lyon	Metroscope FNAU
Part des étudiants dans la population totale (2014)	9,6%	2 ^e de France (hors Paris)	Toulouse (8%) Lyon (7%) Aix-Marseille (5%)	ADULM
Nombre d'étudiants étrangers	6 230	4 ^e (hors Paris) parmi les métropoles françaises	Toulouse : 7928 Strasbourg : 7774 Montpellier : 7112	MENESR 2014
Part des étudiants étrangers dans la population étudiante	8.9%	10 ^e (hors Paris) parmi les métropoles françaises	Strasbourg : 16,3% Nice : 14,2% Grenoble : 13,2% Montpellier : 12,6% Lyon : 12,2 % Aix-Marseille : 10,1% Toulouse : 10,2%	MENESR 2014
Part des étudiants en doctorat dans le total des étudiants en master	6,4%	Dernier rang parmi les métropoles françaises	Grenoble : 17,4% Lyon : 14,9% Nice : 13,8% Aix-Marseille, Toulouse : 11% Strasbourg : 10,2%	MENESR 2014
PLACE DE L'INNOVATION				
Emplois salariés dans des secteurs innovants (évolution entre 2007 et 2012 en %)	+17,8%	1 ^{er} rang parmi les métropoles françaises	Nantes : +10,9% Rennes : +10,2% Bordeaux : +8,6% Toulouse : +5% ...	Insee, Clap 2012
Emplois salariés des secteurs industriels de haute technologie (évolution entre 2007 et 2012 en %)	+9,1%	2 ^e rang parmi les métropoles françaises	Toulouse : +38,4% Strasbourg : +7,9% Aix-Marseille : +6,5% Bordeaux : -2% ...	Insee, Clap 2012

INDICATEUR	VALEUR	SITUATION DE LA MEL	MÉTROPOLES MIEUX CLASSÉES	SOURCES
Classement international des métropoles innovantes (2014)		10 ^e rang français 124 ^e mondial	Paris 4 ^e Lyon 17 ^e Marseille 41 ^e Strasbourg 45 ^e Bordeaux 54 ^e Toulouse 68 ^e Nantes 80 ^e Montpellier 89 ^e Nice 103 ^e	Programme Innovation Cities©
Classement européen des métropoles pour l'entreprenariat numérique (2016)		5 ^e rang français 46 ^e rang européen	Paris 3 ^e Lyon 19 ^e Toulouse 27 ^e Bordeaux 42 ^e	European digital city index 2016
Production de brevets (nb par 100 000 hab.) (2008)	0,8	4 ^e parmi les 4 métropoles françaises prises en compte 22 ^e score le moins bon sur un échantillon de 50 métropoles mondiales	Lyon (2,8) Paris (2,1) Aix-Marseille (1,2)	OCDE 2013, p.53
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS				
Hub ferroviaire		2 ^e de France	Paris	Diagnostic du SCOT 2015, p.57
Trafic fluvial (marchandises)		3 ^e port de France	Paris, Strasbourg	Diagnostic du SCOT 2015, p.57
Logistique : m² de stockage	2,2 M m²	2 ^e de France	Paris	Diagnostic du SCOT 2015, p.58
Trafic aéroportuaire (nb de passagers)	1,7 M	11 ^e rang français	CDG 66 M / ORL 31M Nice 12 M Lyon 9 M Marseille 8 M Bordeaux 5 M Nantes 4 M	Union des aéroports français 2016
Densité d'entreprises exportatrices (2014)	0,69 %	1 ^{er} rang parmi les métropoles françaises (hors Paris)	Strasbourg : 0,60% Lyon : 0,57% Bordeaux : 0,43% Grenoble : 0,39%	CCI-R
ATTRACTIVITÉ ENVERS LES INVESTISSEURS ET ENTREPRENEURS				
Préférences entrepreneurs français (2010)		2 ^e de France sur 10 aires urbaines françaises	Pour cette édition, Lyon devance Lille en tête du classement. Marseille et Paris sont derrière.	European Cities Entrepreneurship ranking (ECER) 2010
Préférences entrepreneurs européens		11 ^e d'Europe	Lyon (9 ^e) Paris (26 ^e)	European Cities Entrepreneurship ranking (ECER) 2010

INDICATEUR	VALEUR	SITUATION DE LA MEL	MÉTROPOLES MIEUX CLASSÉES	SOURCES
Métropoles « entrepreneurs de demain » aux yeux des investisseurs internationaux	11%	5 ^e de France parmi 11 villes citées	Lyon (61%) Aix-Marseille (27%) Toulouse (18%) Nantes (14%)	Baromètre Ernst & Young 2015
Perception de l'évolution des métropoles au cours des 10 dernières années par les salariés	14%	6 ^e sur 14	Paris 27% Lyon et Bordeaux 17%, Strasbourg et Nantes 15%	Foncière des Régions
Perception de l'évolution des métropoles au cours des 10 dernières années par les dirigeants	25%	4 ^e sur 14	Paris 47% Lyon 37% Bordeaux 29%	Foncière des Régions

ÉCHANTILLONS DE MÉTROPOLES CONSIDÉRÉES

	Paris	Lyon	Lille	Marseille	Toulouse	Bordeaux	Nantes	Nice	Strasbourg	Montpellier	Rennes	Grenoble	Toulon	Rouen	St Étienne	Brest
OCDE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Insee	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
ECER	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
METRSCOPE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
E&Y		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Foncière	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X

BIBLIOGRAPHIE

- › ADULM, Quels leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise ? Attractivité économique, Séminaire 1, 2016
- › ADULM, L'hébergement touristique dans l'arrondissement de Lille, 2017
- › ADULM, Mobilité résidentielle et paupérisation, 2016
- › ADULM, La consultation Lille Métropole 2030 : Éléments pour une synthèse, 2014
- › ADULM, Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du SCOT de Lille Métropole, 2015
- › ADULM, Mission Bassin Minier & Insee NPDC, Aire Métropolitaine de Lille : Atlas de l'Aire Métropolitaine de Lille, 2011
- › Atout France, Fréquentation hôtelière 2016 des grandes villes françaises, 2017
- › CCI Grand Lille, Grand Lille, Métropole Marchande : Le Livre Blanc du développement des entreprises - 5 Enjeux Prioritaires, 2014
- › CCI Région Nord-Pas de Calais, CCI, Le nouveau cap : 12 projets stratégiques pour une région qui gagne, plan stratégique régional adopté en assemblée générale le 23 juin, 2011
- › CCI Région Nord de France, « Observatoire des défaillances : Bilan de l'année 2014 » in Horizon Eco Nord-Pas de Calais, n°199, mars 2015, 14p.
- › Conseil régional Nord-Pas de Calais, Schéma Régional de Développement Economique, 2005
- › Conseil régional Nord-Pas de Calais, En marche ! La TRI en marche au Nord-Pas de Calais, 2014
- › Directorate - General for internal policies/Department A: Economic and scientific Policy (2014) Mapping smart city in Europe
- › Ernst & Young, Baromètre de l'attractivité du site France, 2015
- › European Commission, Eurobarometer « Quality of life in European cities », (No 419), 2015
- › Gachelin Ch., Tendances actuelles de la métropolisation : application à Lille Métropole, 2000
- › Halbert L., L'avantage métropolitain, PUF, 2010
- › Halbert L., Cicille P., Pumain D., Rozenblat C., « Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée », in Travaux en Ligne, n°11, 2012, DATAR, 20 p.
- › Halbert L., « Les deux options métropolitaines des politiques de développement territorial », Annales de Géographie, vol.1, n° 689, 2013, pp. 108-121.

-
- › Insee Nord-Pas de Calais, « Groupes d'entreprises : Lille confirmée dans son rôle de grande métropole régionale », in Page de Profils, n°48, Service Etudes et Diffusion, décembre 2008.
 - › Insee Nord-Pas de Calais, « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale », in Analyses, n°11, février 2015.
 - › Lille Métropole, Plan Métropolitain de Développement Economique : Bilan 2009-2011, 2012
 - › Lille Métropole, Plan Métropolitain de Développement Economique : Perspectives 2011-2014, 2012
 - › Lille Métropole, Diagnostic Economique Métropolitain, Communauté Urbaine, Service Economique, 2014
 - › Lille's Agency, Lille's Creative World : La Métropole Plurielle, 2013
 - › Nord France Invest- Ernst & Young, Attractivité des Hauts-de-France, 2016
 - › Métropole Européenne de Lille, « Revue de la Métropole Européenne de Lille », n°13 avril-juin 2017
 - › OCDE, Base de données métropolitaines, 2013
 - › OCDE, Vers une croissance plus incisive de la métropole Aix-Marseille : une perspective internationale, 2014
 - › OPE, L'industrie dans l'arrondissement de Lille : Les forces en présence, les grands enjeux, 2013, p.32
 - › OPE, La demande d'emploi au 30 Juin 2014, arrondissement de Lille et grandes métropoles françaises, 2014
 - › OPE, La demande d'emploi au 30 Juin 2014, arrondissement de Lille et grandes métropoles françaises, 2014, p. 10
 - › OPE, Pôle emploi, Région Nord-Pas de Calais, Diagnostic socio-économique 2014, Région Nord-Pas de Calais, arrondissement de Lille, 2014
 - › OPE, Les (in)adéquations sur le marché du travail métropolitain, avril 2015, Observatoire Partenarial de l'Économie de Lille Métropole
 - › OPE, Tableau de bord trimestriel, n°1 à 12, Observatoire Partenarial de l'Économie de Lille Métropole, 2011 à 2015
 - › OPE, 30 indicateurs pour comprendre les performances de la Métropole européenne de Lille, 2017
 - › Sassen, S., The Global City: New York, London, Tokyo, Princeton University Press, 2001.
 - › SCOT de Lille Métropole (projet arrêté, février 2016)
 - › Sourd C., « L'attractivité économique des territoires : Attirer des emplois, mais pas seulement » in Insee Première, n°1416, octobre 2012

Sources

- › ADULM (2015) Projet SCOT Métropole- Diagnostic, mise à jour 2014
- › Baromètre Ernst & Young 2015
- › European Cities Entrepreneurship ranking (ECER) 2010
- › European digital city index 2016
- › Foncière des Régions (2014) L'immobilier de bureaux : L'attractivité des métropoles françaises- Regard croisé salariés et dirigeants d'entreprise
- › Insee : bases de données en ligne www.insee.fr
- › Lille Métropole (2014) Diagnostic Economique Métropolitain
- › MENESR (Ministère de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche), systèmes d'information et d'enquête, 2014
- › METROSCOPE: 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises 2017
- › OCDE (2013) Vers une croissance plus inclusive de la métropole Aix-Marseille : Une perspective internationale
- › OCDE, Base de données métropolitaine : <http://www.oecd.org/fr/gov/politique-regionale/statistiquesetindicateursregionaux.htm>
- › Programme Innovation Cities© : www.citybenchmarkingdata.com/indicators
- › Union des aéroports français 2015

Périmètre et méthodologie

Le périmètre de référence pris en compte pour cette analyse comparative est celui de la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Les données issues de **l'Insee** correspondent, elles, aux aires urbaines proprement dites : l'aire urbaine de Paris et 13 « très grandes aires urbaines » de province (TGAU). Seule la partie française de l'aire urbaine de Lille est prise en compte.

Pour la revue METROSCOPE, 50 indicateurs clés ont été retenus pour analyser les quinze premières métropoles françaises. Le périmètre de référence est celui des EPCI.

Dans le cas des données issues de **l'OCDE**, le périmètre pris en compte est celui des « aires urbaines fonctionnelles » (cf. Méthodologie OCDE), qui diffère légèrement de celle utilisée en France par l'Insee pour définir les aires urbaines.

Les indicateurs du programme Innovation Cities© se basent sur un échantillon de 445 villes sélectionnées et soumises au crible de 162 indicateurs qualitatifs et quantitatifs.

L'European digital city index 2016 (**EDCI**), évalue qualitativement et quantitativement la puissance de l'écosystème entrepreneurial numérique de 60 métropoles de l'Union Européenne. En plus des capitales des 28 pays membres de l'UE, une trentaine de métropoles régionales ont été retenues pour l'importance de leurs écosystèmes. L'index se base sur 40 indicateurs répartis dans 10 thématiques : accès au capital, culture entrepreneuriale, accompagnement, compétences, environnement d'affaire, infrastructure numérique, transfert de la connaissance, dynamisme du marché, mode de vie, infrastructure non numérique.

European Cities Entrepreneurship ranking (**ECER**) : étude concernant 37 métropoles européennes dans 18 pays. Étude basée sur une enquête de perception, administrée par téléphone auprès de dirigeants d'entreprises : 100 entrepreneurs par ville, entreprises créées entre 2005 et 2006, entreprises sélectionnées selon des profils particuliers (innovantes, classiques, sociales, unipersonnelles), ensemble des secteurs étudiés : commerce, industrie, services. Pour le zoom France : 1 000 entrepreneurs ont été interrogés.

Baromètre **Ernst & Young** : La question posée était : « Selon vous, quelles sont les deux métropoles françaises challengers de Paris les plus dynamiques, qui seront les villes entreprenantes de demain ? ». 206 répondants

L'étude **Foncière des Régions** a été réalisée auprès de deux échantillons :

1. un échantillon de 1 012 personnes, représentatif des salariés de bureau des entreprises du secteur privé comptant 250 salariés ou plus ;
2. un échantillon de 500 personnes, représentatif des dirigeants d'entreprise du secteur privé de 250 salariés ou plus.



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE