

La ville comme phénomène de géographie économique

Thierry Rebour

Volume 41, Number 113, 1997

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/022641ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/022641ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this note

Rebour, T. (1997). La ville comme phénomène de géographie économique. *Cahiers de géographie du Québec*, 41(113), 201–207.
<https://doi.org/10.7202/022641ar>

La ville comme phénomène de géographie économique¹

Thierry Rebour

Centre de recherche sur l'industrie et l'aménagement
Université de Paris I Sorbonne

L'organisation de l'espace géographique semble dominée par la ville. Ce phénomène fit probablement sa première apparition entre les VIII^e et VI^e millénaires avant Jésus-Christ, en Palestine — Jéricho — puis en Asie mineure — Catal Hüyük — (Bairoch, 1985: 14)². En Europe occidentale, les premiers oppida apparaissent aux Âges du bronze (III^e millénaire) et du fer (*circa* 800 A.D.). Depuis lors, les villes se sont propagées, à tel point qu'une majorité d'humains vivent désormais, si ce n'est dans les cités mêmes, du moins en position où sont quotidiennement subies des influences qui en proviennent. Une telle prééminence signifie que la compréhension des formes d'organisation de l'espace géographique pourrait être tributaire d'une «logique des villes», pour reprendre un titre de Paul Claval (1981).

Mais qu'est-ce qu'une ville?

La question est à la fois cruciale et déconcertante. On la retrouve dans la quasi-totalité des traités de géographie et d'histoire «urbaines». Pourtant, nous dit Jean-Pierre Bardet, «l'existence d'une ville constitue un phénomène pratiquement inexplicable» (1983: 18). Quoi qu'il en soit, «si l'on reprenait tous les critères proposés par les divers auteurs [pour définir la ville], on pourrait probablement atteindre les nombres de 25/30» (Bairoch, 1985: 19). Mais on a beau discriminer certains indices relevant de la taille, de la densité démographique, de la durabilité de l'enveloppe physique, de l'artisanat à temps complet, de la présence de fortifications, il s'avère qu'aucun de ces critères «ne saurait être en lui-même absolu ou suffisant» (*ibid.*). En effet, des villages ont bénéficié d'ouvrages fortifiés et d'une longue espérance de vie, à la différence de villes sans protection ou qui n'ont duré que le temps de quelques générations. Quant à la taille, «[...] il faudrait pouvoir disposer d'une limite de base évidente [...]» qui, en réalité, ne cesse de varier selon les pays et les époques (Braudel, 1979, t. 3: 424). Le seuil démographique est aujourd'hui de 2000 en France, 5000 en Angleterre et 300 en Islande! Faut-il alors se résoudre à l'idée de ne pas savoir ce qu'est une ville tout en ayant le devoir d'en comprendre la genèse?

Il est possible que la définition de la ville demeure difficile parce que le concept primitif d'agglomération reste également flou. Connaît-on vraiment les mécanismes qui déterminent les agrégats d'équipements et d'habitats spécifiquement humains? Dans la mesure où la ville ne serait qu'une manifestation parmi d'autres de

l'occupation territoriale agglomérée, on ne peut donc en saisir les vecteurs qu'après avoir compris le phénomène plus général qu'est l'agglomération.

Les groupements humains en certaines positions de l'espace géographique sont le résultat de mobilités centripètes. Philippe Aydalot écrit à ce propos: «la localisation instantanée ne peut être prise que comme la résultante provisoire des forces qui créent la mobilité» (1976: 7). Un peu plus loin, l'auteur précise: «la mobilité fonde l'analyse spatiale, elle en est la notion centrale» (*idem*: 20). Il semble donc que la compréhension des formes spatialisées exige la reconstitution du «moteur» des forces créatrices de cette mobilité.

Ex post, le «moteur» en question est économique. Cela ne veut pas dire que des dynamiques politiques, culturelles ou même religieuses soient absentes des mécanismes à l'origine de la mobilité. Bien au contraire, de telles dynamiques sous-tendraient les performances du «moteur» économique. Elles en actualiseraient les conditions de possibilité. Mais toute tentative de penser un modèle constituant les mobilités spatiales en tant qu'objet scientifiquement interprétable ne saurait se satisfaire de prémisses exclusivement qualitatives. Celles-ci se déroberaient indéfiniment au calcul et par conséquent à toute prise en charge technique du «moteur».

Au demeurant, pour qu'un habitat groupé durable puisse exister, il faut un dégagement préalable de richesses qui permette sa construction et son maintien. L'agglomération a besoin, pour exister, d'une hausse de la productivité agricole qui délivre les bâtisseurs d'abord, les habitants ensuite, des travaux des champs. Autrement dit, il faut disposer de surplus alimentaires pour qu'une agglomération stable puisse être viable. Telle est la raison pour laquelle la ville est toujours, *ex post*, un phénomène économique.

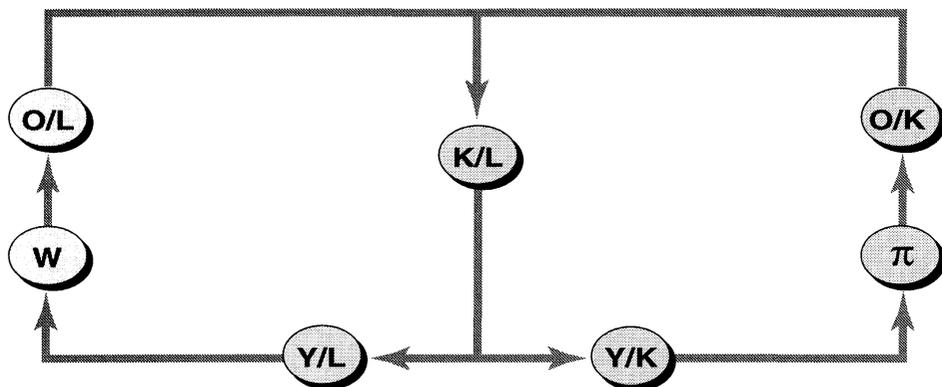
N'est-il pas alors paradoxal que le principe d'agglomération soit quasiment absent du modèle économique dominant? Pour l'économie néoclassique en effet, la ville... n'existe pas. Le phénomène d'agglomération ne trouve sa justification et son explication qu'à partir d'éléments exogènes au modèle: besoins d'interactions, économies externes (Claval, 1981: 53). Les forces purement économiques, lorsqu'elles sont supposées soumises à la mécanique néoclassique, ne sont pas en mesure de générer autre chose qu'un espace homogène «convergent», dépourvu d'agglomération.

* * *

Le modèle de la «convergence»³ décrit le déplacement et la localisation des facteurs de production en économie régionale, laquelle est supposée «équilibrée» et «optimale». Ce modèle anticipe ainsi la reconstitution d'un espace amorphe au sein duquel la répartition des hommes est indifférenciée.

Supposons — pour simplifier — que l'espace considéré ressemble à une «table rase» ou encore à la «plaine» de Von Thünen. Posons ensuite une fonction de production à deux facteurs substituables payés à leur productivité marginale, laquelle est inversement proportionnelle à l'intensité de ces facteurs. La mécanique est alors la suivante (figure 1):

Figure 1 Illustration de la «convergence»



K étant le capital, **L** le travail, **Y** la productivité, **W** les salaires, π les profits et **O** l'offre:

- La liaison de l'intensité du capital **K/L** à la productivité du travail **Y/L** s'appuyant sur une fonction de production à deux facteurs continus et substituables;
- la liaison de la productivité du travail **Y/L** au salaire **W** découlant de la définition de la productivité marginale;
- la liaison du salaire **W** à l'offre de travail **O/L** reposant sur le calcul économique maximisateur;
- la liaison de l'offre de travail **O/L** à l'intensité du capital **K/L** se réalisant à partir d'une fonction de production à deux facteurs substituables.

Source: Aydalot, 1985: 194-195.

Les non-économistes trouveront ci-dessous l'explication rapide d'un «jargon» incontournable pour peu que l'on veuille faire la critique de la doctrine néoclassique en matière d'économie générale

Les deux facteurs de production substituables et variant de façon continue sont le capital et le travail — les «hommes» et les machines —. On les agrège chacun dans leur catégorie pour obtenir les deux entités qui composent la «fonction de production» la plus courante (Cobb-Douglas). Ces deux entités étant supposées continues et substituables, elles sont interchangeables. Leur productivité marginale est une dérivée mathématique qui correspond approximativement à leur rendement à court terme.

Conformément au modèle néoclassique, ces lois sont supposées régir la dynamique spatiale du capital (à droite sur le graphique) et du travail (à gauche). Il découle logiquement de leur application une immobilité du capital dans l'espace géographique. À cause de l'équivalence salaire/productivité, le rôle ségrégatif du travail par rapport à la dynamique spatiale est effectivement annulé. Pour un entrepreneur, aucun espace n'est supérieur à un autre. Ce que l'entrepreneur gagne en productivité quelque part, il le perd au même endroit en coût de production plus élevé et vice versa. L'entrepreneur ne reçoit par conséquent aucune incitation à se déplacer au plan de l'«utilité» économique.

Afin de maximiser sa rémunération, le travail, quant à lui, pourra toujours migrer vers les lieux où sa productivité est la plus forte. Les coûts de transport étant négligeables — encore pour simplifier — et compte tenu de la liaison inverse entre productivité marginale et intensité des facteurs, cette migration aura pour conséquence, à la fois l'égalisation ubiquiste des salaires et des productivités d'une part et la répartition indifférenciée des salariés dans l'espace géographique d'autre part; c'est-à-dire leur complète immobilité une fois la migration transitoire achevée.

La liaison inverse entre intensité des facteurs et productivité marginale détermine une augmentation de la productivité du travail dans l'espace d'émigration (où elle est initialement plus haute). La migration est censée se poursuivre jusqu'à l'égalisation généralisée des revenus et des productivités. Cette égalisation finissant par se réaliser lorsque l'intensité des facteurs est partout équivalente, «les villes ne peuvent [donc] apparaître dans ce monde géographiquement homogène» (Beguin *in* Ponsard, 1988: 231).

Or, puisque la ville existe malgré tout, elle est condamnée par conséquent à résulter de facteurs exogènes à l'économie. Le système néoclassique introduit à cette fin le concept «d'externalité».

* * *

L'expression «économie externe» est apparue sous la plume de Marshall à la fin du XIX^e siècle. Elle définit une série «d'avantages liés à un groupement d'activités semblables ou complémentaires» (Aydalot, 1985: 10). Il peut s'agir d'économies d'échelles propres à chaque entreprise, ou d'économies de localisation qui suscitent le regroupement de plusieurs entreprises partageant la même activité, voire d'économies incitant à des regroupements d'activités différentes, selon la classification de Richardson (*idem*: 306).

Dans l'optique néoclassique, la ville est «un espace créateur d'avantages particuliers et gratuits» (*idem*: 293) dont les entreprises tirent parti: les «économies externes». Si l'on accepte le principe du calcul économique maximisateur, la relation villes/économies externes est en outre réciproque. Les entreprises trouvant avantage à se regrouper, les économies externes sont tout autant à la source des agglomérations qu'engendrées par elles. Au total, par rapport à une économie en équilibre, l'émergence de la ville est un phénomène très largement exogène, fruit d'un processus qui n'opère que s'il existe des externalités positives.

Une telle conclusion, sur laquelle débouche le corpus de l'économie néoclassique, est pour le moins décevante. Faire de la ville un phénomène qui échappe à la théorie économique revient à passer sous silence le dégagement de richesse qui permet sa construction et son usage. Considérer la ville comme une sorte «d'accident», de corps étranger au système économique, revient donc à nier son importance et sa réelle stabilité structurelle. Le recours aux externalités correspond, en effet, à une hypothèse *ad hoc*: «tout ce qui ne peut être expliqué par les mécanismes théoriques principaux, le sera par les effets externes» (*idem*: 118).

Il est indéniable que les économies d'agglomérations imposent des déformations aux structures spatiales: l'existence des externalités génère des disparités dans

l'espace géographique. Il est également clair qu'elles déterminent des surplus de productivité là où elles sont positives. Soit! Mais force est de constater que les prémisses du raisonnement néoclassique impliquent des contradictions.

La mise en valeur et l'absorption des surplus de richesse ainsi créés auront pour conséquence inéluctable des migrations vers les sites où les externalités se sont manifestées. Il en résultera un abaissement nivelant de la productivité en ces lieux. Le phénomène de polarisation aura finalement servi à homogénéiser les niveaux de développement des différentes positions au prix de l'hétérogénéisation de leurs densités respectives. Or, dans le monde réel, des disparités de densités coexistent avec des niveaux de productivités différenciés. Cela, les externalités ne sont pas capables de l'expliquer.

* * *

Si l'on rejette le concept d'externalité ou si on lui accorde une place tout au plus secondaire dans la dynamique spatiale, le problème de l'existence de structures hétérogènes et discontinues dans l'espace géographique demeure donc entier au regard de l'économie néoclassique et celle-ci ne parvient plus à intégrer les phénomènes spatiaux de l'agglomération et de la ville dans ses schémas. Il est de plus en plus clair que, pour le courant néoclassique, «l'espace est un gêneur. [...] La situation d'équilibre stable [...] et optimale [se réalise] parce que les ajustements, qu'ils portent sur les quantités ou les prix, sont supposés intervenir immédiatement et gratuitement» (Aydalot, 1985: 162).

Il est parfois mentionné que «l'introduction de délais et plus encore de coûts [de transport] ruinerait l'économie néoclassique» (Ponsard, 1988: 7). Pourtant, ces délais et ces coûts empêcheraient la réalisation complète de la convergence spatiale mais non sa réalisation approximative. Malgré ces contraintes, l'économie pourrait tourner autour de l'équilibre sans l'atteindre vraiment, mais sans trop s'en éloigner non plus. Le problème est ailleurs: l'immobilité supposée du capital et le sens de la migration des travailleurs — qui en principe permet la «convergence» — s'appuient sur le principe de facteurs payés à leur productivité marginale. Or, si nous sommes fondés à récuser, au vu de la réalité empirique, la thèse selon laquelle les niveaux de productivité seraient liés aux proportions de facteurs, nous pouvons supposer en contrepartie que la mobilité puisse déboucher sur un espace totalement irréductible à la «convergence» néoclassique.

Considérant que l'agglomération est une accumulation de facteurs de production incompatible avec une situation d'équilibre et que le concept «d'externalité» est insuffisant, il n'y a plus alors trente-six manières d'expliquer l'existence des villes. Puisqu'une économie en équilibre ignore le phénomène d'agglomération, celui-ci ne pourra apparaître qu'en une économie déséquilibrée. Ainsi, le principe d'équilibre serait, en géographie, nécessairement faux.

Cette déduction toute simple élimine le paradoxe d'une théorie spatiale qui ignore les villes et d'un espace réel où elles existent à profusion. Il suffit de raisonner à partir d'une économie en déséquilibre pour observer que cette dernière reproduit une mobilité qui génère des stocks de facteurs agglomérés qu'on appelle les villes. Car en acceptant les principes de réaction de grandeurs que l'économie néoclassique

emprunte elle-même aux sciences exactes, il ne peut y avoir de mobilités et de villes «que si les ajustements prix/quantités ont failli» dans le long terme (Aydalot, 1976: 7).

* * *

L'agglomération des hommes et des activités est la manifestation spatiale de distorsions économiques⁴: la richesse s'agrègeant par «paquets» dans l'espace géographique, au lieu de s'y répartir uniformément. Cela signifie-t-il pour autant, que les structures spatiales soient uniquement soumises à la dynamique économique? La géographie n'aurait-elle plus rien à dire? Un retour, désormais possible, sur le sens du mot «ville» montre qu'il n'en est rien. Car si l'agglomération s'explique par le déséquilibre économique, la ville correspond à une réalité différente. Le mot latin *villa* dérive de *vicus*, lui-même issu du mot grec *oikos*: maison, propriété, mais aussi famille, temple, tombeau. Ces termes semblent plus désigner la qualité des lieux ainsi nommés, que leur densité. La *villa* fut du reste, à l'origine, une exploitation agricole, avant que le sens du mot ne glisse peu à peu vers un contenu urbain, au Moyen Âge classique.

Si l'agglomération correspond à un phénomène économique, la ville est donc, quant à elle, un objet purement géographique. Elle désigne, semble-t-il, un lieu particulier, valorisé, avant de se rapporter aux caractéristiques de l'occupation, plus ou moins dense, du sol concerné⁵. La confusion ville/agglomération provient sans doute du fait que dans une économie de marché, l'une semble attirer l'autre⁶.

NOTES

- 1 Cette note reprend en partie l'introduction du Livre I de notre thèse de doctorat (*Conjoncture longue et dynamique spatiale: la théorie du rachat*, sous la direction du professeur Jacques Malézieux, 1996).
- 2 Certains spécialistes refusent d'apparenter ces deux exemples à des villes (Huot *et al.*, 1990: 20-26).
- 3 L'explication que l'on trouve ici du modèle de la «convergence» reprend la présentation remarquablement claire qu'en donne Philippe Aydalot (1985: 194-195).
- 4 Pour une analyse des causes de ces distorsions, on se reportera au Livre I de notre thèse (Rebour, 1996).
- 5 Ce qui rejoint la position de Gilles Ritchot (1991).
- 6 Pour des raisons que nous expliquons plus longuement par ailleurs (Rebour, 1996: Livre I).

BIBLIOGRAPHIE

- AYDALOT, Philippe (1976) *Dynamique spatiale et développement inégal*. Paris, Economica.
- _____ (1985) *Économie régionale et urbaine*. Paris, Economica.
- BAIROCH, Paul (1985) *De Jéricho à Mexico*. Paris, Gallimard.
- BARDET, Jean-Pierre (1983) *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles*. Paris, SEDES, 2 tomes.
- BRAUDEL, Fernand (1979) *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e/XVIII^e siècles*. Paris, A. Colin, 3 tomes.
- CLAVAL, Paul (1981) *La logique des villes*. Paris, LITEC.
- HUOT, Jean-Louis, THALMANN, Jean-Paul et VALBELLE, Dominique (1990) *Naissance des cités*. Paris, Nathan.
- LÖSCH, August (1954) *The Economic of Location*. Newhaven, Yale University Press.
- PONSARD, Claude, éd. (1988) *Analyse économique spatiale*. Paris, Presses Universitaires de France.
- REBOUR, Thierry (1996) *Conjoncture longue et dynamique spatiale: la théorie du rachat*. Paris, Université Paris I, département de géographie, thèse de doctorat (non publiée, 3 tomes, 575 p., annexes non paginées).
- RITCHOT, Gilles (1991) *Études de géographie structurale*. Québec, Université Laval, Cahier spécial du CRAD.