

UNIVERSITE FERHAT ABBAS – SETIF 01
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET DES SCIENCES DE LA TERRE
FILIERE : GEOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
MASTER 02-
SPECIALITE : VILLES, DYNAMIQUE SPATIALE ET GESTION
MATIERE : Economie urbaine

ELEMENTS SYNTHETIQUES DE COURS

ENSEIGNANT : Mohamed BELOUNNAS

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020 /2021

GRANDS AXES DU PROGRAMME

Introduction et cadrage

AXE 1 : La ville dans l'espace géographique

- La ville complexe économique spatialement déterminant
- La ville : unité de production, distribution et consommation

AXE 2 : Economie urbaine et théorie de l'espace

- Valeur foncière : Von Thünen
- L'espace industriel : théorie de weber
- Aire d'influence commerciale : théorie des places centrales : Christaller
- Théories économiques fondamentales et activités principales

AXE 3 : Economie des transports urbains

- Transports collectifs urbains et transports individuels
- Besoins et coûts du transport collectif urbain

AXE 02 :

ECONOMIE URBAINE ET THEORIES DE L'ESPACE

PARTIE : 01

Introduction :

Les modèles théoriques qui ont abordé la question de la localisation des activités ont contribué à fonder un nouveau domaine d'investigation scientifique : celui de l'économie urbaine.

Les précurseurs qui étaient principalement des économistes, ont participé à ce que :

- la géographie s'inspire de travaux relevant initialement de l'économie ;
- Il fallait dépasser une situation où l'économie politique classique, d'A. Smith à Ricardo, ne prenait pas en compte l'espace et en particulier la distance ;
- la géographie empruntera cependant d'emblée à l'économie des concepts de base : production, distribution et consommation qui résultent de décisions prises par les acteurs.

Dans cette corrélation entre économie et géographie, plusieurs approches ont vu le jour en proposant chacune son modèle de localisation. Des modèles qui devaient répondre à diverses questions.

- combien de produits doit-on fabriquer ? Il s'agit de savoir les types de biens ou services à produire et essentiellement si l'entreprise fabriquera un seul bien (output) ou plusieurs ;
- comment produire, c'est-à-dire quel type d'organisation en un ou plusieurs établissements ;
- où produire ? l'espace : un plan, un point, la dimension distance et transports ;

- quelles quantités à produire dans différents lieux (prix, coûts, marchés) ;
- quels critères doit-on retenir pour décider : coûts de transport, prix ou profits ;
- comment tenir compte du facteur temporel ? sachant que toute production est un investissement, il faut donc tenir compte du temps de pérennité des produits périssables.

Dans chaque question prise en tant que telle ou considérée neutre par hypothèse, il y a une interrogation concernant l'espace.

A- La valeur foncière chez Von Thünen

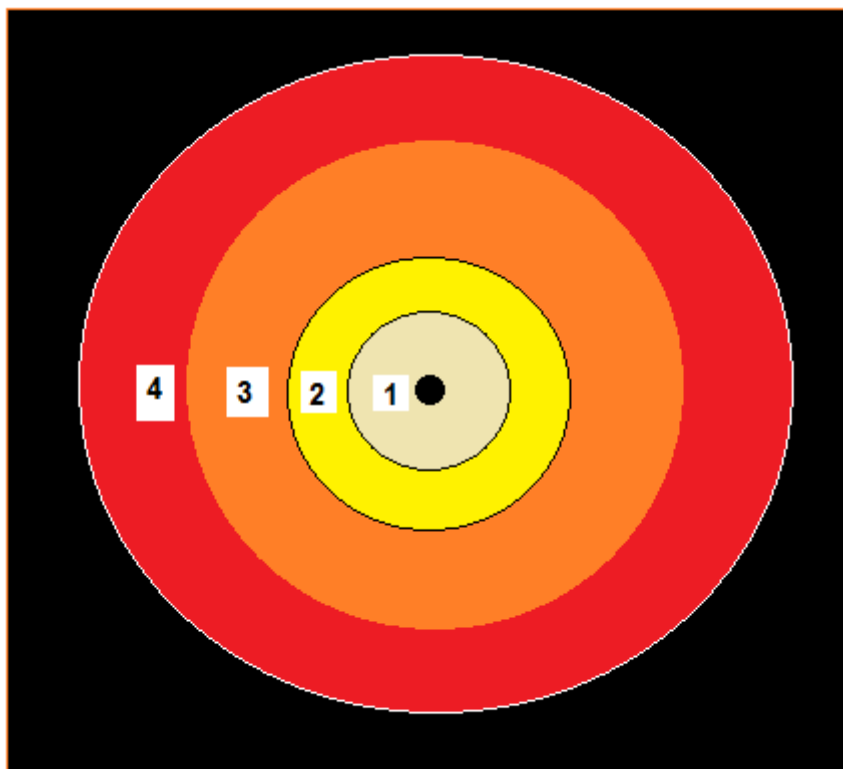
Le « **modèle** » que l'on doit à Johann Heinrich Von Thünen (1783-1850) permet de comprendre la répartition des productions agricoles dans une plaine isotrope en fonction de la « **distance** » à une unique ville.

Cette dernière est en effet assimilée au seul marché (monopole) où les propriétaires terriens vendent leurs produits. Tout l'art pour ces propriétaires consiste alors à dégager le plus de profits, autrement dit la rente foncière la plus élevée possible. Reposant sur des observations menées dans des domaines de Prusse orientale et visant à rentabiliser son propre domaine de Tellow dans la plaine du Mecklembourg au sud de Rostock, le modèle de Thünen tient ainsi compte du caractère plus ou moins périssable des productions (opposition entre cultures maraîchères, lait d'une part et cultures céréalières et forestières d'autre part) et de la distance à la ville-marché, ce faisant du coût de transport variant en fonction des denrées. Comme la plupart des modèles et des théories concernant la localisation d'activités économiques ou de productions, ce modèle repose sur des principes d'optimisation et d'équilibre.

Il en résulte une organisation des différentes cultures en cercles concentriques autour de la **ville-marché**.

- A proximité de celle-ci se trouvent les cultures maraîchères et les troupeaux de bêtes liés à la production laitière – toutes deux caractérisées par une rente foncière maximale très élevée qui décroît rapidement avec l'éloignement à la ville-marché.
- Dans une deuxième auréole plus grande se trouvent les exploitations forestières, dont les rentes foncières maximales sont plus faibles et diminuent moins fortement en fonction de la distance à la ville.
- Dans une troisième auréole plus éloignée de la ville-marché et de taille équivalente à la deuxième, sont regroupées l'ensemble des céréales (Thünen ayant raisonné à partir de la culture du seigle), dont la rente foncière maximale est plus faible que celles des exploitations forestières et diminue encore moins fortement au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville-marché.
- Enfin, dans une quatrième et dernière auréole sont regroupés les troupeaux de bêtes élevées pour leurs viandes. La succession des cultures est largement expliquée par les arbitrages après comparaisons entre les valeurs de la rente foncière associée à chacune des productions.

Shéma du modèle proposé par Von Thünen



LA VILLE / MARCHÉ



MARAICHAGE ET ÉLEVAGE LAITIÉ



FORÊT POUR BOIS DE CHAUFFAGE



CÉRÉALES, CULTURES DE PLEIN CHAMP



ÉLEVAGE EXTENSIF

OBSERVATION : LA ZONE SOMBRE EN EXTÉRIEUR REPRÉSENTE LA RÉGION OÙ L'AGRICULTURE N'EST PLUS RENTABLE.

Résumé et application théorique

Hypothèses du modèle :

- Une ville unique est située au centre d'un « État isolé » et constitue l'unique marché (ponctiforme) pour les produits agricoles. État isolé signifie qu'il n'y a pas de commerce international.
- L'État est constitué d'une plaine uniforme au point de vue physique (sol, climat, topographie, fertilité etc.).
- Les conditions de transport sont les mêmes dans toutes les directions. Il n'y a pas de routes.
- Les prix sont fixés à la ville et ne changent pas.
- Les producteurs sont motivés par la maximisation de leur profit.

Application théorique (exemple)

La rente foncière (profit) pour un produit i , à une distance d du marché est :

$$R_i = (p_i - c_i) - T_i * d$$

R_i : rente foncière (profit)

p_i : prix du marché du produit i par unité de surface

c_i : coût de production de i par unité de surface

T_i : coût du transport de i , par unité de distance pour le produit d'une unité de surface.

d : distance à la ville (marché).

Ainsi, plus on s'éloigne du marché, plus la rente foncière diminue. Mais le coût de transport n'étant pas le même pour tous les produits, les courbes de profit de 2 produits peuvent se couper. Le producteur choisira le produit pour lequel R_i est le plus élevé.

Dans l'exemple de la présentation :

$$R_a = (20\,000 - 10\,000) - 200\,d = 10\,000 - 200\,d$$

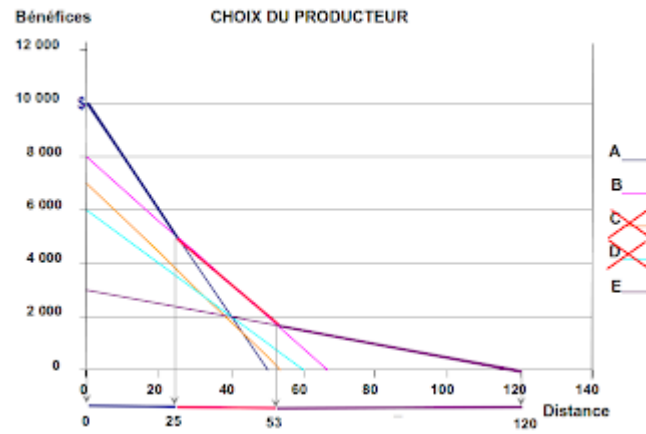
$$R_b = (15\,000 - 7\,000) - 120\,d = 8\,000 - 120\,d$$

$$R_c = (10\,000 - 3\,000) - 130\,d = 7\,000 - 130\,d$$

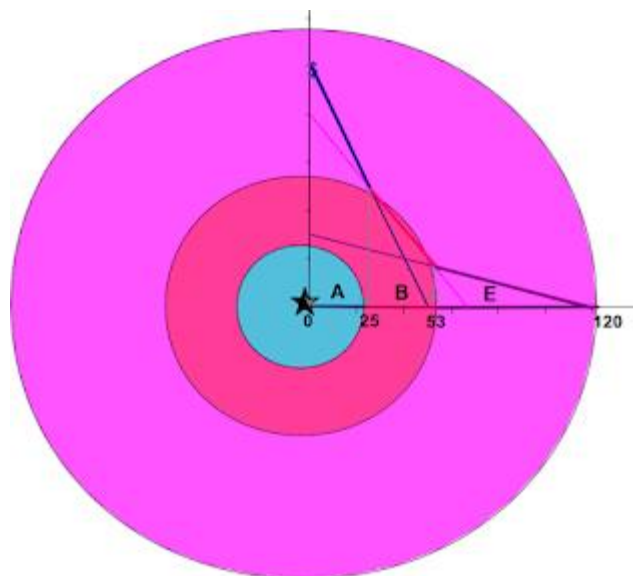
$$R_d = (11\,000 - 5\,000) - 100\,d = 6\,000 - 100\,d$$

$$R_e = (5\,000 - 2\,000) - 25\,d = 3\,000 - 25\,d$$

Ce qui donne le graphique suivant :



Et la carte des productions :



B- L'espace industriel à travers la Théorie de Weber

Modèle de ALFRED WEBER (localisation industrielle)

Alfred Weber (1868- 1958) est un économiste et un sociologue dont les travaux ont influencé la géographie économique moderne.

Frère du sociologue Max Weber, Alfred Weber s'est interrogé sur les logiques de la localisation des industries. Professeur à Berlin en 1895, puis à Prague et enfin à Heidelberg, il publie en 1909 *La Théorie de la localisation des industries* ((de) *Über den Standort der Industrien*) qui tente, comme Von Thünen l'avait fait pour les activités agricoles, de définir un modèle explicatif d'un phénomène d'industrialisation qui s'accroît en ce début de xx^e siècle.

Pour lui, une question centrale se pose : où localiser les industries ?

- Près des matières premières utilisées (mines, champs...) ?
- Ou bien près des lieux de consommation ?
- Ou bien près de la main d'œuvre disponible ?
- Ou bien encore sur les nœuds de transports ?

Objectif : il s'agit d'assurer la localisation idéale ou optimale d'un établissement industriel.

Ainsi, il entreprend un raisonnement en 03 étapes :

Première étape : (hypothèses du modèle)

- Espace parfaitement homogène (plaine homogène d'une égale facilité de transport)
- 03 points correspondent à :
 - La source d'énergie
 - Fournisseur de matières premières

- Marché

Sous ces conditions, le modèle démontre que le coût de transport détermine la localisation industrielle idéale.

- Un indice matériel (rapport en poids des matières premières aux produits finis) permet d'évaluer le degré de liaison de l'établissement aux sources de matières premières, d'énergie et marché).

Deuxième et troisième étape :

Introduction d'autres éléments ou variables :

- Main-d'œuvre au coût hétérogène dans l'espace
- Economie d'agglomération (présence dans un même espace de plusieurs établissements concurrents). C'est ce que permet l'indice appelé de Weber.

L'INDICE MATERIEL DE WEBER :

1- C'est le ratio entre les coûts de transport kilométrique de la quantité de matériaux nécessaires pour produire une tonne de produit fini et les coûts de transport kilométrique d'une tonne de produit fini.

Si les coûts de transport par tonne sont égaux, c'est le **ratio entre le poids des matériaux de base et celui du produit fini**.

2- La localisation optimale si l'**indice de Weber est <1**

Compte tenu des coûts relatifs du transport, nous aurons les situations suivantes : exemple d'un cas de four à pain qui sera localisé au près du marché de consommation ; Il en va de même pour les industries où le produit fini est plus volumineux que les matériaux de base ; de même si le produit fini est plus fragile, plus coûteux à transporter (explosifs,..)

3-La localisation optimale si l'**indice de Weber est >1** Compte tenu des coûts relatifs du transport, une conserverie sera localisée au près des ressources de base Il en va de même pour les industries où le produit fini est moins volumineux que les matériaux de base, de même si le produit fini est moins fragile, moins coûteux à transporter (filature, ...)

Résultat :

L'industriel est amené à comparer le gain procuré par la localisation dans un bassin de main- d'œuvre bon marché, puis à proximité d'autres établissements d'un côté avec le surcoût en transport lié à l'éloignement.

⇒ En définitive, le choix amènera l'industriel à comparer trois catégories :

- Surcoût de transport

et celui-ci par rapport aux deux catégories suivantes :

- Gains sur main d'œuvre
- Gains sur effet d'agglomération