



LA COUVERTURE DES AIRES URBAINES PAR LES PÉRIMÈTRES DE TRANSPORTS URBAINS : LE CAS DE 29 AIRES URBAINES

Christophe SUROWIEC¹ et Erwann MINVIELLE

Les aires urbaines² permettent de définir un territoire d'influence des villes pour analyser les dynamiques démographiques. En 1999, 45 millions de personnes vivent dans une aire urbaine dont plus de 9 millions dans les communes périurbaines. Ainsi, l'urbanisation de la France se poursuit d'une part avec l'augmentation de la population dans des communes qui appartenaient déjà à une aire urbaine en 1990 (1,5 million) et d'autre part avec l'extension géographique des aires urbaines (2,3 millions). En regard de l'évolution des aires urbaines qui reposent sur les migrations alternantes des actifs ayant un emploi, l'analyse de l'évolution de la composition des périmètres de transports urbains³ permet de mesurer le retard de l'offre en transport public, particulièrement dans les communes périurbaines. La distinction entre les pôles urbains et les communes périurbaines permet de constater une bonne couverture des pôles par les périmètres de transports urbains, ce qui n'est pratiquement jamais le cas pour les communes périurbaines.

L'étude dont les principaux résultats sont présentés ici porte sur l'évolution de vingt-neuf aires urbaines (carte France) représentatives de l'essentiel des situations des aires urbaines de province. De façon à simplifier l'approche, on s'est toutefois limité à l'étude d'aires urbaines qui ne contiennent qu'un seul périmètre de transports urbains (cf. encadré).

Une couverture des pôles urbains par les périmètres de transports urbains quasiment exhaustive...

En 1990, sur les vingt-neuf pôles urbains étudiés, seuls six étaient intégralement couverts par le périmètre de transports urbains (y compris Carcassonne qui est « ville isolée » et qui compose le pôle urbain à elle seule). Le cas de Laval est assez similaire car son pôle ne comprend qu'une seule commune de banlieue.

Entre 1990 et 1999, la population des 29 pôles urbains s'est accrue de 410 000 habitants dont 303 000 correspondent à l'accroissement démographique des 342 communes qui composaient déjà les pôles urbains en 1990 et 107 000 à la population des 49 communes qui n'appartenaient pas aux pôles urbains en 1990.

¹ Christophe Surowiec est membre du laboratoire Mobilités, Réseaux, Territoires et Environnement de l'université de Cergy-Pontoise.

² Le zonage en aires urbaines a été proposé par l'Insee en 1997 sur la base des données du recensement de 1990 puis mis à jour avec les données de 1999.

Le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'appartient pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. L'aire urbaine est constituée d'un pôle urbain et de communes périurbaines qui sont des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Elle est constituée d'un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave.

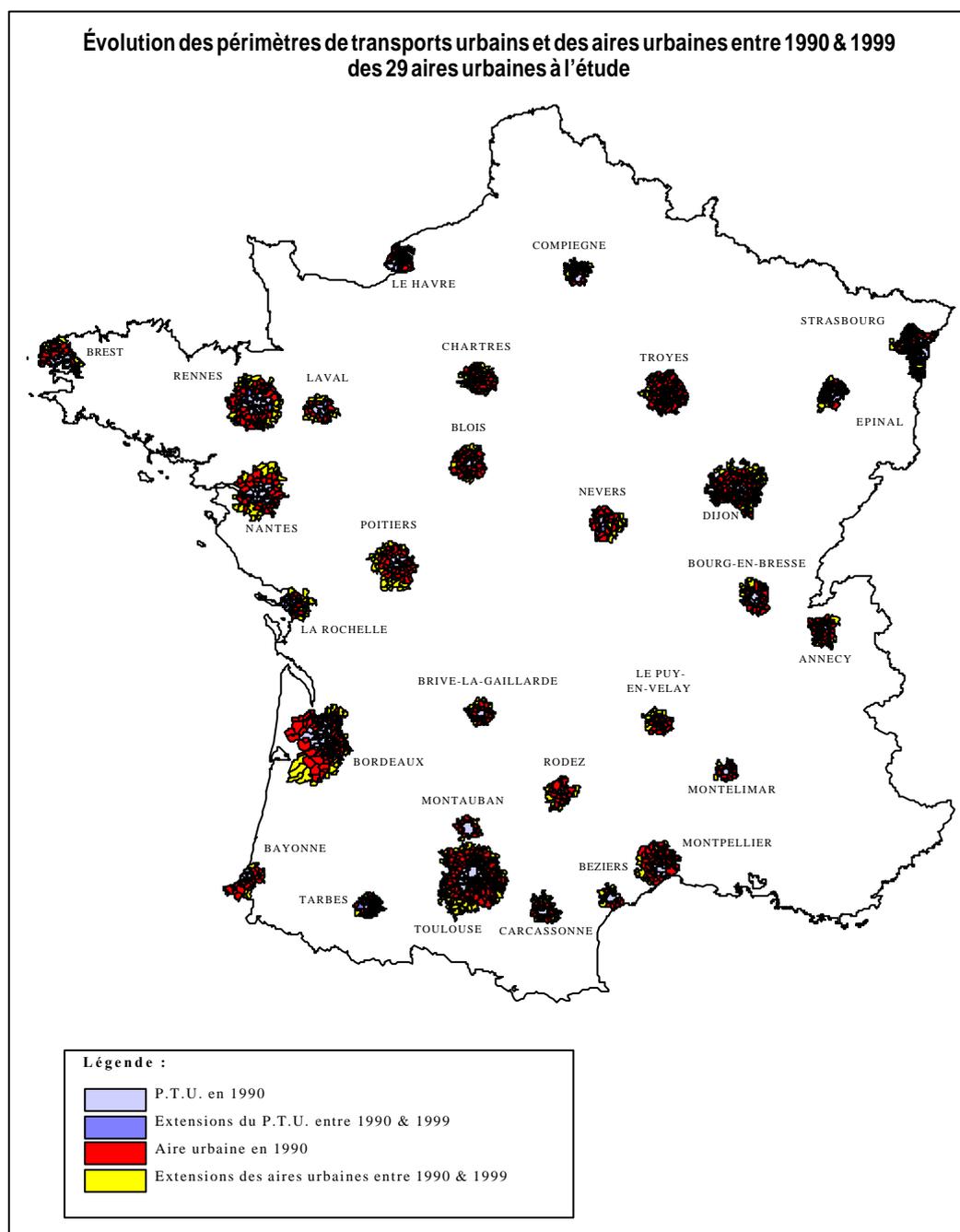
³ Le périmètre de transports urbains est la zone où l'autorité organisatrice (AO) de transport urbain exerce la compétence transport.

AIRES URBAINES

17 communes périurbaines qui, en 1990, faisaient déjà partie des périmètres de transports urbains ont été absorbées par les pôles urbains de 1999. Seules 12 communes supplémentaires qui appartenaient déjà aux pôles urbains de 1990 s'ajoutent aux périmètres de transports urbains, ce qui représente environ 37 000 habitants.

Ainsi, le taux de couverture des pôles urbains par les périmètres de transports urbains reste stable avec 93 % de la population des pôles urbains qui appartient aussi aux périmètres de transports urbains (tableau). Mais, alors qu'en 1990, parmi les 342 communes des pôles urbains, 222 communes se trouvaient également incluses dans les périmètres des transports urbains (65 %), en 1999, parmi les 391 communes des pôles urbains, 251 composaient les périmètres de transports urbains (64 %).

Pour constater que la situation ne s'améliore pas sur la période intercensitaire, nous ne nous intéressons ici qu'au seul critère d'appartenance au périmètre des transports urbains pour les communes des pôles urbains, sans tenir compte de la qualité de la desserte en transports collectifs.



AIRES URBAINES

Population et nombre de communes composant les 29 aires urbaines selon le zonage en aires urbaines aux recensements 1990 et de 1999

	définition ZAU 1990				définition ZAU 1999			
	population en 1990	dont couverte par le PTU	population en 1999	dont couverte par le PTU	population en 1990	dont couverte par le PTU	population en 1999	dont couverte par le PTU
pôles urbains	4 922 982	4 592 196	5 225 987	4 898 077	5 012 574	4 637 748	5 333 043	4 961 049
communes périurbaines	1 592 092	180 293	1 809 118	296 323	1 932 576	134 741	2 165 750	233 351

	nombre de communes en 1990	dont couverte par le PTU de 1990	dont couvertes par le PTU de 1999	nombre de communes en 1999	dont couverte par le PTU de 1999
pôles urbains	342	222	234	391	251
communes périurbaines	1 521	58	86	2 061	69

... alors que seulement 11 % de la population des communes périurbaines appartient à un périmètre de transports urbains

L'analyse menée pour les communes périurbaines de ces mêmes 29 aires urbaines souligne la faiblesse de la desserte par les transports urbains de la périphérie des agglomérations.

En 1990, la population des 1 521 communes périurbaines des 29 aires urbaines considérées représentait 1,6 million d'habitants dont 180 000 appartenaient aux périmètres de transports urbains (57 communes). Ainsi, seul un habitant périurbain sur neuf avait la possibilité d'utiliser les transports urbains.

Entre 1990 et 1999, 28 communes supplémentaires sont ajoutées aux périmètres de transports urbains de 1990.

Mais, dans le même temps, le zonage en aires urbaines a été redéfini et l'extension territoriale des communes périurbaines s'est traduite par l'adjonction de 540 communes supplémentaires dont aucune n'a été intégrée dans les périmètres de transports urbains.

Ainsi, en dépit de l'accroissement de plusieurs périmètres de transports urbains, le taux de couverture moyen de la population des communes périurbaines par les périmètres de transports urbains est nettement en recul, de 16 % à 11 %. Tandis que, en 1990, 1,4 million de personnes habitant des communes périurbaines (définition de l'aire urbaine de 1990) étaient à l'extérieur des périmètres des transports urbains, en 1999, ce sont 1,9 million de personnes habitant des communes périurbaines (définition de l'aire urbaine de 1999) qui sont dans cette situation.

Ce phénomène est accentué par l'absorption de communes périurbaines appartenant aux périmètres de transports urbains de 1990 dans les pôles urbains de 1999.

Un retard qui ne se comble pas

La dégradation de la situation dans la desserte du périurbain s'explique aussi par l'évolution démographique entre 1990 et 1999, dont plus de 80 % concerne des communes situées hors des périmètres des transports urbains de 1990.

Entre 1990 et 1999, l'évolution démographique des 29 pôles urbains étudiés (303 000 habitants) est davantage liée au solde naturel (236 000 habitants)



AIRES URBAINES

qu'au solde migratoire (67 000 habitants). Cependant, près de 40 % du solde migratoire global concerne des communes des pôles urbains qui n'appartiennent pas aux périmètres des transports urbains, lesquels couvraient pourtant 93 % de la population des pôles urbains. En revanche, le solde naturel a été massivement « capté » par les périmètres des transports urbains (à plus de 96 %).

Le solde migratoire de la zone périurbaine des vingt-neuf aires urbaines étudiées est proche de 156 000 habitants, auquel s'ajoute un solde naturel de 63 000 habitants. Cependant, moins de 20 % de la population migrante est venue s'installer dans des communes périurbaines incluses dans les périmètres de transports urbains de 1990.

Ainsi, non seulement, les aires urbaines s'accroissent plus vite que les périmètres de transports urbains ne se développent mais, de plus, la densification des aires urbaines s'effectue essentiellement à la périphérie, déjà mal desservie par les transports urbains.

Les périmètres de transports urbains couvrent donc très mal les communes extérieures aux pôles urbains de 1990. Malgré des extensions des périmètres de transports urbains, le développement des aires urbaines et leur densification, qui s'effectue principalement à leur périphérie, conduisent à une détérioration du taux de couverture des aires urbaines par les périmètres de transports urbains : en 1999, seulement 16% de la population des communes périurbaines de 1990 est desservie par des transports urbains. Autrement dit, la très grande majorité de la population périurbaine qui était déjà sous l'influence d'un pôle urbain en 1990 n'est toujours pas desservie par les transports urbains en 1999.

Méthodologie

Plusieurs situations peuvent se présenter quant à la superposition des périmètres de transports urbains et des aires urbaines : la plus simple est celle où à une aire urbaine correspond un seul périmètre de transport urbain totalement inclus dans l'aire urbaine. On peut alors facilement comparer les évolutions des compositions communales des deux périmètres comme le montre l'exemple de l'aire urbaine de Nantes (carte Nantes).

Mais on observe également quelques cas où le périmètre de transports urbains contient des communes situées à l'extérieur de l'aire urbaine, comme c'est le cas pour Arras où le périmètre de transports urbains contient des communes situées dans une autre aire urbaine (carte Arras).

Parfois encore, une même aire urbaine contient plusieurs périmètres de transports urbains, comme à Nice (carte Nice).

Enfin, des communes d'une petite aire urbaine sans périmètre de transports urbains en 1990 peuvent être absorbées par une plus grande aire urbaine en 1999, comme à Metz (carte Metz).

Nous étudions ici l'évolution de vingt-neuf aires urbaines⁴ qui ne contiennent qu'un seul périmètre de transports urbains (cf. carte). Ces vingt-neuf aires urbaines ont été retenues de façon à retracer l'ensemble des situations des aires urbaines de province.

La population de ces vingt-neuf aires urbaines atteignait 6,5 millions de personnes en 1990 dont les trois quarts résidaient dans les pôles urbains. En 1999, la population des 29 aires urbaines atteint 7,5 millions d'habitants dont 71 % résident dans les pôles urbains.

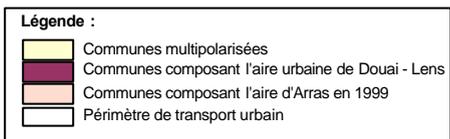
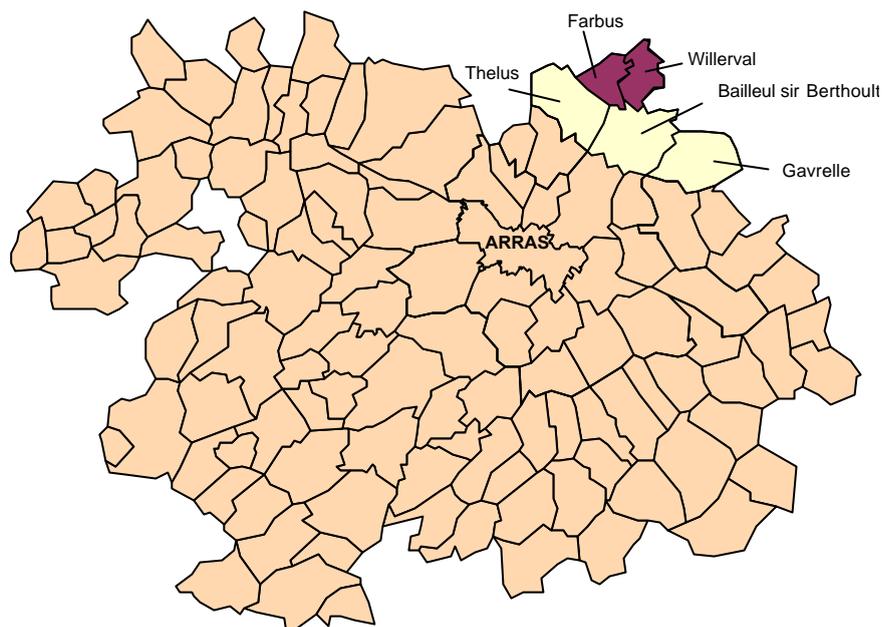
Dans le même temps, la population des communes des périmètres de transports urbains est passée de 4,8 millions à 5,2 millions d'habitants.

⁴ Annecy, Le Havre, Toulouse, Bayonne, Le Puy en Velay, Béziers, Montauban, Blois, Montélimar, Bourg en Bresse, Montpellier, Brest, Nantes, Brive-la-Gaillarde, Nevers, Carcassonne, Poitiers, Chartres, Rodez, Compiègne, Strasbourg, Dijon, Tarbes, Épinal, Troyes, La Rochelle, Bordeaux, Laval, Rennes.

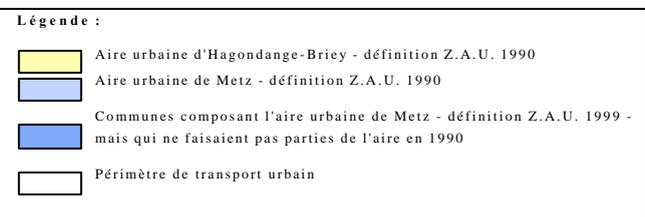
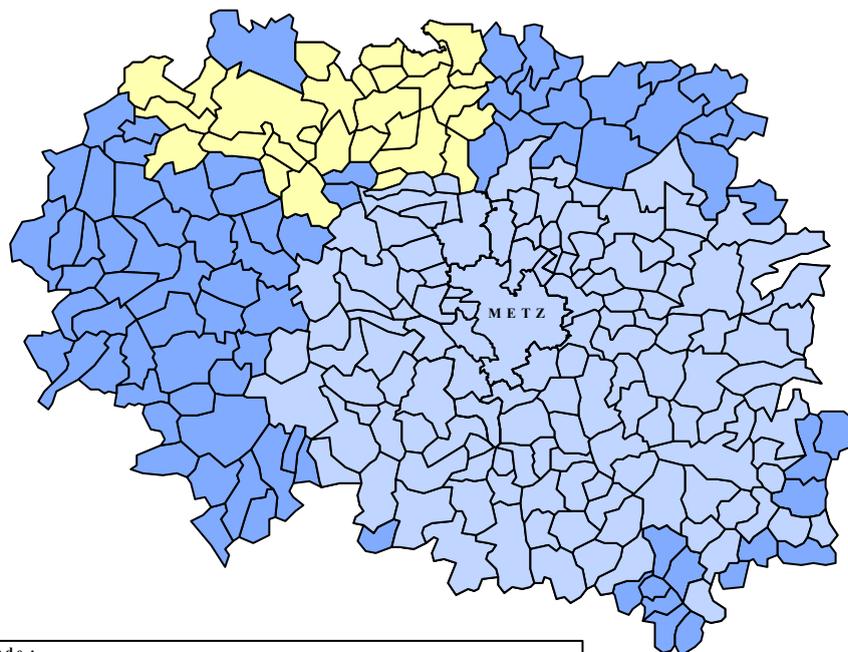


AIRES URBAINES

Le périmètre de transport urbain et l'aire d'Arras en 1999
Le P.T.U. comprend des communes extérieures à l'aire urbaine

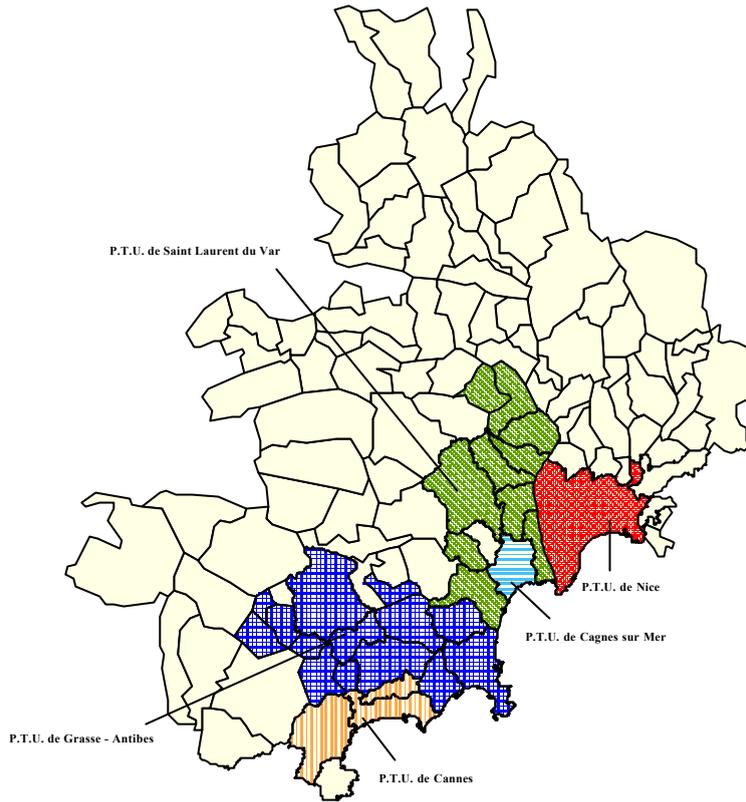


Aire urbaine de Metz en 1999 :
L'aire urbaine d'Hagondange - Briey a été absorbée par celle de Metz

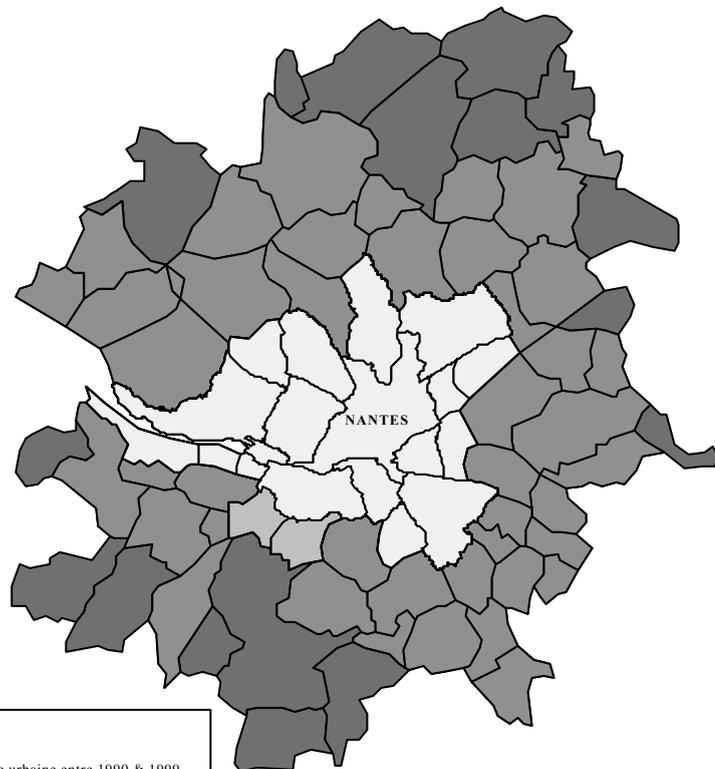


AIRES URBAINES

Aire urbaine de Nice en 1999 : L'aire contient cinq différents P.T.U.



Évolution comparée de l'aire urbaine et du périmètre de transports urbains à Nantes
Le P.T.U. est entièrement situé à l'intérieur de l'aire urbaine nantaise



Légende :

-  Aire urbaine 1990
-  Extensions de l'aire urbaine entre 1990 & 1999
-  P.T.U. en 1990
-  Extensions du P.T.U. entre 1990 & 1999
-  Périmètre de transport urbain