

La méthode de construction des cities et des aires urbaines fonctionnelles (FUA)

La méthode de construction des cities et des aires urbaines fonctionnelles repose sur les principes édictés par Eurostat, dans son guide méthodologique. Ils sont les suivants :

1. Une city se compose d'une ou plusieurs communes dont la majorité de la population vit dans un centre urbain d'au moins 50 000 habitants.
2. Une zone urbaine fonctionnelle (FUA - Functional Urban Area) se compose d'une city et de sa zone de navettage. La zone de navettage correspond à l'ensemble des communes dont au moins 15% des résidents actifs en emploi travaillent dans la city.

-
1. La définition de la city suit **quatre étapes** de base et repose sur la présence d'un « centre urbain » : un [concept géographique fondé sur des cellules de grille carroyée à forte densité de population](#).

- **Étape 1:** toutes les cellules de 1km² de la grille qui ont une densité de 1 500 habitants par km² ou plus sont sélectionnées.
- **Étape 2:** les cellules à forte densité contiguës sont ensuite regroupées, les trous sont comblés et seuls les clusters avec une population d'au moins 50 000 habitants sont considérés comme un centre urbain.
- **Étape 3:** toutes les communes (unités administratives locales dont au moins la moitié de la population se trouve à l'intérieur du centre urbain) sont retenues comme candidates en vue d'être intégrées à la city.
- **Étape 4:** la « city » est définie en veillant à ce que:
 - a) il existe un lien avec le niveau politique ;
 - b) au moins 50 % de la population de la city vit dans un centre urbain
 - c) au moins 75 % de la population du centre urbain vit dans une city

La grille communale de densité assure le respect des trois premières étapes et permet d'identifier les communes densément peuplées. Toutes les communes, dont le degré de densité de population est égal à 1, ont au moins 50 % de leur population, par définition, dans un centre urbain et sont donc en mesure d'être intégrées à une city.

Les 73 cities métropolitaines et ultramarines se composent donc de toutes les communes de densité 1 qui par la contiguïté de leurs limites communales permettent d'assurer la couverture de chacun des 73 centres urbains.

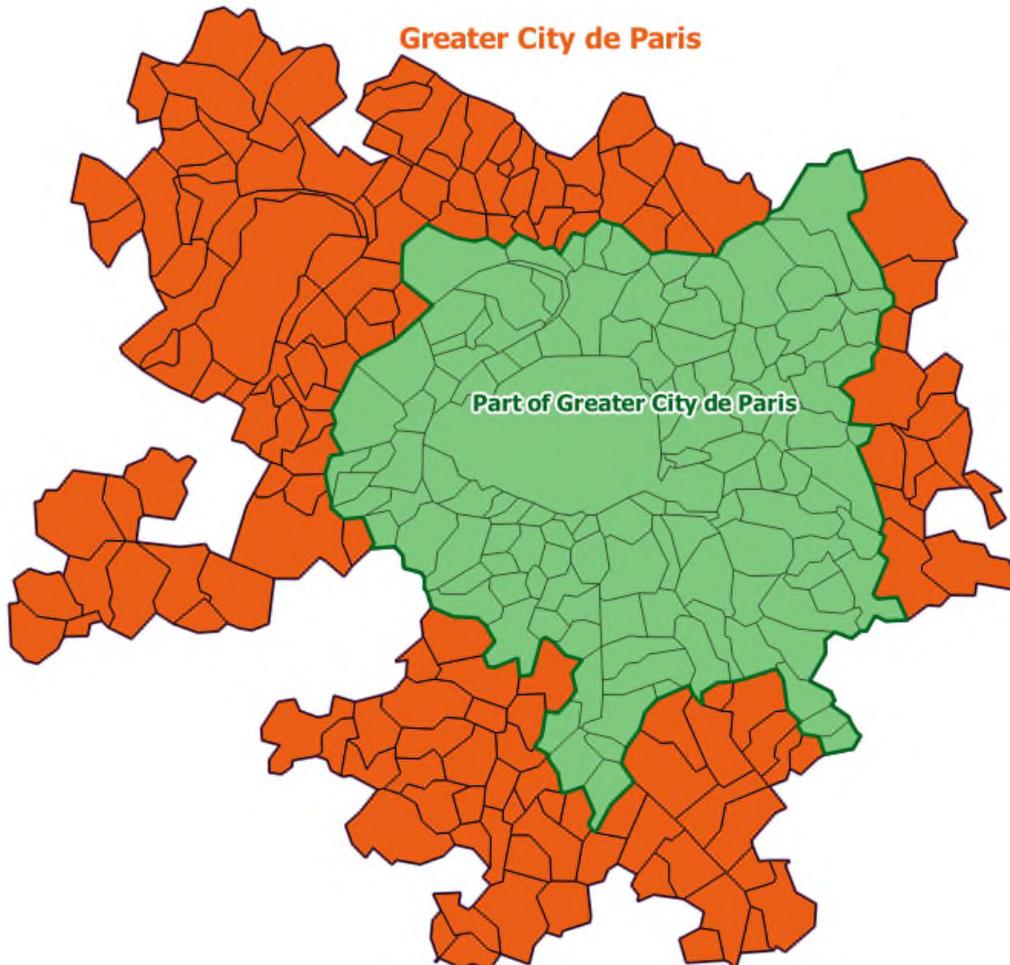
En l'absence de grille de densité sur les territoires ultramarins à l'exception de La Réunion et de la Martinique, l'identification des cities a consisté à repérer les communes de densité supérieure à 1 500 hab/km² et de population supérieure à 50 000 habitants. Les cities de Mamoudzou, Cayenne et Pointe-à-Pitre / Les Abymes ont ainsi été rajoutées à la liste.

Les points b) et c) de l'étape 4 sont ainsi, par construction, validés.

La condition relative au lien politique (point a) de l'étape 4) est remplie au niveau communal, à défaut de l'être au niveau englobant. Eurostat a validé cette position en privilégiant l'approche très resserrée autour des centres urbains à celle basée sur une maille politique englobante, comme les EPCI qui, dans le cas de la France, présentait deux inconvénients : l'inclusion parfois en nombre important de communes de densité 2 voire 3 ou 4, s'éloignant ainsi du concept géographique des cities, et un périmètre dont la stabilité n'est pas garantie sur plusieurs années.

Le centre urbain parisien présente une spécificité liée à son étendue qui a justifié la création d'une greater city. Selon la définition d'Eurostat, une greater city est une notion se rapprochant de celle de centre urbain lorsque celui-ci s'étend au-delà des frontières administratives de la city. Il est possible, en pareil cas, de redéfinir au sein de la greater city une ou des sous-partie(s) pour répondre à un besoin particulier. Une sous-partie appelée « part of greater city », avec un contour très proche de celui de l'EPCI « Métropole du Grand Paris » (à deux communes près), a donc également été créée.

Carte du centre urbain parisien



2. L'aire urbaine fonctionnelle (FUA) se compose de la ville et de sa zone de navettage. Une fois que toutes les cities sont définies, une zone de navettage peut être identifiée en fonction des habitudes de navettage et d'un seuil minimal de navetteurs, à l'aide des étapes suivantes :
- **Étape 1** : Si au moins 15% des actifs en emploi vivant dans une city travaillent dans une autre city, ces cities sont traitées comme étant des cities connectées. Dans ce cas, la première city fait partie de la FUA de la deuxième et n'a pas sa propre FUA. C'est le cas des cities de Creil, Mantes-la-Jolie, Meaux et Melun : 15% ou plus des actifs en emploi vivant dans ces cities travaillent dans la greater city de Paris. C'est pourquoi ces 4 cities font partie de la FUA de la greater city de Paris et n'ont pas leur propre FUA.
 - **Étape 2** : Toutes les communes dont au moins 15% des résidents actifs en emploi travaillent dans une city sont identifiées.
 - **Étape 3** : Les communes qui sont géographiquement incluses (enclaves) dans une FUA sans envoyer au moins 15% de leurs actifs en emploi travailler dans la city sont incluses dans la FUA. Les communes remplissant le critère de seuil mais qui ne sont pas contiguës à la FUA (exclaves) sont supprimées. Les communes qui enverraient 15% ou plus de leurs actifs en emploi dans deux cities différentes sont affectées à la FUA de la city vers laquelle le pourcentage de navetteurs envoyés est le plus élevé. Dans le cas des greater cities, les flux de navettage sont examinés vers l'ensemble de la greater city et non une ou plusieurs sous-parties le cas échéant.