

En 2012, la DATAR a publié une étude<sup>1</sup> intitulée *les systèmes urbains français*, réalisée en 2010-2011 avec l'unité mixte de recherche *Géographie Cités* de l'université Paris-Diderot.

Cette étude propose une approche des dynamiques territoriales par l'analyse de flux échangés entre les 354 aires urbaines françaises, en mesurant à la fois l'ampleur de ces flux et les endroits où ils se cumulent, exprimant ainsi des liens préférentiels entre aires urbaines. Le tableau ci-contre présente les sept indicateurs qui ont été sélectionnés et qui relèvent de trois grands champs : les mobilités, les échanges d'information et les échanges économiques.

L'étude a permis de représenter trois types de liens :

- des liens de proximité qui définissent de fait les systèmes urbains,
- des liens entre ces systèmes (deuxième petite carte p3) et avec Paris (première petite carte p 3).

Tableau 1. Les types de liens pour définir les systèmes urbains

	Société mobile et de loisirs	Société de la connaissance et de l'information	Aspects économiques et financiers
Mobilité domicile-travail	+		+
Migration résidentielle	+		+
Système Grande Vitesse (offre aérienne + TGV)	+		+
Liens établissement(s)-siège dans les secteurs technologiquement innovants		+	+
Partenariats scientifiques européens	+	+	+
Liens établissement(s)-siège dans tous les secteurs d'activités		+	+
Liens résidences principales-résidences secondaires	+		+
	+	+	+



Indicateur déterminant



Indicateur important

Elle propose ainsi 26 systèmes urbains dont certains apparaissent peu polarisés : à Nice, par exemple, les liens sont assez équilibrés entre les aires qui font système ; à l'opposé, à Bordeaux, les liens sont centrés en étoile sur la ville principale.

Lorsque l'aire urbaine de Paris est prise en compte dans l'analyse, certains systèmes urbains de proximité ne sont pas modifiés mais sont intégrés dans le système de proximité de Paris : c'est le cas de cinq systèmes de Rouen, Caen, Orléans-Tours, Amiens et Le Mans-Alençon ; ce n'est pas le cas des trois systèmes d'Auxerre, Troyes et Reims (ce qui ne signifie pas qu'il n'y a pas de liens avec Paris).

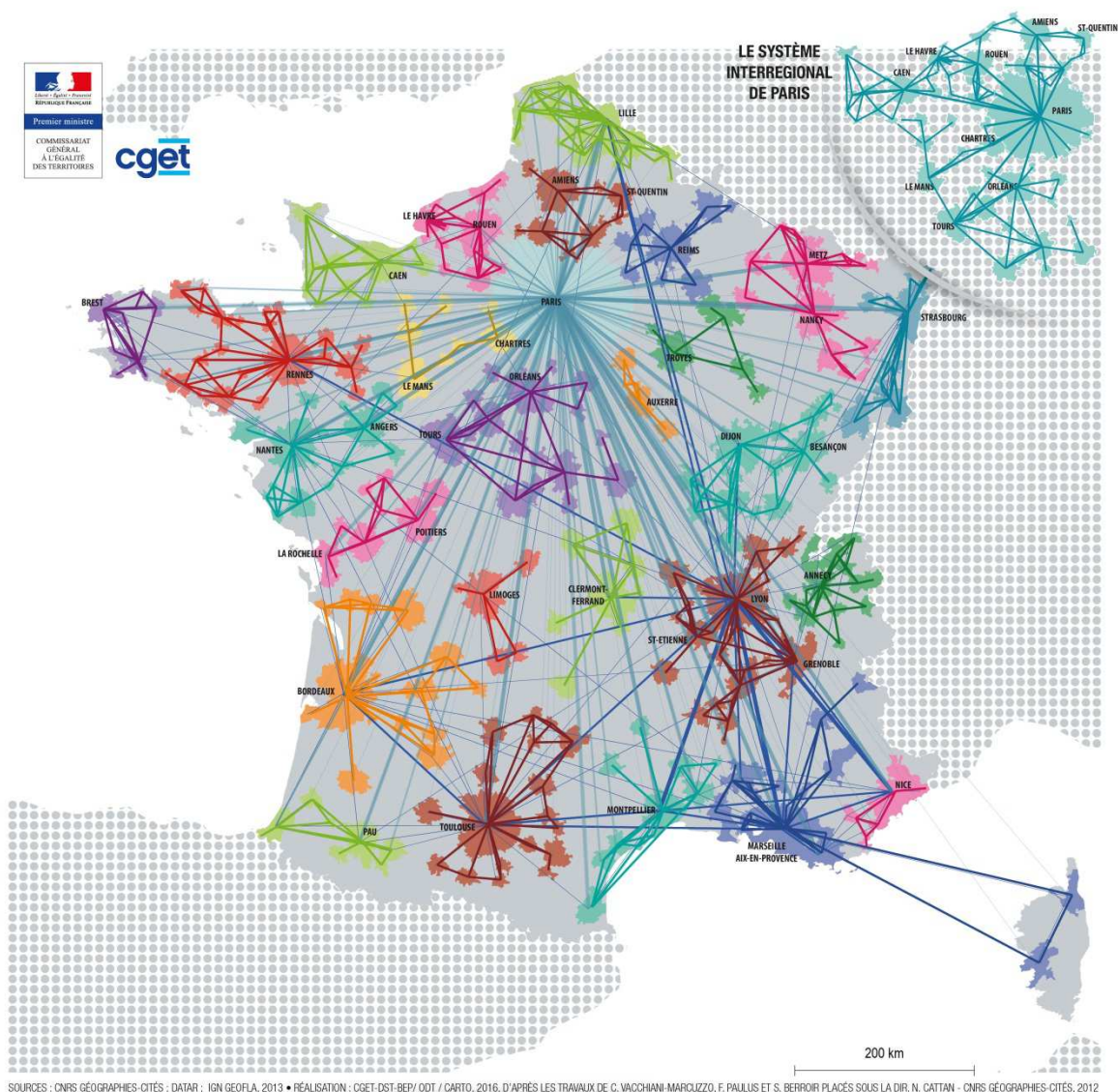
Quant aux relations entre systèmes et avec Paris, l'étude montre que

- les liens entre les systèmes de Lyon, Grenoble, Marseille, Nice, Toulouse, Bordeaux, Rennes, Nantes, Lille et Strasbourg sont robustes (fondés sur plus de 4 indicateurs),
- tandis que les liens à l'aire parisienne concernent tous les systèmes urbains français : elles s'effectuent soit via le pôle principal du système (Nice, Marseille, Toulouse ou Caen), soit de façon multiple via les villes moyennes (Saint Nazaire, Cholet et la Roche-sur-Yon pour le système urbain de Nantes).

Accessibles sur Internet, les systèmes urbains proposés par cette étude sont représentés ci-après dans les planches des pages 2 et 3.

Reporté en page 4 sur la carte des 26 systèmes urbains, le maillage aéroportuaire contribue à porter et développer les liens entre grands systèmes urbains et avec Paris.

<sup>1</sup> S Berroir, N Cattani, M Guérois, F Paulus, C Vacchiani-Marcuzzo, *Les systèmes urbains français - synthèse*, DATAR, travaux en ligne n°10, 2012

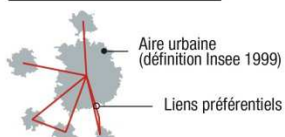


## LES SYSTÈMES URBAINS FRANÇAIS

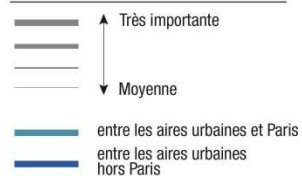
### Les 26 systèmes urbains régionaux



### Armature du système urbain régional



### Intensité de la relation



## DES TERRITOIRES COMPOSANT DE VASTES SYSTÈMES URBAINS

Le territoire national est structuré par un ensemble de systèmes urbains fonctionnant à différentes échelles, du niveau régional au niveau national. Ces interdépendances entre aires urbaines sont mises en évidence en cumulant différents indicateurs de flux comme les relations domicile-travail, les migrations résidentielles, les réseaux de transport, les relations sièges-établissements, etc.

Les territoires urbains entretiennent plusieurs niveaux de relation. Un premier niveau de 26 systèmes urbains peut être mis en évidence,

montrant une échelle de fonctionnement qui recoupe pour partie voire dépasse les anciens périmètres régionaux (systèmes de Bordeaux et de Dijon par exemple).

Un deuxième niveau de relations souligne la force des liens de Paris avec l'ensemble des aires urbaines, constituant un vaste système national.

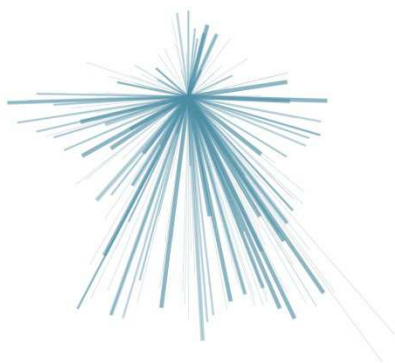
Le troisième niveau rend compte du fait que la plupart des aires urbaines entretiennent des relations de moyenne et longue portée avec d'autres aires à un niveau interrégional.

*NB : à noter, la prudence nécessaire à adopter par rapport à cette approche qui permet davantage de souligner l'importance des liens et la constitution en systèmes que de décrire une géographie qui serait intangible. Statistiquement en effet, ces flux et échanges sont encore très difficiles à mesurer et plusieurs méthodes d'analyse sont possibles.*



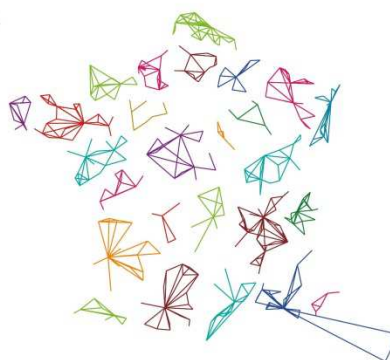
### EN SAVOIR PLUS SUR L'ÉTUDE

L'UMR Géographie Cités (CNRS et Université Paris Panthéon-Sorbonne), suite à une commande de l'ex-Datar, a proposé en 2009-2010, une lecture renouvelée du fonctionnement urbain national. Cette étude a cherché à caractériser les interdépendances entre les aires urbaines en cumulant 7 indicateurs de flux relatifs au développement territorial (les relations domicile-travail, les migrations résidentielles, les migrations liées aux résidences secondaires, les réseaux à grande vitesse – aérien et ferroviaire –, les réseaux de recherche, les relations sièges-établissements, les relations sièges-établissements dans les secteurs innovants). Cette méthodologie a permis d'identifier les systèmes présents sur le territoire national, d'en dresser la typologie et de détailler leurs spécificités.

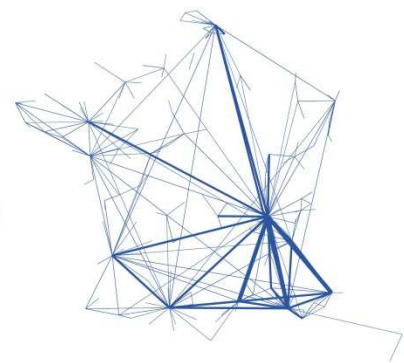


**LES PRINCIPAUX LIENS  
AVEC L'AIRE URBAINE DE PARIS**

### LA MULTIPLICATION ET LA DIVERSIFICATION DES ÉCHANGES DESSINENT DE NOUVEAUX ESPACES.



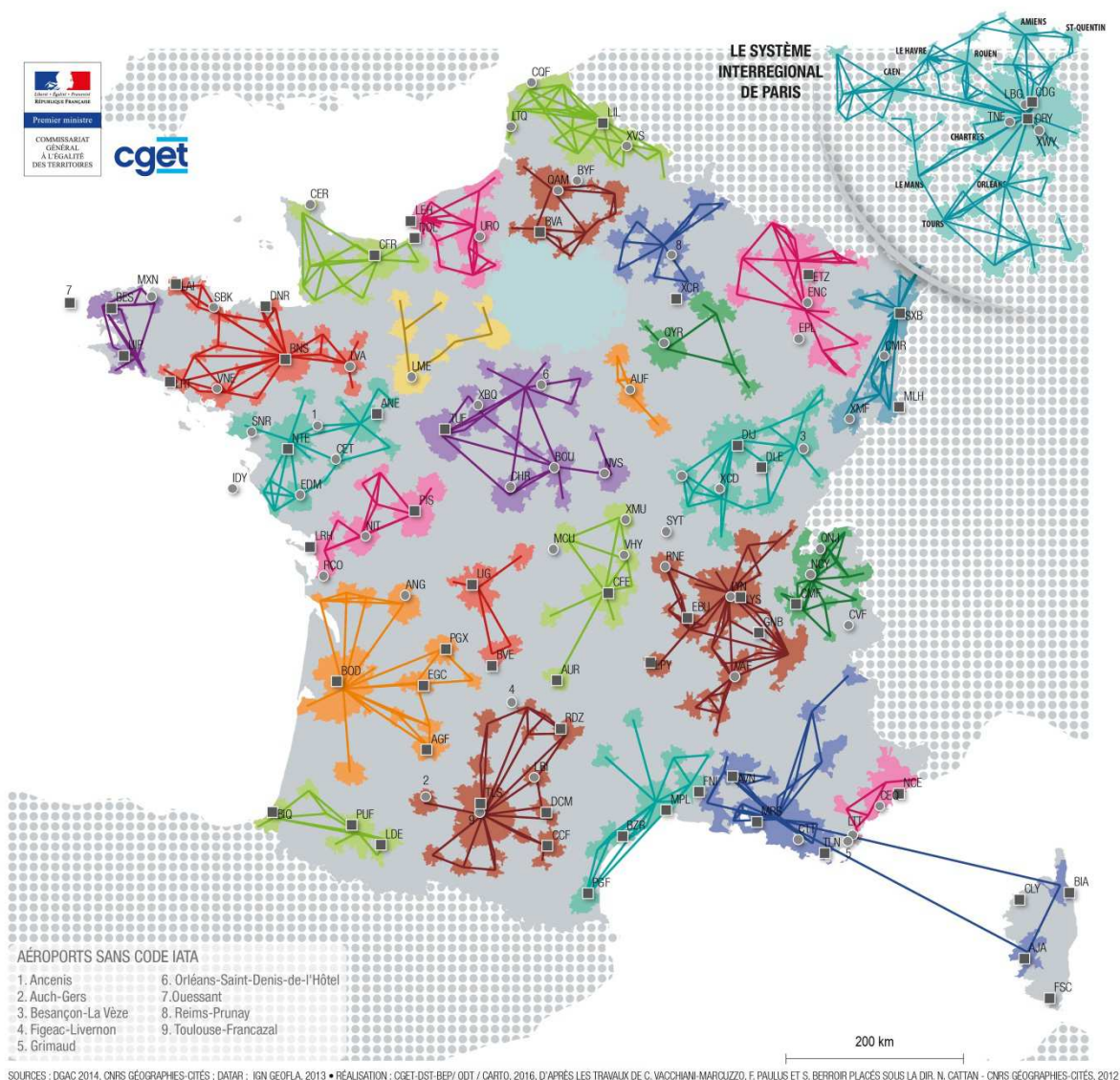
**LES SYSTÈMES URBAINS  
RÉGIONAUX**



**LES PRINCIPAUX LIENS ENTRE  
AIRES URBAINES (HORS PARIS)**







## AÉROPORTS ET SYSTÈMES URBAINS FRANÇAIS

