

TRANSITION URBAINE ET ZONAGES



Francis BEAUCIRE, Ludovic CHALONGE,
Christian CALZADA, Francis LE BLANC¹

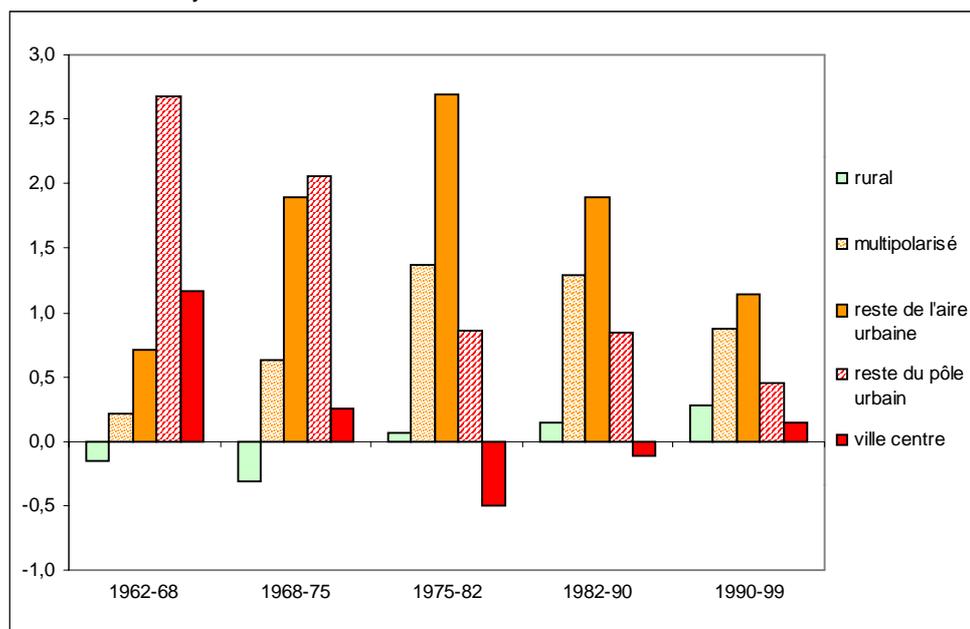
Les résultats du recensement de la population de mars 1999 éclairent le phénomène de périurbanisation et ses conséquences en terme de mobilité. Une nouvelle typologie d'indicateurs statistiques issus des recensements successifs (1954 à 1999) aboutit à une partition en huit classes des communes françaises. Dans cette partition, l'évolution dans le temps des soldes migratoires détermine les tendances de fond de la structuration de l'espace métropolitain et les profils des communes. D'autres facteurs, notamment ceux décrivant la mobilité quotidienne et les caractéristiques des logements, apportent des nuances dans le schéma de développement des villes françaises.

45 millions de personnes en 1999, soit plus des trois quarts de la population, contre 41 millions en 1990, vivent dans une aire urbaine (encadré 1). Toutefois, les chiffres du dernier recensement de la population, en date du 1^{er} mars 1999, ont confirmé que la « transition urbaine² » s'estompait, et que l'hémorragie des centres urbains semblait aujourd'hui jugulée.

La transition urbaine marque le pas

Sur la dernière période (1990-1999), les grandes catégories d'espaces (urbain, banlieue, rural) présentent des accroissements de population moins contrastés que par le passé, ce qui est une nouveauté depuis 50 ans (figure 1). Plus la période étudiée est récente, plus les variations de population entre deux recensements sont faibles.

Figure 1 - Variation intercensitaire de la population
En % annuel moyen



Source : recensements de la population, Insee

¹ Etude réalisée par le Laboratoire Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnement (MRTE), Université de Cergy-Pontoise sous la direction du pôle études déconcentrées du département des études économiques du SES.

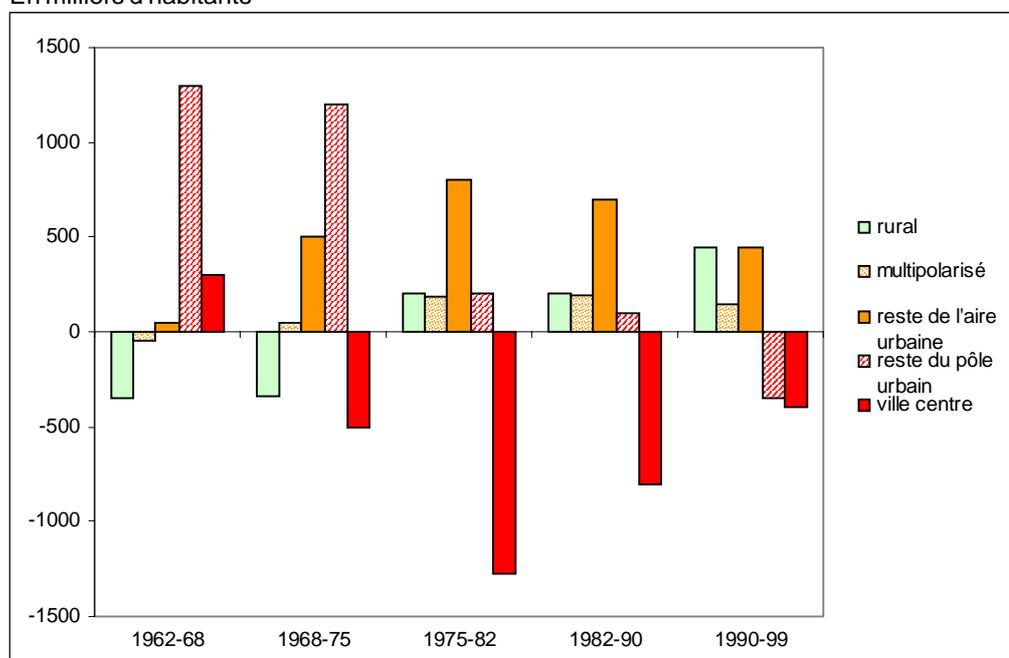
² Phénomène dénommé ainsi, par analogie avec la transition démographique.

MOBILITÉ

Au fil du temps, l'espace de destination des migrations s'est éloigné du centre urbain. Ainsi, les variations de population les plus élevées de 1962 à 1968 sont enregistrées en proche banlieue (le « reste du pôle urbain »). A partir de 1975, ce sont surtout les communes de la couronne périurbaine qui bénéficient des plus fortes augmentations de population ; dès la même période, l'espace rural commence à se repeupler. Puis un rééquilibrage s'amorce : entre 1990 et 1999, les villes-centres cessent de perdre des habitants³.

Autre indicateur à même d'exprimer le phénomène de transition urbaine : les soldes migratoires⁴, qui traduit les stratégies résidentielles dominantes au cours des dernières décennies. Chronologiquement, trois catégories d'espaces attirent de nouveaux arrivants. De 1962 à 1975, le mouvement se concentre en banlieue d'agglomérations ; de 1975 à 1990, celui-ci se déplace vers les communes périurbaines, mais touche un volume de population deux fois moindre ; à partir de 1990, les nouveaux migrants s'établissent de plus en plus en zone rurale, tandis qu'on assiste à la réduction du déficit des villes-centres (figure 2). Notons que les accroissements naturels des villes-centre sont suffisamment importants pour compenser les déficits migratoires.

Figure 2 - Variation intercensitaire du solde migratoire
En milliers d'habitants



Source : recensements de la population, Insee

Les communes-centres des agglomérations se distinguent par des proportions de ménages non motorisés assez importantes (figure 3). La motorisation des ménages n'apparaît révélatrice du phénomène d'étalement urbain, que quand elle est associée à d'autres indicateurs, notamment des indicateurs de mobilité (distance moyenne parcourue, par exemple).

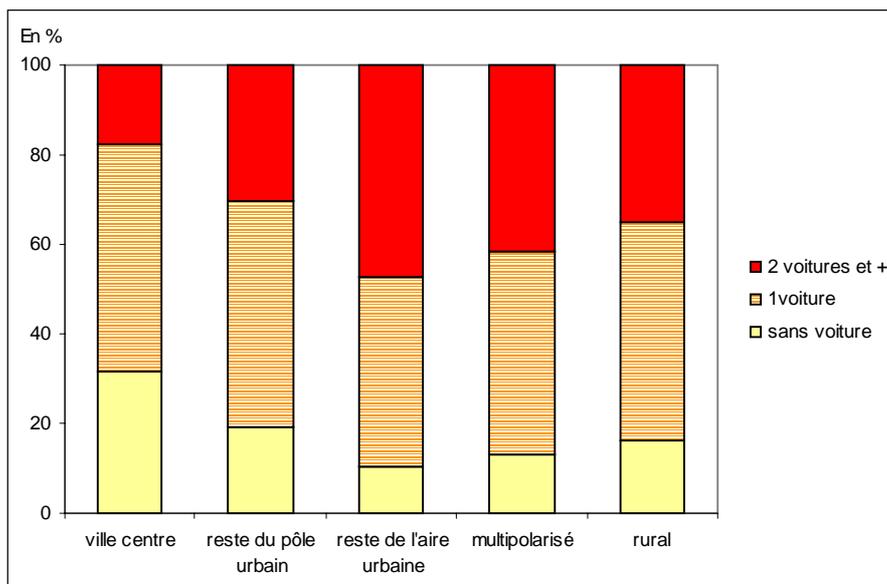
Le phénomène de transition urbaine doit néanmoins être relativisé. Le modèle d'espaces urbains denses perdant de la population au profit de villages périurbains - voire ruraux - représente certes un phénomène dominant qui a bouleversé la conception traditionnelle que l'on se faisait de l'espace urbain, mais il n'a pas pour autant vidé les grandes villes de leur population.

³ Ces résultats ont pu être observés dans d'autres études. Voir en particulier Beaucire Francis, Chalonge Ludovic, Minvielle Erwann : « Dynamique urbaine de l'agglomération bordelaise », *Notes de synthèse du SES*, N° 132, décembre 2000.

⁴ Différence entre les entrées et les sorties d'une zone au cours de la période considérée (encadré 1).

MOBILITÉ

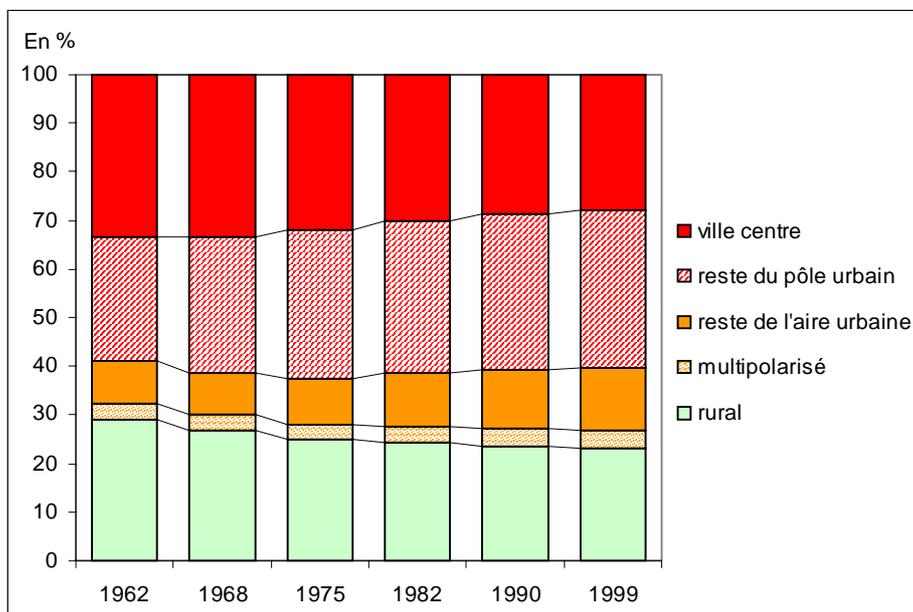
Figure 3 - Répartition des ménages selon leur degré de motorisation



Source : recensement de la population 1999, Insee.

Le poids dominant des agglomérations traditionnelles (villes-centres + reste des pôles urbains) s'est maintenu depuis 1962 (figure 4). Le poids du reste du pôle urbain s'est même alourdi. Le phénomène de transition urbaine paraît donc plus important par ses implications (migration quotidienne, gouvernance des territoires, etc) que par les volumes de populations qui ont migré en périphérie, même si l'on constate que le nombre de personnes vivant dans les couronnes périurbaines françaises a quasiment doublé entre 1962 et 1999.

Figure 4 - Répartition de la population par type de zonage



Source : recensements de la population, Insee

Les catégories spatiales officielles ne permettent qu'une analyse forcément réductrice

La classification en aires urbaines établie par l'Insee est la référence spatiale privilégiée. Si elle a le mérite de quantifier les phénomènes urbains, elle conduit comme toute nomenclature, à une lecture simplifiée de la réalité. Elle combine de fait la sélection d'unités élémentaires sur le principe du niveau d'une variable (emploi, pourcentage de navetteurs) et la polarisation d'un flux (ne sont retenus que les migrants vers le pôle ou les unités déjà agglomérées).

MOBILITÉ

La classification pose donc un certain nombre de problèmes :

- la polarisation urbaine reste mal estimée, en oubliant les flux extérieurs aux aires urbaines ;
- la délimitation du zonage en aires urbaines s'effectue en fonction des seules migrations pendulaires et mesure en conséquence la polarisation urbaine des grandes agglomérations ;
- elle omet les critères propres aux communes concernées par ce regroupement : le nombre d'habitants n'est pas pris en compte, l'emploi comme expression du niveau de services offert prime ;
- elle représente la couverture territoriale du marché de l'emploi et catégorise les communes en fonction de critères extérieurs à celles-ci.

La polarisation des pôles urbains s'en trouve sous-estimée et certaines communes se voient abusivement classées comme urbaines. A l'opposé, ces critères classent certaines communes de plus de 2 000 habitants (voire plus de 5 000) comme rurales. Il en est ainsi, dans de nombreux cas, des villes-centres des aires urbaines qui ont eu des déprises humaines comparables à celles des communes rurales. La ville de Paris est ainsi répertoriée comme « commune rurale », en raison d'importantes baisses de populations ayant eu lieu dans la capitale, de l'augmentation des logements vacants ainsi que des conditions de mobilité caractérisées par de faibles distances quotidiennes. En outre, entre deux dates du recensement, la liste des aires urbaines n'est pas tout à fait la même.

Derrière les zonages institutionnels, les territoires ont leurs propres logiques de structuration. C'est pourquoi les analyses fondées sur cette nomenclature doivent rester prudentes. Pour ces raisons, il apparaît primordial d'étudier plus précisément le profil des communes, afin d'aboutir à une typologie de la périurbanisation en France métropolitaine. Sur la base d'indicateurs statistiques définis au niveau de la commune et issus des différents recensements de la population (1968, 1975, 1990 et 1999), on construit une typologie en huit classes (encadré 2).

Le rôle moteur des soldes migratoires

Le sens et l'amplitude des variations de population dus aux soldes migratoires sur trois périodes de référence (1954-1975, 1975-1999, 1954-1999) constituent le premier facteur discriminant des profils de communes (figure 5). Mais d'autres facteurs, notamment ceux décrivant la mobilité quotidienne et les caractéristiques des logements, vont à leur tour déterminer à eux seuls certains sous-types de communes.

Figure 5 - Une morphologie urbaine en huit groupes

Partitions		Part* (%)	Taille des communes	Solde migratoire	Kilométrage moyen
Classe 1/3	Classe 1/8	22	Rural (< 300 h.)	Fort déficit	Forte Augmentation
	Classe 2/8	5			Diminution
Classe 2/3	Classe 3/8	6	Périurbain (< 300 h.)	Déficit (avant 1975)	Stagnation
	Classe 4/8	24	Rural (< 2000 h.)	Stagnation, déficit	Augmentation
	Classe 5/8	8	Périurbain		
Classe 3/3	Classe 6/8	22	Banlieue lointaine	Excédent	Augmentation
	Classe 7/8	2	Banlieue proche	Déficit (depuis 1975)	Diminution
	Classe 8/8	11	Périurbain	Excédent	Augmentation

Source : recensements de la population, Insee
* en nombre de communes

MOBILITÉ

La première classe issue de la partition (classe 1) rassemble de **petites communes rurales**⁵ (70 % des communes de la classe ont moins de 300 habitants), **ayant connu de forts déficits migratoires**. L'étalement urbain n'a pas permis de compenser l'ampleur de la « déprise de population » dans les communes rurales. Le manque de dynamisme démographique se traduit aussi dans le profil des logements puisque 90 % ont été construits avant 1940. Le rôle de la mobilité quotidienne des personnes n'apparaît pas clairement, même si seulement 40 % des communes de la classe se caractérisent par une proportion importante de « sortants » (actifs occupés dans une autre commune), contre 65 % des communes françaises. En outre, le taux de motorisation reste faible.

La classe suivante (classe 2) se distingue de la première classe par les conditions de mobilité. Il s'agit de **petites communes rurales enclavées** qui ont toutes vu la distance quotidienne de leurs actifs diminuer de 1982 à 1999, alors que ce cas de figure ne concerne que 6 % des communes métropolitaines. Les proportions de sortants restent peu élevées.

Vient ensuite un groupe de **petites communes dont les conditions de mobilité ont stagné** sur la période (classe 3). Bien que cette classe se rapproche beaucoup de la précédente, quelques nuances subsistent. La principale différence réside dans l'analyse de la mobilité des actifs de cette classe. Le kilométrage moyen par actif a stagné. De plus, les communes concernées ne sont pas rurales, mais périurbaines, voire même de banlieue. Les accroissements de population sont négatifs, mais après 1975, on constate une légère reprise.

La classe 4 regroupe **de petites communes rurales à bilan migratoire nul**. Il s'agit ici de communes rurales de taille plus importante. La moitié des communes de cette classe a entre 1 000 et 2 000 habitants. D'une manière générale, les parcours moyens par actif ont augmenté, voire même fortement augmenté. Ce phénomène est encore plus marqué que pour les classes précédentes, même si les taux de motorisation sont proches de la moyenne. Malgré leur classification rurale, on est en présence de communes récemment touchées par la périurbanisation mais le phénomène est trop récent et trop timide pour avoir gommé les tendances de fond qui se sont opérées depuis l'après-guerre, notamment par rapport aux déficits migratoires.

La classe 5 rassemble des **communes moyennes ayant connu récemment l'installation de nouveaux actifs**. Sur l'ensemble de la période 1954-1999, les bilans migratoires demeurent nuls. Les soldes migratoires deviennent néanmoins positifs à partir de 1975. Les communes de cette classe sont des communes périurbaines ou même de banlieue. Malgré la progression des distances parcourues par les actifs, les taux de motorisation restent moyens (une voiture par ménage). Dans le même ordre d'idée, les catégories de logement ne révèlent pas un profil particulier, ce qui tend à signifier que la pression foncière s'est répartie de manière relativement homogène durant les trois périodes d'observation. Il s'agit de communes concernées par l'étalement périurbain. La catégorie « communes multipolarisées » est la catégorie qui est la mieux mise en relief, sans que cette catégorie soit particulièrement significative de la classe.

La classe 6, des **communes de banlieue lointaine**, regroupe les communes ayant connu des soldes migratoires excédentaires durant les trois périodes étudiées. La proportion de logements vacants y est très faible. Ces communes sont majoritairement urbaines et de taille moyenne, 50 % des communes ayant entre 2 000 et 5 000 habitants. Les conditions générales de mobilité sont celles que l'on s'attend à trouver dans ces communes : un fort taux de sortants, une évolution importante du kilométrage moyen parcouru. Malgré tout, le taux de motorisation n'est pas particulièrement élevé.

⁵ Comme expliqué précédemment, les communes centre des aires urbaines sont fréquemment classées dans la catégorie des communes rurales.

MOBILITÉ

Parmi les communes ayant connu des soldes migratoires positifs depuis 1954, l'on peut distinguer les communes de proche banlieue de celles dépendantes des centres urbains.

Les **communes de proche banlieue** (classe 7) ne représentent que 2 % des effectifs des communes françaises. La totalité des communes de la classe possèdent un parc total de logements construit dans l'immédiat après guerre. Ces communes sont de taille importante (55 % des communes de la classe ont plus de 5 000 habitants) avec des densités humaines notables. Du fait des populations en présence et de soldes migratoires déficitaires à partir de 1975, alors que de 1954 à 1975 ceux-ci étaient bénéficiaires, la part des logements collectifs y est importante. La proportion d'actifs travaillant dans une autre commune y est faible.

Enfin, 11 % des communes françaises appartiennent à la dernière classe (classe 8), celles des **communes périurbaines dépendantes des centres urbains**. On retrouve ici toutes les caractéristiques des communes issues de l'étalement urbain. Sur l'ensemble de la période 1954-1999, 92 % des communes de la classe ont des soldes migratoires excédentaires. Même si de 1954 à 1975, les soldes migratoires sont en forte augmentation pour 75 % des communes, la presque totalité de ces communes a vu ses logements se construire très majoritairement après 1975. Toutes les catégories de taille de communes sont représentées dans cette classe. Près de 60 % des communes de cette classe sont situées dans la couronne périurbaine et 21 % dans le « reste du pôle urbain »⁶. La mobilité générale de ces communes montre leur polarisation par d'autres communes et notamment leur dépendance à l'égard de l'automobile. 67 % des communes de la classe regroupent des ménages multi-motorisés, contre 17 % des communes métropolitaines. De plus, 97 % des communes de la classe sont classées comme « dépendantes » : plus de 80 % des actifs quittent la commune pour aller travailler. De la même manière, la distance moyenne par actif a fortement augmenté de 1982 à 1999 pour 92 % des communes de la classe. Les communes périurbaines présentent une remarquable homogénéité, à la différence des autres catégories d'espace (pôle urbain, communes multipolarisée).

Sur l'ensemble du territoire, on observe la polarisation croissante de la ville agglomérée sur sa ville-centre qui s'accompagne d'une auréole de communes périphériques (banlieue ou périurbain), dont l'homogénéité s'avère remarquable (figure 6)⁷. L'espace rural, à la différence des espaces urbains et surtout périurbains, présente une très forte hétérogénéité spatiale, dont les composantes semblent obéir à la fois à des logiques régionales, mais aussi à l'influence indirecte de l'urbain.

Les deux premières classes de la typologie représentent les espaces laissés vides par les différents types de communes urbaines et ayant connu de forts déficits migratoires : Bretagne de l'intérieur des terres, Massif central et son prolongement vers la Bourgogne, Champagne et Ardennes.

Les classes 3, 4 et 5 représentent des communes rurales plus ou moins polarisées par les espaces urbains proches et de taille variable.

Les catégories 6 et 7 décrivent les communes qui ont été touchées par le phénomène d'étalement urbain. Les communes de la catégorie 6 se trouvent dans le périurbain et la lointaine banlieue et rarement au contact de la ville centre

⁶ Ceci, à la différence des catégories précédentes, montre une bonne adéquation avec le découpage interne des ZAU opéré par l'Insee.

⁷ Les figures 6 (carte de France par commune) et 7 (grand sud-est), absentes de l'édition papier, sont consultables sur le site Internet du SES : www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/notes/notes_.htm

MOBILITÉ

et restent à proximité de grands axes de circulation. La catégorie 7, rassemble elle surtout les communes de proche banlieue et ne semble présente qu'à proximité des très grandes agglomérations françaises, notamment l'agglomération parisienne et dans une moindre mesure, Lyon et Marseille. On constate en effet que la plupart des communes de la proche banlieue parisienne sont dans cette classe.

Enfin, la dernière classe (classe 8) réunit des communes fortement dépendantes des centres urbains.

Il apparaît néanmoins que sur certains ensembles régionaux, tel le Sud-Est, le découpage en aires urbaines de l'Insee ne suit pas les logiques de cette nouvelle typologie et semble minimiser le phénomène d'étalement urbain (figure 7)⁷.

Encadré 1

La notion de migration au sens du recensement

La question posée lors des recensements, sur le lieu de résidence au 1^{er} janvier de l'année du précédent recensement, permet de comptabiliser des migrants, c'est-à-dire des personnes dont le lieu de résidence en fin de période intercensitaire est différent du lieu de résidence au début de la période. Ce nombre de migrants est inférieur au nombre de migrations réellement effectuées, du fait des migrations multiples et des retours, non comptabilisés. La différence est d'autant plus importante que la période intercensitaire est longue (la durée entre chaque recensement est variable, de 6 à 9 ans) et il n'existe pas de relation linéaire simple entre les deux grandeurs.

Les zonages géographiques

Un **pôle urbain** est une unité urbaine au sens Insee (couramment désignée par « agglomération ») qui offre au moins 5 000 emplois sur son territoire.

Le pôle urbain est composé de la **ville-centre** et (éventuellement) du **reste du pôle urbain**.

L'**aire urbaine** est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle urbain, auquel on a agrégé les communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % des actifs occupés travaillent dans l'aire urbaine.

L'aire urbaine est composée du pôle urbain et du **reste de l'aire urbaine ou couronne périurbaine**.

Les communes multipolarisées sont les communes rurales ou petites unités urbaines envoyant 40 % de leurs actifs occupés vers plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil ni former un ensemble connexe avec une seule d'entre elles.

Les communes périurbaines sont soit les communes appartenant aux couronnes périurbaines, soit les communes classées communes multipolarisées.

⁷ Les figures 6 (carte de France par commune) et 7 (grand sud-est), absentes de l'édition papier, sont consultables sur le site Internet du SES : www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/notes/notes_.htm

Encadré 2

Analyse typologique

L'analyse typologique porte sur 36 100 communes, soit 98,5 % des communes françaises.

Variables utilisées

- Population totale en 1954, 1975 et 1999
 - Nombre d'habitants réparti en huit tranches : 0 à moins de 300, 300 à moins de 1 000, 1 000 à moins de 2 000, 2 000 à moins de 5 000, 5 000 à moins de 10 000, 10 000 à moins de 100 000, 100 000 à moins de 300 000, 300 000 ou plus
 - Taux de croissance annuel moyen dû au solde migratoire réparti en cinq tranches : négatif, 0 à moins de 1 %, 1 à moins de 2 %, 2 à moins de 4 %, 4 % ou plus.
- Type de commune dans l'aire urbaine : ville-centre, reste du pôle urbain, reste de l'aire urbaine, commune multipolarisée, commune rurale.
- Logements
 - Type de logement : individuel, collectif, mixte
 - Année de construction en quatre classes : avant 1940, entre 1945 et 1975, après 1975, indéterminée (les logements ont été construits durant toutes les périodes)
 - Proportion de logements vacants par rapport au parc total de logements en trois modalités : faible, moyenne, importante
 - Variation du nombre de logements vacants entre 1968 à 1999 en trois modalités : augmentation, diminution, stagnation.
- Motorisation des ménages
 - Taux de motorisation des ménages en 1999 : sans voiture, une voiture, deux voitures ou plus.
- Migrations domicile-travail
 - Évolution du taux de sortants (pourcentage d'actifs qui sortent de leur commune de résidence pour aller travailler) entre 1982 et 1999 selon trois modalités : supérieure à 75 % (commune « dépendante »), inférieure à 45 % (commune « stable »), comprise entre 45 % et 75 % (commune dite « indéterminée »)
 - Distance moyenne parcourue en 1999 selon cinq modalités : très faible, faible, moyenne, importante, très importante
 - Evolution de la distance moyenne parcourue entre 1982 et 1999 selon quatre modalités : diminution, stagnation, augmentation, forte augmentation.

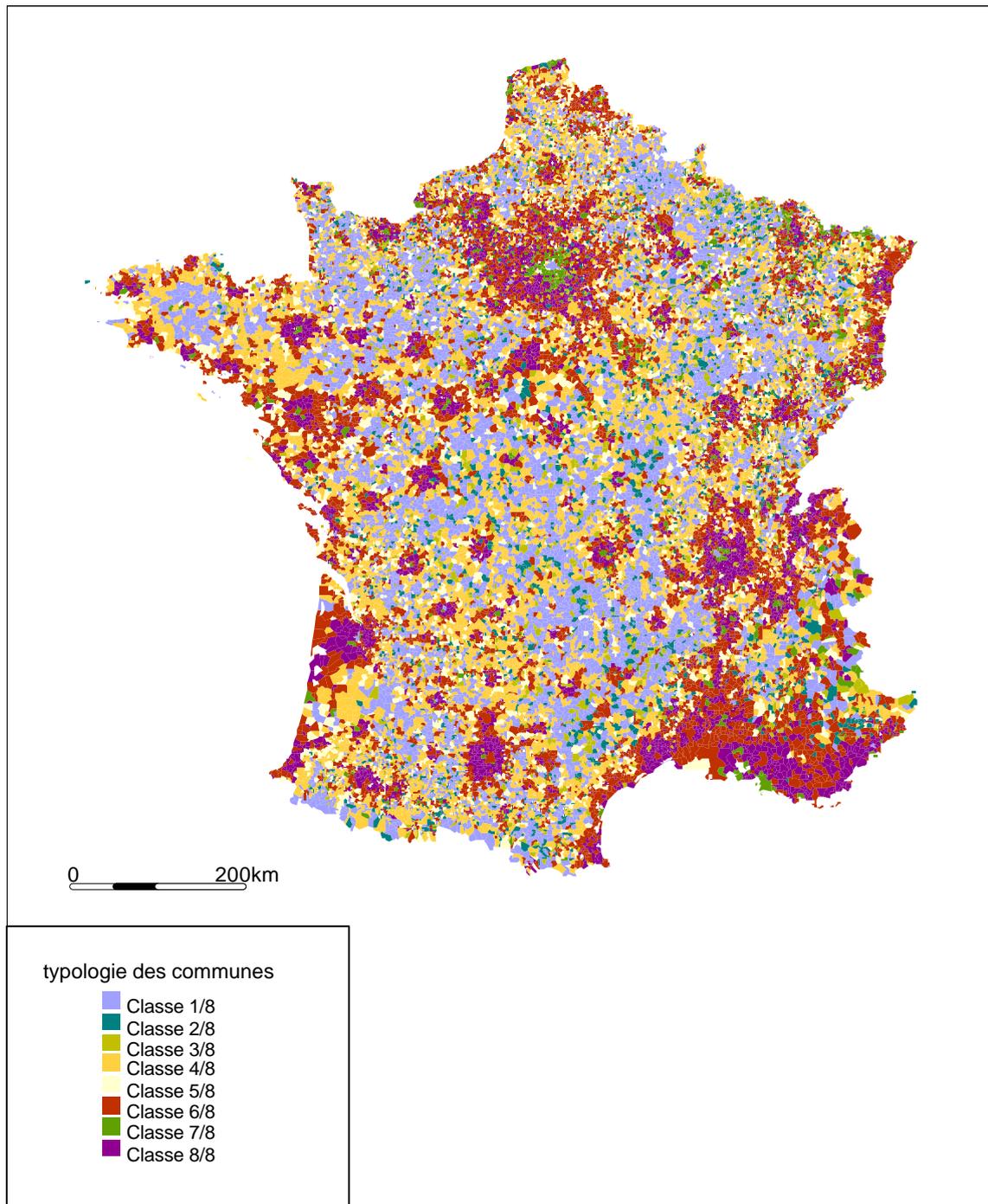
Techniques utilisées

L'analyse des correspondances multiples (ACM) est une extension de l'analyse factorielle des correspondances (AFC) appliquée non plus à un tableau de contingence, mais à un tableau disjonctif complet⁸. Cette méthode peut être vue également comme l'équivalent de l'analyse en composantes principales (ACP) pour des variables qualitatives.

La classification ascendante hiérarchique (CAH) consiste à agréger progressivement les individus selon leur ressemblance, mesurée à l'aide d'un indice de similarité ou de dissimilarité. L'algorithme commence par rassembler les couples d'individus les plus ressemblants, puis à agréger progressivement les autres individus ou groupes d'individus en fonction de leur ressemblance, jusqu'à ce que la totalité des individus ne forme plus qu'un seul groupe. La CAH produit un arbre binaire de classification (dendrogramme), dont la racine correspond à la classe regroupant l'ensemble des individus. Ce dendrogramme représente une hiérarchie de partitions, une partition étant obtenue par troncature du dendrogramme à un certain niveau de ressemblance. La « distance du Chi2 » a été ici retenue comme mesure de la ressemblance.

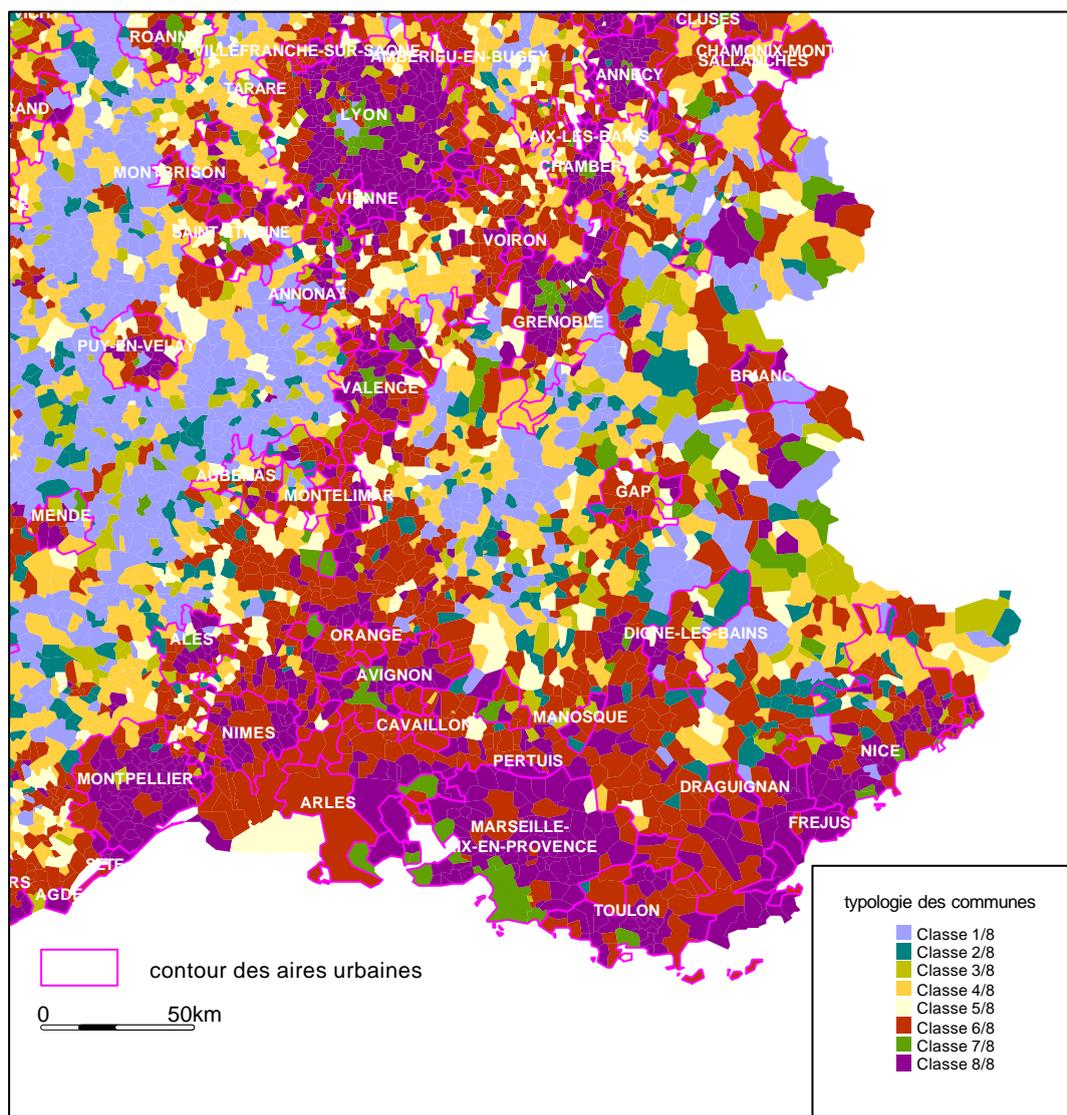
⁸ Tableau dans lequel l'ensemble des modalités des variables sont mises les une après les autres et le codage est effectué à partir des indicatrices des modalités pour chaque variable.

Figure 6
Géographie de la transition urbaine en France métropolitaine



Source : recensements de la population, Insee.

Figure 7
Géographie de la transition urbaine dans le grand Sud-Est



Source : recensements de la population, Insee.