



## Continuité du bâti et croissance périurbaine délimitent-elles des périmètres pertinents d'analyse des transports ?

*Le critère Insee appliqué à l'échelle des grandes agglomérations, la définition des périmètres des transports face à des réseaux enchevêtrés, les enquêtes transport et l'étalement de la mobilité...*

Agglomérations et aires de migrations pendulaires.....	1
Les mégapoles sont des cas particuliers dans leur pays .....	2
Les villes ont des zonages spécifiques pour les transports.....	2
Zonages nationaux et comparaisons internationales .....	3
Conclusion .....	4

### Agglomérations et aires de migrations pendulaires

Agglomérations et aires de migrations pendulaires (appelées en France « aires urbaines ») sont deux zonages utilisés pour qualifier des espaces selon leur caractère urbain. Le premier définit en France la population urbaine officielle, le second, les aires sous influence urbaine. Les deux zonages délimitent donc qualitativement le territoire.

On trouve des équivalents dans la plupart des autres pays mais ils ne sont pas forcément définis de la même façon.

Ces délimitations sont-elles pertinentes pour l'étude du transport ? Sans doute. Comment ne le seraient-elles pas ? Elles isolent les zones densément peuplées du reste du territoire et permettent, en plus, d'identifier, parmi les zones moins denses, celles qui leur sont reliées par des flux pendulaires importants.

Les découpages isolent donc les lieux de concentration du trafic et de congestion des infrastructures aux heures de pointe.

Il y a cependant quelques réserves à émettre :

- ✓ ce sont des descripteurs généraux conçus pour toutes les villes d'un pays et non pour les plus grosses ;
- ✓ ils ne sont pas non plus orientés vers les questions de transports, qui dépendent de périmètres légaux particuliers ;
- ✓ il s'agit d'outils nationaux qui rendent les comparaisons internationales difficiles.

Ces découpages statistiques aident-ils, dans ces conditions, à comparer des situations dans différents pays en ce qui concerne le transport dans les plus grandes villes ?

La question est en fait assez ouverte ; mais peut-on aisément se passer de ces découpages pour comparer les contextes urbains ?

## Les mégapoles sont des cas particuliers dans leur pays

Les mégapoles sont des cas extrêmes pour ces zonages dont la finalité est la typologie des communes (plus généralement : des unités locales) ou la comparaison entre les villes, c'est-à-dire : des fins de statistiques nationales. Or les plus grandes villes d'un pays ne sont pas comparables aux autres villes de ce pays. Elles le sont à peine entre elles car il y a généralement un facteur important entre les populations des premières villes rangées par ordre de taille.

Si l'on suit le modèle rang-taille de Zipf : il y a un facteur 2 entre la première ville et la seconde, et 1,5 entre la deuxième et la troisième. Dans les distributions réelles, le rapport entre la première et la seconde ville dépasse parfois 5.

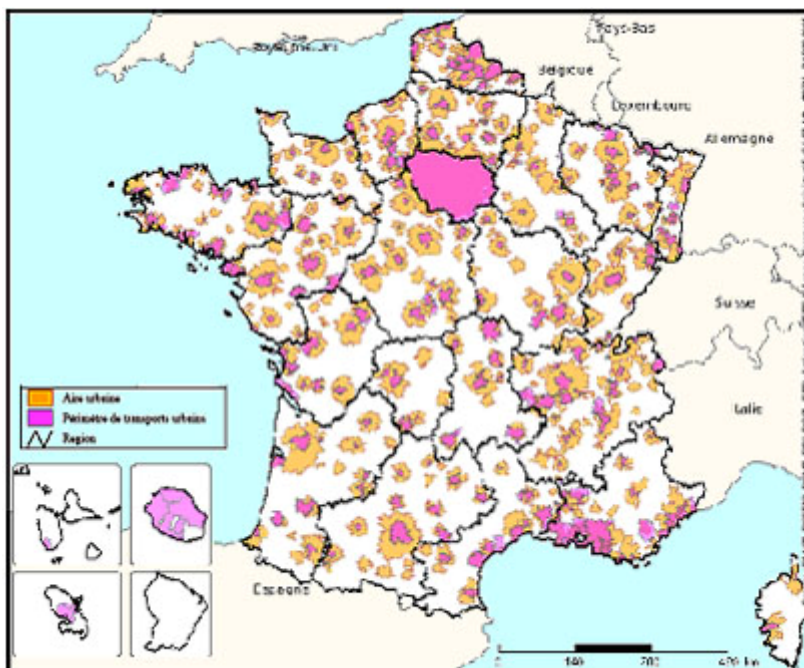
A elle seule, la mégapole fait donc l'objet d'un type géographique où les questions urbaines se posent d'une façon particulière. En d'autres termes : son urbanité n'est pas la même que celle des autres villes.

A la limite, si l'on ne s'intéressait qu'aux mégapoles, les délimitations de leur agglomération ou de leur zone de migration pendulaire pourraient faire l'objet de méthodes particulières et donner d'autres résultats que ceux produits par les services statistiques nationaux. Mais la méthode suppose des données homogènes, fort difficiles à trouver.

## Les villes ont des zonages spécifiques pour les transports

Les aires de compétence pour l'organisation des transports, la passation des marchés publics et la gestion des subventions sont un autre zonage. Il est *a priori* sans rapport avec l'agglomération ou l'aire métropolitaine car il est de nature juridique. Il sera donc plutôt dépendant des territoires administratifs, institués légalement, et non pas des constructions géographiques et statistiques.

Souvent, les mégapoles ont aussi un régime particulier en matière d'administration, d'organisation du territoire et des transports. Beaucoup d'entre elles ont un territoire administratif très étendu et donc une large zone de compétence sur les transports. Celles qui ne l'ont pas, comme Paris, trouvent des relais dans d'autres collectivités territoriales pour élargir leurs compétences sur différents services.



La carte jointe (produite sur le site : <http://www.territoires.gouv.fr/zonages/carto/cete.php>) superpose les périmètres de transport urbain de 2005 et les aires urbaines de 1999. Source INSEE, Certu, GART

Le traitement particulier de Paris saute aux yeux. Deux grandes zones lui sont, à la rigueur, comparables : Marseille-Toulon et Lille-Bassin minier ; mais les transports y sont placés sous plusieurs tutelles organisatrices, alors qu'en Ile-de-France, le STIF est l'autorité unique.

Il peut exister des correspondances et des discordances entre les périmètres de compétence de transport, les agglomérations et les aires de migration pendulaire. Ces faits méritent d'être examinés de près car une collectivité doit se donner les moyens de gérer les problèmes de concentration des flux à l'entrée de la zone dense ou l'autorité pour arbitrer la concurrence entre divers opérateurs ; mais les solutions sont à construire au cas par cas.

Tous les cas sont a priori possibles, selon qu'existe ou non la volonté politique d'étendre les aires de compétence en matière de transport, de contrôler le financement et la tarification, l'articulation avec les projets d'aménagement, ou de rabattre les flux sur les transports en commun ou les filtrer par d'éventuels péages.

## Zonages nationaux et comparaisons internationales

Sans remettre en question la pertinence de ces types de zonages dans une perspective internationale, force est de constater que leur caractère national rend les comparaisons difficiles.

Lorsqu'ils sont disponibles, il faut créer des tableaux de correspondance entre chaque type de zonage et ce pour chaque année où l'on dispose d'observations. C'est un gros travail qui dépend toujours de la compatibilité des méthodes utilisées par les différents services statistiques. Certaines méthodes sont applicables de manière universelle, comme le périmètre d'agglomération qui ne demande que l'interprétation de cartes à grande échelle ou d'images satellite à haute définition. D'autres requièrent des données sur les migrations pendulaires qui n'existent pas toujours.

Le travail pour mettre en place les outils géographiques de comparaison est donc important. Il peut se justifier car il ne sert pas qu'à l'étude des transports, à la réserve près que ces zonages renseignent sur l'extension et non pas sur l'organisation interne des mégapoles (pas plus que celle des autres villes). Ils font paraître homogène ce qui ne l'est pas.

Cependant, une fois cette base de comparaison constituée, on peut constater que les données sur les transports ne sont pas parfaitement adaptées et qu'il faut, par exemple, recueillir des données sur d'autres réseaux que ceux habituellement considérés, ou n'en prendre qu'une partie.

Ce nouveau travail se justifie-t-il ? La réponse est peut être positive car ces outils permettent alors une autre comparaison sur la façon dont les collectivités peuvent gérer leurs problèmes de transport en relation avec les « niveaux morphologiques » de la mégapole (périmètre administratif, agglomération, aire de migration pendulaire).

Il est en effet possible de tracer un parallèle entre les trois niveaux morphologiques précités et trois niveaux de régulation du transport que sont :

- les règles du marché des transports,
- la hiérarchisation des réseaux et des nœuds et
- l'orientation des flux (directions, polarisation).

Dans les deux cas on trouve : un niveau juridique, un autre matériel et infrastructurel, un troisième, dynamique et relationnel (cf. tableau).

Niveau	Territoire	Structuration du transport
Relationnel	Aire de migration pendulaire	Flux (orientés, polarisés)
Infrastructure	Agglomération	Réseaux hiérarchisés
Juridique	Périmètre	Marché et concurrence

Il est utile de pouvoir analyser la concordance ou la discordance de ces « niveaux », notamment à proximité des limites ou des frontières ; si le marché du transport a, ou n'a pas, les mêmes règles dans les différents territoires administratifs qui composent la mégapole ; si les capacités des réseaux ou les systèmes de correspondances entre modes sont en rapport avec la localisation et la densité des habitants, des services ou des emplois (avec cette

réserve qu'il faut sans doute hiérarchiser l'agglomération en zones plus ou moins denses) ; si, enfin, les flux sont très polarisés par le centre ou si un trafic se développe entre pôles secondaires. On peut en tirer d'autres points de comparaison entre les cas étudiés.

## **Conclusion**

L'utilisation de ces zonages paraît incontournable malgré les efforts qu'elle demande. Il n'est pas aisé de se placer dans des conditions équivalentes de description de l'urbanité, au moins sur un plan géographique. Mais ces conditions apparaîtront probablement toujours réductrices, car l'urbanité est aussi sociale et celle des mégapoles est « à part », autant sur le plan social que géographique. La forme mégapolitaine est en transformation constante, et ses marges sont probablement les zones les plus dynamiques d'un pays. Or les zonages juridiques évoluent lentement et les zonages statistiques cachent la diversité interne des zones délimitées.

Il faut prendre ces zonages pour ce qu'ils sont : des formations géographiques construites dans le temps et repérées avec méthode pour identifier, avec plus ou moins d'à-propos, un objet plus difficile à conceptualiser : la ville et en particulier la très grande ville. Or les vraies questions concernent cet objet, le sens de son gigantisme, ce qu'il demande à ses habitants, ce qu'il leur offre en contrepartie, bref, son avenir en tant que forme urbaine.