



SÉMINAIRE
DE L'OBSERVATION URBAINE

Urbain or not urbain ?

Comment définir et mesurer la ville :
des approches diverses pour répondre
aux enjeux d'une urbanité multiple

30 NOVEMBRE - PARIS

Délimiter les villes par les temps de transport : une expérimentation à partir de trois grandes métropoles européennes

Marianne Guérois, Anne Bretagnolle, Antonin Pavard -
Géographie Cités ; ESTP Paris

La comparaison internationale des aires urbaines fonctionnelles est très complexe à mener du fait des difficultés d'accès aux données de flux qui caractérisent les interactions quotidiennes entre une zone centrale et les localités périphériques. En Europe, les Functional Urban Zones (OC-DE-UE 2012) constituent la première base de périmètres harmonisés pour les aires urbaines de plus de 50 000 habitants. Toutefois, leur utilisation se heurte à plusieurs problèmes d'ordre méthodologique, liés aussi bien à l'absence des données de navetteurs dans certains pays, à la grande hétérogénéité des mailles statistiques locales d'un pays à l'autre, qu'au choix du seuil de polarisation des actifs défini pour savoir quelles communes périphériques rattacher au cœur des villes.

Cette présentation rend compte d'une approche complémentaire fondée non pas sur les flux observés mais sur des hypothèses d'accessibilité

temporelle au centre des villes et de stabilité des budget-temps de transport quotidiens. Nous proposons un retour critique sur une expérience menée à partir du cas de trois grandes métropoles (Paris, Barcelone et Berlin), pour lesquelles nous avons construit des isochrones délimitant des aires d'accessibilité au centre à l'aide de données de temps de transport routier avec congestion (base Navstreets, modèle de référence). Les résultats seront discutés en deux temps : tout d'abord, les temps de trajets obtenus à partir de ce modèle de référence très détaillé seront comparés aux périmètres déduits de l'observation des navettes domicile-travail, afin d'identifier l'isochrone qui se rapproche le plus d'une délimitation classique par les navettes. Puis ce modèle de référence sera confronté à d'autres méthodes plus simples d'estimation de la congestion routière afin de tester la pertinence de modèles d'accessibilité routière au centre moins coûteux à mettre en œuvre.