

Débat n° 7

Exposé de Jean CHEVASSU (1)

Approche économique et approche géographique des relations villes-campagnes.

Les organisateurs de ce colloque ont bien voulu ne confier le soin de vous exposer les aspects théoriques et les problèmes pratiques auxquels se heurtent les économistes quand ils étudient les relations villes-campagnes.

Porter un choix sur les théories économiques spatiales n'est pas aisé, vu le nombre élevé d'auteurs qui se sont intéressés à ce thème au cours des dernières décennies. Du point de vue historique la tâche est plus facile. Les théories économiques classiques partent d'hypothèses spatiales, punctiformes. Certains auteurs ont bien fait référence au cadre dimensionnel de l'économie, mais ce seront les travaux de VON THUNEN au début du XIXe siècle qui poseront une base théorique aux premiers développements des théories de l'espace.

Le regain actuel des théories spatiales est dû, d'une part à l'importance qu'a prise la croissance urbaine aussi bien dans les pays développés que dans les pays sous développés, d'autre part, à la volonté des pouvoirs publics d'organiser l'espace par une politique d'aménagement du territoire et par la planification nationale ou régionale.

Cette évolution explique que l'on s'achemine de théories statiques à des théories dynamiques dans lesquelles la formalisation tient une place de plus en plus grande. Par ailleurs, certains auteurs parviennent à des modèles d'urbanisation dans lesquels l'espace concerné se limite à l'espace urbain.

Nous ne retiendrons donc dans le cadre de cet exposé que les théories qui nous semblent présenter un intérêt pratique pour l'étude des relations villes-campagnes des pays en voie de développement, où l'information statistique fait cruellement défaut.

(1) notes de l'orateur.

Dans cette optique, le choix des différentes théories nous a été principalement dicté par l'expérience limitée que nous avons eu sur le terrain. Elle concerne l'étude de quelques petites villes de Côte d'Ivoire dans le cadre d'un travail d'équipe d'économistes portant sur les problèmes d'analyse régionale.

Nous analyserons successivement :

- les principaux fondateurs des théories économiques spatiales,
- l'analyse des réseaux urbains,
- les théories de la base.

Ière partie

LES FONDATEURS DES THEORIES ECONOMIQUES

SPATIALES

I. VON THUNEN (1)

Le propriétaire terrien du MECKLEMBOURG est considéré généralement comme le fondateur de l'économie spatiale. L'observation concrète de son domaine et la théorie qu'il en tire font l'objet d'un ouvrage écrit en 1826 : "l'état isolé".

Ses hypothèses de départ sont classiques. Il considère un espace rural homogène et indifférencié, coupé du monde extérieur, où les coûts unitaires de transport sont semblables dans toutes les directions; au centre de cet espace une ville considérée uniquement comme un marché et réduite à un point. Dans ce cadre d'hypothèses très simplificatrices, il étudie la localisation optimale des cultures en fonction de leurs possibilités d'écoulement vers la ville et du coût du transport.

Il détermine ainsi un système de six cercles concentriques autour de la ville :

- 1/ Culture libre (maraîchage, production de lait)
- 2/ Sylviculture,
- 3/ culture alternée (céréales)
- 4/ assolement pastoral (céréales)
- 5/ assolement triennal (céréales)
- 6/ élevage du bétail (plus ou moins étendu suivant les variations de la demande donc du prix du marché).

Par la suite il lèvera certaines hypothèses qui modifieront les cercles concentriques :

- la plaine uniforme peut être traversée par une rivière dont les frais de transport sont inférieurs à ceux de la voie terrestre; des bandes -au lieu des cercles- s'étendent le long de la voie d'eau et finissent par la rejoindre
- d'autres villes peuvent surgir,
- la fiscalité intervient, etc...

(1) cf. cl. PONSARD, "Histoire des théories économiques spatiales" (A. Colin).

D'après D. LHUILLIER (1), dans les pays développés la localisation agricole semble toujours obéir en grande partie aux principes posés par VON THUNEN : les produits les plus difficiles à transporter se situent à proximité du marché.

Au cours de l'enquête que nous avons effectuée sur la région de BOUAKÉ, G. ANCEY a étudié l'influence de la capitale régionale sur les exploitations agricoles de la sous-préfecture de BROBO située à 25 kms. Il conclut que "le centre urbain n'a pas induit sur son environnement un développement "en extension" uniforme et généralisé ou en "profondeur". On observe seulement des franges d'activités "infra agricoles" sans répercussions sur les structures. On peut expliquer en particulier l'absence de processus de spécialisation par le fait que l'urbanisation a entraîné des habitudes de consommations étrangères à la zone (consommation de riz et de pain) auxquelles pour des raisons sociologiques, climatiques ou techniques l'offre régionale n'a pu répondre" (2).

A la tentative d'explication de la localisation agricole par VON THUNEN va correspondre au début du XIXe siècle une explication de la localisation industrielle par Alfred WEBER.

II. A. WEBER (3)

Cet auteur cherche à déterminer la localisation spatiale optimale pour une entreprise industrielle qui veut minimiser ses frais de transport sur les matières premières et sur les produits finis.

Il tient compte à la fois des coûts de transport des matières premières et des coûts de transport du produit fini vers le marché : l'attraction est exercée par le point de l'espace où le coût total de transport est minimum pour l'entreprise. Ce "point minimum de transport" est situé à l'intérieur d'un "triangle de localisation" dont les sommets sont le marché et les deux sources de matières premières supposées indispensables.

D'autres influences peuvent s'opposer au coût du transport :

- le coût de la main d'oeuvre,
- les économies résultant de la concentration et de la production de masse qu'il appelle la "force agglomérative" et qui correspond à "l'économie externe" dans la littérature contemporaine.

(1) "le coût de transport" (Cujas)

(2) G. ANCEY, cahiers ORSTOM, vol VII, N° 4, 1970.

(3) cf. Cl. PONSARD, op.cit.

Cette théorie peut trouver son application dans les pays en voie de développement. Elle explique en partie le fait que l'industrialisation y est presque exclusivement concentrée dans les ports. Si l'on prend le cas de la Côte d'Ivoire où la majorité des matières premières doivent être importées, l'ensemble des conditions posées par A. WEBER sont en général favorables à Abidjan.

Seules quelques industries de transformation de produits agricoles peuvent avoir intérêt à se localiser à proximité des matières premières qu'A. WEBER appelle "brutes". celles-ci perdant une partie de leur poids pendant la transformation.

Les effets de la localisation industrielle seront d'autant plus importants du point de vue des relations villes-campagnes qu'ils constituent ou non un stimulant pour le développement agricole.

A Madagascar, D. HARDEL a fait une étude sur la "réponse des milieux ruraux à la présence d'une industrie agricole" (1). Une usine de pasteurisation du lait a été implantée à Tananarive dans un milieu rural de production laitière. Il constate qu'elle a eu pour d'effets sur l'accroissement de la productivité. Il fait aussi intervenir des facteurs psycho-sociologiques dans son analyse des obstacles.

III. LOSCH

Afin d'éliminer toute différence spatiale d'origine non économique, LOSCH se donne un espace homogène et isotrope. Dans ce cadre la firme recherche la localisation où son profit sera maximum. Il dépasse la recherche du point minimum de transport de WEBER en intégrant l'ensemble des coûts de production de l'entreprise.

Les coûts totaux sont envisagés en fonction du chiffre d'affaires escompté, c'est-à-dire des débouchés.

(1) cahiers ORSTOM, op. cit.

Il constate que sous l'action des économies de la production de masse d'une part, des frais de transfert d'autre part, des différences spatiales apparaîtront. L'aire de marché pour un produit déterminé est d'abord un cercle dont le producteur ou le vendeur a intérêt à occuper le centre. Mais il constate que si l'on place plusieurs marchés circulaires côte à côte des vides subsistent entre eux, permettant l'installation d'entreprises locales de dimensions plus réduites. La concurrence jouant, l'espace va se couvrir de cercles d'abord tangents puis sécants. L'hexagone va apparaître comme la forme économique optimale des aires de marché. Si le coût de transport, à travers la distance, exerce encore le rôle moteur dans l'organisation de l'espace, il n'est plus le facteur déterminant.

En effet, un centre de production peut posséder une aire de marché de dimension variable en fonction des relations entre ses courbes d'offre et de demande et ses coûts de transport. Les aires de marché sont aussi délimitées par tous les coûts annexes qui augmentent avec les frais monétaires, de même que par les obstacles institutionnels et psychologiques qui augmentent avec l'éloignement de la clientèle mesuré non en distance géographique mais "en distance économique dans l'espace économique".

Ces différents facteurs l'amènent à affirmer qu'autour des grandes villes le pouvoir d'achat et le désir d'achat décroîtraient avec la distance.

A ce propos, nous avons déjà vu dans le cas de BROBO que la ville ne contribuait guère à augmenter le pouvoir d'achat des ruraux dans un pays sous-développé. Les différentes études de consommation et d'épargne dans la région de BOUAKE semblent prouver que la grande ville n'a pas plus d'influence sur le désir d'achat des ruraux. L'effet de démonstration ne peut que difficilement s'exercer quand les déplacements sont réduits à cause du coût de transport et quand les structures de consommation des urbains -et par suite l'offre de biens et services- ne correspondent pas au pouvoir d'achat des ruraux.

Par contre, les petites villes paraissent exercer un rôle non négligeable sur le pouvoir d'achat et le désir d'achat des ruraux situés à l'intérieur d'une couronne d'environ 10 kms autour du centre, distance que l'on peut parcourir à pied sans frais de transport. Dans des centres la structure de consommation n'a pas une distance économique trop grande par rapport à celle des ruraux. Aussi, la vente de produits ruraux sur le marché urbain est l'occasion de multiples déplacements qui, liés à une offre de biens et services plus accessibles, peuvent faire naître le désir de satisfaire des besoins nouveaux.

IIe partie

L'analyse des réseaux urbains.

L'étude du réseau hiérarchisé que constitue l'ensemble des villes s'est élaboré de manière progressive en intégrant successivement :

- . l'aire d'influence des villes,
- . la hiérarchie des villes,
- . l'armature urbaine.

I. L'aire d'influence des villes

C'est dans la mesure où le ressort d'influence de chaque agglomération se trouve délimité qu'une analyse de la hiérarchie des villes peut être entreprise. Les solutions ont été recherchées à l'aide de "modèles gravitationnels".

1/ La loi de Reilly

Selon Reilly, deux villes attirent des acheteurs au détail appartenant à une région rurale située entre elles, approximativement en raison directe de la population de ces deux villes, et en raison inverse du carré de leur distance au lieu considéré.

La portée de la loi de Reilly est très limitée :

- . elle ne peut être étendue sans difficultés à plus de deux villes,
- . une seule fonction urbaine (la fonction commerciale) est privilégiée,
- . les coûts de transport sont exclusivement fonction de la distance géographique.

2/ Les autres applications des modèles gravitationnels à l'analyse spatiale.

Il existe de nombreuses autres applications des modèles gravitationnels à l'analyse spatiale. En particulier, un grand nombre de phénomènes intéressant les relations spatiales ont été substitués à l'attraction commerciale utilisée par Reilly.

Mais ces relations demeurent simples; dès qu'elles se compliquent pour appréhender les réalités spatiales hétérogènes, elles nécessitent l'étude complémentaire de la hiérarchie des villes.

II. La hiérarchie des villes

L'analyse hiérarchique des villes est fondée principalement sur la théorie dite des places centrales élaborée par le géographe allemand CHRISTALLER.

Selon cet auteur la fonction principale d'une ville est de servir de place centrale, dispensatrice de biens et services à l'espace rural environnant.

Les centres urbains seront disposés en fonction de trois principes d'organisation de l'espace :

- le principe de l'organisation territoriale sur la base de la fonction d'approvisionnement qui conduit à une structure hexagonale régulière qui évoque l'analyse de LOSCH,
- le principe du transport qui délimite des aires d'influence urbaines allongées dans le sens des axes de transport qui rappelle l'analyse de Von THUNEN,
- et le principe d'organisation politique et administrative, un centre administratif devant contrôler sept centres de rang immédiatement inférieur.

Les deux types d'études précédentes sur les aires d'influence urbaine et sur la hiérarchie des villes devaient éclaircir l'analyse de l'armature urbaine d'une région.

III. L'armature urbaine

En France, le schéma d'armature urbaine a été étudié à partir de l'analyse fonctionnelle menée par les géographes, en particulier grâce aux travaux effectués par H. ROCHEFORT. Je suppose que ces analyses vous sont parfaitement connues.

Je passerai donc directement aux principales critiques qui ne paraissent devoir être adressées à l'application d'une telle analyse dans les pays en voie de développement.

En premier lieu, certains critères semblent arbitraires, de même que leur notation et la pondération des notes. En effet, comment estimer le rôle effectif d'une activité donnée si l'on n'a pas déterminé au préalable son impulsion sur la croissance urbaine et rurale ?

En Afrique, les facteurs historiques, économiques, sociologiques et politiques exercent une grande influence sur le niveau d'équipement relatif des centres urbains. En Côte d'Ivoire, par exemple, FERKESSEDOUGOU doit une partie de son développement aux relations de la Côte d'Ivoire avec les pays frontaliers du Nord dans le cadre de l'ex A.O.F., la rupture des relations avec le MALI après l'indépendance a contribué à son déclin. BOUAKE, DIIBOKRO et FERKESSEDOUGOU, situées sur la voie ferrée, ont perdu de leur influence avec le développement du réseau routier. Pour des raisons ethniques, des projets d'investissements sont en cours d'élaboration pour faire de BONDOUKROU une capitale régionale, ce qui ne se justifie pas économiquement.

Plus généralement, on peut expliquer le manque de corrélation entre le niveau de revenu et le niveau d'équipement par le fait que la capacité d'investissements est le plus souvent aux mains d'étrangers à la région (anciens colonisateurs, syro-libanais, africains étrangers). Leur décision d'investir obéit à d'autres mobiles que les facteurs économiques locaux ou régionaux : on a vu des banques ouvrir une agence dans un centre pour montrer leur bonne volonté au gouvernement; par contre d'autres entrepreneurs préfèrent rapatrier leurs capitaux par crainte des nationalisations.

En second lieu, la critériologie retenue n'accorde-t-elle pas une trop grande place aux services tertiaires rares ? Une telle optique pourrait se justifier si les services existants constituaient la base véritable de l'agglomération en attirant les autres activités ou la population et s'ils exerçaient un pouvoir d'attraction déterminant sur les habitants de la zone rurale.

Or, mis à part les grandes villes ils ne jouent aucun rôle sur l'industrialisation. Par ailleurs, les études de consommation effectuées dans la région de BOUAKE, montrent que l'influence économique des villes sur leur zone rurale s'exerce principalement par l'intermédiaire des circuits commerciaux de consommation courante. Ceci même pour une ville comme BOUAKE où le secteur des services est développé.

Enfin, on ne peut pas toujours attribuer aux services tertiaires publics la fonction qui leur est dévolue officiellement. Tel centre culturel n'aura qu'une existence théorique ou matérielle mais aucunement culturelle. Tel hopital connaîtra une affluence bien moindre qu'un hopital voisin de catégorie inférieure.

En troisième lieu on a généralement fait le reproche à l'analyse fonctionnelle d'être énumératrice plus qu'explicative. Comme l'affirme P.M. DERYCKE : "la politique d'aménagement urbain d'un pays ou d'une région exige que d'autres problèmes soient posés et résolus : problèmes de l'optimum dimensionnel des ensembles urbains, des choix entre l'extension des villes anciennes et la création des villes nouvelles, problème de la plasticité de l'aménagement, sous les contraintes de la croissance économique et du développement régional" (1).

Malgré ces inconvénients, l'analyse fonctionnelle menée par les géographes est à l'origine de certains modèles prévisionnels de la croissance urbaine, en particulier de la théorie dite de la base.

(1) op. cit. p. 81.

IIIe partie

Les théories de la base.

I. La théorie de la base proprement dite.

Pour ses tenants, les fonctions exportatrices de la ville seraient à l'origine d'effets multiplicateurs et constituent le moteur de la croissance urbaine.

Ils considèrent la ville comme un tout, entretenant avec l'extérieur des relations d'échange : d'offre et de demande de biens et de services. Le déséquilibre de la balance des paiements de la ville est alors à l'origine, dans le long terme, de la croissance, de la stagnation, ou de la récession de l'économie urbaine.

Ils admettent alors la correspondance entre activité et emploi; l'emploi total, c'est-à-dire la population en activité dans la ville serait constituée de deux parts :

- l'emploi local, c'est-à-dire l'emploi dans des fonctions ou activités "non-basiques",
- l'emploi externe, c'est-à-dire l'emploi dans les activités exportatrices "basiques",

On suppose alors qu'il existe pour une ville un rapport stable, d'une part entre chacun de ces types d'emplois et l'emploi total, d'autre part entre la population totale et la population active,

Dès lors, grâce au calcul de coefficients multiplicateurs de l'emploi dans les activités exportatrices ou basiques, on peut prévoir la composante démographique de la croissance urbaine à condition que le taux d'activité de la population soit stable.

Cette formulation de la théorie de la base encourt plusieurs limitations.

La première concerne leur conception dichotomique des activités urbaines. Le développement d'une ville se fait par étapes au cours desquelles les activités inductrices se relaient. Aussi peut-on se demander lesquelles parmi les activités exportatrices, les activités locales et les services publics jouent le rôle moteur de la croissance urbaine ?

La seconde est relative à leur définition des unités de mesure et des hypothèses de stabilité. Les recensements que nous avons effectués dans la région de BOUAKE montrent qu'il n'y a pas de lien étroit entre la population urbaine et la population active. Nous avons pu relever que, selon la structure socio-professionnelle et ethnique de la population, le nombre de personnes à charge pouvait varier d'un centre à l'autre. Par ailleurs, la croissance des emplois n'est pas toujours un bon indicateur de la croissance des activités urbaines. Son évolution ne reflète pas forcément celle de la valeur ajoutée. A chiffre d'affaire égal, un commerçant africain ou libanais aura généralement un nombre de salariés moins élevé qu'un commerçant européen. L'étude de la ville de BOUAKE par CASTELLA indique que la croissance démographique, au cours de la dernière décennie, s'est faite parallèlement à la prolifération des activités marginales, commerces et services à faible productivité.

Toutefois, certaines améliorations semblent pouvoir être apportées à la théorie de la base.

II. Extension de la théorie de la base

Une extension élargie de la théorie de la base, par plusieurs auteurs, établit le passage des multiplicateurs d'emplois aux multiplicateurs des revenus urbains.

Nous nous limiterons aux travaux de H. JC PERRIN (1) qui ont servi de base à nos recherches effectuées en Côte d'Ivoire.

On se propose de rechercher les effets d'entraînement qui se déroulent entre les activités urbaines de production. L'ensemble de ces effets forme un milieu de diffusion.

(1) "Position du Centre d'Economie Régionale de l'Université d'Aix-Marseille sur les recherches en matière d'analyse et de comptabilité régionale".

Deux types de diffusion d'effets de croissance sont retenus :

- la diffusion à l'intérieur du système de production, diffusion qui à partir d'une branche motrice, c'est-à-dire les activités qui travaillent pour l'exportation, se propage à travers les autres branches de production,
- la diffusion par la distribution de revenus et la demande finale des ménages, ce sont les activités "induites" par la demande finale des ménages agglomérés.

On parvient ainsi au schéma ci-contre exprimant la structure d'une économie urbaine.

La mise en évidence de ces effets de diffusion devrait permettre de porter un diagnostic sur la structure des activités de production de biens et services d'une ville, d'y distinguer les activités qui jouent un rôle fondamental par la diffusion d'effets de croissance, mais aussi celles qui par leur inexistence ou leur insuffisance forment des carences sensibles.

Pratiquement, pour déterminer les activités exportatrices nous avons été conduit, après enquête par sondage, à calculer la part du chiffre d'affaire de chaque entreprise réalisée hors du centre en distinguant la zone rurale et l'extérieur. Sont considérés comme faisant partie de la zone rurale d'une ville, les habitants y effectuant au moins la moitié de leurs dépenses.

Pour compléter ce schéma nous avons adjoint les transferts de l'administration aux activités exportatrices. Nous connaissons ainsi les principaux effets moteurs en provenance de la zone rurale, d'une autre ville ou de l'extérieur.

Pour tenir compte des différences spatiales et des niveaux de développement urbain et rural on a choisi un nombre réduit de centres présentant, à priori, des conditions économiques, géographiques, démographiques et sociologiques différentes. Cette méthode nous permet de dégager des indications de fonctionnement et de croissance grâce à une analyse rétrospective des activités et des revenus.

On peut alors établir une typologie des centres urbains étudiés et calculer divers ratios relatifs aux effets de diffusion.

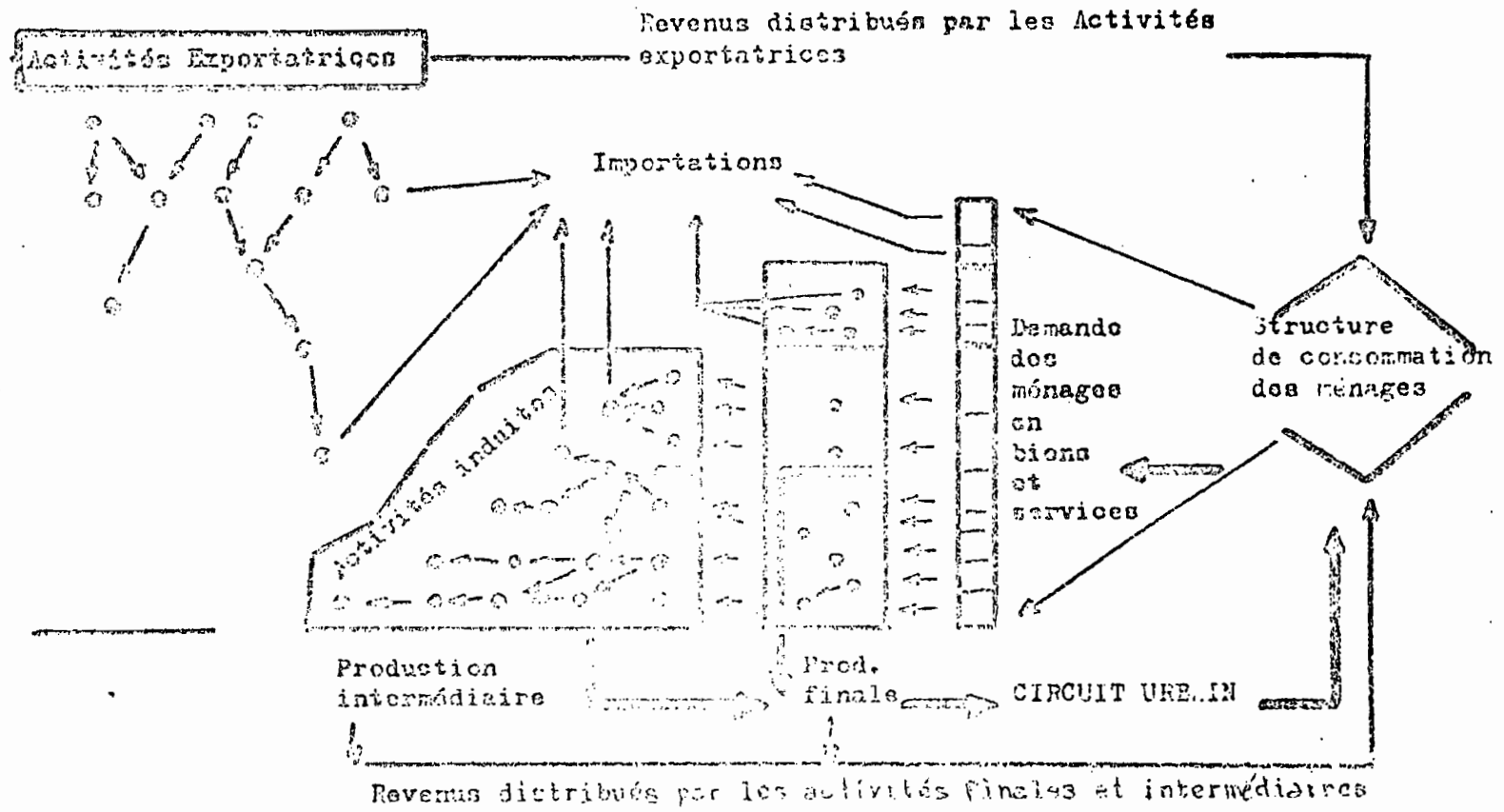
Pour conclure, on peut reprocher à l'analyse économique des effets de diffusion de nécessiter l'emploi de méthodes relativement lourdes, particulièrement

dans un pays en voie de développement où l'information statistique existante est très insuffisante.

Aussi, la collaboration économistes-géographes nous paraît-elle indispensable. Dans une première phase, la batterie de critères établie par les géographes est nécessaire pour le choix des centres. Dans une deuxième phase, l'application des ratios des économistes à l'analyse fonctionnelle des géographes devrait permettre l'établissement d'une hiérarchie dynamique de l'armature urbaine.

Les deux méthodes d'approche devraient donc se compléter plutôt que s'opposer.

LA STRUCTURE D'UNE ECONOMIE URBAINE



Tiré de J.C. PERRIN opérateur du Centre d'Economie de l'Université d'Alger-Annaba sur les recherches en matière d'analyse et de comptabilité régionale.

DISCUSSION

M. ROCHEFORT

- Effectivement dans l'étude des Relations Villes-Campagnes, il ne faut pas s'arrêter à des descriptions, il faut comprendre le sens des relations, interpréter les liaisons, essayer de saisir les types et les montants de l'accumulation des profits.

Si le travail des économistes est indispensable, leurs méthodes ont l'énorme défaut d'être trop lourdes (exemple : 4-5 économistes pendant 4 ans en Côte d'Ivoire).

Le problème est de savoir si on peut avoir maintenant des résultats d'une même qualité avec des moyens réduits. De ces travaux peut-on tirer une méthodologie plus simple extrapolable à d'autres régions, d'autres pays ?

M. CHEVASSU

- Les terrains étant tellement différents, il faut être prudent dans toute extrapolation sur d'autres pays africains, mais les méthodes mises au point doivent pouvoir être employées très rapidement ailleurs.

M. ROCHEFORT

- A propos de la théorie de la base, elle est souvent très difficile d'application : dans la même unité de production il y a des activités exportatrices et des activités induites. Il faut pouvoir pénétrer dans chaque unité de production pour faire la distinction : c'est très difficile et très long, il n'en reste pas moins que c'est la seule solution).

A propos des critiques de CHEVASSU sur les indices urbains, (analyse fonctionnelle de Mlle COTTEN), en effet, les méthodes d'analyse géographique en cours dans les pays occidentaux ne peuvent pas être appliquées automatiquement dans les pays sous-développés, car (dans le cas de l'analyse de la hiérarchie urbaine) le consommateur de la campagne est très limité dans son pouvoir d'achat; ce qui est fondamental, c'est le rapport entre le milieu régional et le système urbain (le facteur "milieu régional" vient à chaque fois diversifier le mécanisme).

La priorité du point de vue méthodologique doit aller à la relation (flux) plus qu'à l'équipement (investissement). Pour la connaissance

des relations entre villes et campagnes, il importe moins de comptabiliser une station service que de saisir les montants des débits et les destinataires.

A propos de la loi de Reilly, le carré dont est affectée la distance au dénominateur du rapport $\frac{P}{D^2}$ n'a aucune justification mathématique. Cette loi, qui semble pourtant vérifiée, grosso-modo, dans l'armature urbaine française, n'a que peu d'intérêt scientifique, à l'inverse de la théorie de la base qui est véritablement un essai d'application.

C'est cette théorie qui sera à long terme le point de rencontre fondamental entre géographes et économistes.

O.R.S.T.O.M.
24, rue Bayard
Paris VIIIe

Section de
Géographie

COLLOQUE SUR LES
RELATIONS VILLES-CAMPAGNES
DANS LES PAYS SOUS-DEVELOPPES

-:-:-:-

21-22 septembre 1971

-:-:-:-