

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAÏA
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, DES SCIENCES DE GESTION ET
DES SCIENCES COMMERCIALES**

DEPARTEMENT DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

MÉMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de Magister en Sciences Économiques
Option : **Espace, Développement et Mondialisation**

Thème

**Quelle configuration de la ville pour accompagner le
développement d'un pôle de compétitivité ? Cas de la ville de
Bejaia.**

Présenté par : **GOUDJIL Mourad**
Sous la direction de : Pr. **KHELADI Mokhtar**

Membres de jury:

Pr. Dahmani Mohamed (Président), Université de Tizi Ouzou
Pr. Belattaf Matouk (Examineur), Université de Bejaia
Dr. Chabane Djamel (Examineur), Institut d'architecture, Université de Bejaïa
Pr. Kheladi Mokhtar (Rapporteur), Université de Bejaïa

2011

REMERCIEMENTS

Ce travail a bénéficié de la coopération de plusieurs personnes qui méritent d'être remerciées.

Je tiens d'abord à remercier vivement mon directeur de mémoire, Pr. KHELADI Mokhtar pour sa disponibilité et son aide inestimable tout au long de ce travail, ses qualités intellectuelles et ses exigences professionnelles m'ont donné plus d'ambition. Je lui suis redevable de m'avoir fait bénéficier de ses qualités, qu'il trouve ici le témoignage de ma gratitude et de ma reconnaissance.

Dans le même sillage, je voudrais aussi exprimer ma reconnaissance au Pr. BELLATAF Matouk (mon enseignant durant l'année théorique) pour ses encouragements, ses conseils et d'avoir accepté d'évaluer ce travail. Naturellement, je voudrais ne pas oublier de témoigner ma reconnaissance à mes enseignants de post graduation.

Mes remerciements vont également aux deux autres membres de jury, le Pr. DAHMANI Mohamed de l'université de Tizi Ouzou) et le Dr. CHABANE Djamel de Institut d'architecture à l'Université de Bejaïa qui ont accepté d'examiner et d'évaluer ce travail.

Je remercie aussi le personnel de la DPAT de Bejaïa, l'ensemble du personnel de la Bibliothèque centrale de l'université de Béjaïa et les autres personnes qui m'ont favorablement répondu durant ma quête des données et des informations.

Merci à mes amis (es), Smail, Brahim, moh, Ghani, Nadia, Lamia, pour leurs disponibilités et leurs constances, également à mes camarades de promotion et à ceux que je n'ai pas pu citer nommément, qu'ils trouvent ici l'expression de toute ma gratitude.

Enfin ma reconnaissance à toute ma familles, surtout à mon frère Houcine

LISTE DES ABREVIATIONS

- **ANAT:** Agence National d'Aménagement du Territoire.
- **BT:** Brevet de Technicien.
- **BTS:** Brevet Technicien Supérieur.
- **BTP:** Bâtiments et travaux publics.
- **CBD:** Central Business District
- **CAP:** Certificat d'Aptitude Professionnelle
- **CNES:** Conseil National Economique et Sociale.
- **DPAT:** Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire.
- **GREMI:** Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs
- **NDI:** Nouveau District Industriel
- **MAR:** Marshall-Arrow-Romer
- **NEG:** Nouvelle Economie Géographique.
- **NEU:** Nouvelle Economie Urbain.
- **PED :** Pays En Développement
- **PD :** Pays Développés
- **PAC:** Plan d'Aménagement Côtier
- **PDAU:** Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
- **POS:** Plan d'Occupation du Sol
- **PDU:** Plan Directeur d'Urbanisme
- **PIB :** Produit Intérieur Brut
- **R&D:** Recherché et Développement
- **SPL:** Système de Production Locale.
- **TIC :** Technologie de l'Information et de la Communication.
- **ZET:** Zones d'Expansion Touristiques
- **ZHUN:** Zones d'Habitat Urbain Nouvelle
- **ZI :** Zone Industrielle
- **SNAT:** schéma national d'aménagement du territoire
- **RGPH:** Recensement général de la population et de l'habitat

SOMMAIRE

Introduction générale

Chapitre 1

La ville : des fondements historiques aux évolutions récentes

1. Retour sur le processus de la formation des villes
2. Les nouvelles dynamiques à l'œuvre dans le processus d'urbanisation
3. La mondialisation de l'économie et la transformation des villes

Chapitre 2

Les fondements théoriques de l'analyse spatiale

1. La notion d'espace dans l'analyse économique
2. L'intégration de l'espace dans l'analyse économique.
3. La ville dans l'analyse économique spatiale

Chapitre 3

Prolongement de l'analyse spatiale: économie urbaine et N.E.G

1. ville et économie urbaine
2. Appréhender la ville dans le cadre de la N.E.G

Chapitre 4

Transformation du système productif et reconfiguration des espaces urbains

1. le lien entre l'organisation spatiale et la productivité..
2. Quel est le rapport entre la configuration urbaine et la productivité?
3. Quelle configuration de la ville pour accompagner la transformation du système productif?

Chapitre 5

ville et configuration de l'espace économique algérien.

1. La production de l'espace urbaine en Algérie.
2. Caractéristiques du processus de l'urbanisation et de la structure des villes Algériennes
3. Quelle implication du mode d'urbanisation sur l'organisation du territoire?
4. Vers une stratégie de valorisation des territoires et des villes.

Chapitre 6

Les logiques sous-jacentes à la croissance de la ville de Bejaia

1. Bejaïa : origine et évolution
2. Les nouvelles logiques sous-jacentes à la croissance de la ville
- 2.3 Quid de la localisation des entreprises à Bejaia?
- 2.4 Quid du rapport avec la stratégie nationale de développement ?
3. Quelques conséquences récurrentes à la croissance de la ville

Chapitre 7

La ville face aux nouveaux enjeux de la compétitivité: Quelle configuration?

1. Bejaïa et sa région
- 1.1 Les éléments de l'environnement structurel de la ville et sa région
- 1.2 Caractéristiques du système de production de la région de Bejaia
2. Le positionnement économique de Bejaïa
3. Quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un P.d.C?
4. Eléments pour un cadre de configuration de la ville de Bejaia

Conclusion générale

Annexes

Liste des tableaux, graphiques, schémas et plans

Bibliographie

INTRODUCTION GENERALE

L'histoire économique de l'Algérie correspond à plusieurs politiques de développement. Les années 1960-1970 se distinguent par des stratégies «empruntées» aux pays qui l'on inespéré dans son modèle de développement économique et sociale. Après son indépendance, en 1962, l'Algérie adopte une stratégie de développement inspirée par le modèle soviétique. Sur le plan économique et spatial ce modèle se concrétisera comme suit : l'Etat met le gage sur l'industrie lourde comme une base de développement industriel du pays, la localisation sera dans les principaux centres urbains qui contiennent l'infrastructure nécessaire. Pour contrebalancer l'attrait des villes pour la population rurale en quête d'emploi, le pays s'est engagé une stratégie de développement agricole, visant à la fois le développement de l'agriculture et l'ancrage des populations dans les zones rurales, évitant ainsi une urbanisation massive. Cependant, ce schéma de développement devient intenable devant les mutations démographiques, socio-économiques et institutionnelles. En conséquence le pays connaîtra des évolutions urbaines importantes.

Vers la fin des années 1980 et la décennie 1990, le pays est «contraint» d'abandonner l'économie administrée pour transiter vers l'économie de marché. La stratégie de développement centrée sur l'intervention et le rôle prépondérant de l'Etat fait place à une politique libérale dans le cadre d'une économie de marché. Parallèlement à cette transition économique, une transition urbaine¹ se développa. Le pays va connaître une croissance urbaine rapide, autant en terme de population urbaine qu'en terme de nombre de villes. Cependant, et face à cette double transition, le problème de type de ville (en terme de modèle de développement urbain, de stratégie pour les villes) le plus favorable à la croissance économique et au développement social reste l'un des problèmes persistants auquel est confronté le pays.

Aujourd'hui, soit plus de 40 ans après la mise en œuvre de la première stratégie de développement, l'état des lieux de l'économie algérienne affirme que toutes les tentatives de développement précédentes sont avérées contreproductives pour la croissance économique. Cette situation de l'économie fait que le pays est toujours en quête d'une stratégie de développement notamment pour son industrie dont la contribution à la production nationale n'a pas cessé de baisser depuis 1980, au point d'atteindre 5% du PIB (hors hydrocarbure) pour l'année 2009. Le problème qui se pose est comment propulser l'activité économique et soutenir la concurrence dans un contexte économique marqué par une mondialisation accrue? La réponse à cette question ouvre sur l'initiative des pôles de compétitivité. Cette stratégie entretienne des rapports étroits avec les espaces urbains et implique systématiquement une reconsidération des villes à différents niveaux (économique, sociale, stratégique) dans sa mise en œuvre. *C'est ce rapport des pôles de compétitivité aux villes qui nous intéresse dans ce travail.*

¹ Cette double transition qui marquera le pays sur les plans économique et socio-spatial ne sera pas accompagner sur le plan institutionnel. Après quinze années dans la transition «le pays conserve toutes les âtres du modèle d'AVANT sans exploiter pleinement les avantages du modèle d'APRES : on continue, toujours à parler de ZET, de ZHUN, de ZI ; le ministère de la planification n'existe plus mais il y a dans chaque wilaya une Direction de la planification (DPAT). Fait remarquer M. Kheladi., dans Introduction du colloque international sur « l'articulation de l'espace local avec l'espace mondial». Université de Bejaia 2006. P, 4.

En outre, les défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels est confronté l'Algérie aujourd'hui comme c'est le cas dans la majorité des pays en développement se compliquent davantage avec l'essor de l'urbanisation et le déficit dans les besoins considérables des villes, en infrastructures au sens large. L'agglomération est porteuse de croissance et d'externalités positives dans la mesure où les villes sont d'importants espaces de création, d'innovation, de production de richesse et d'attractivité du capital humain. Dans le cas contraire, c.-à-d. dans la mesure où les villes ont une croissance incontrôlée avec des déficits en infrastructures, de la congestion urbaine, les vertus de l'agglomération disparaissent, et le processus d'agglomération devient porteur d'externalités négatives. Désormais, fonder des lignes d'action stratégiques valables pour le développement économique de l'Algérie oblige de composer avec la réalité de ses villes. *Le rapport entre la ville et l'économie est le cadre global de notre problématique.*

L'implication des villes dans le développement économique n'est plus à démontrer, le fait est incontestable d'après les théories de l'agglomération. Il est donc impératif, de ce point de vue, de penser la ville algérienne, de revoir sa configuration afin que cette dernière soit en mesure d'accompagner les stratégies de développement économique. Étant donné que les stratégies dominantes dans le contexte actuel sont celles fondées sur les pôles de compétitivité, la problématique est de savoir: *quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité?*

La problématique suppose une approche alternative pour appuyer la compétitivité de l'économie algérienne. Le choix d'un tel sujet s'appuie essentiellement sur deux raisons:

1. L'intégration de l'espace dans l'analyse économique: il y a une grande importance attribuée aux échelles géographiques dans l'analyse spatiale, en même temps que la ville fait l'objet privilégié de l'analyse spatiale:

- a) La ville est un **Espace de concentration** des phénomènes économiques: richesse, emplois, échange, innovation, production. elle est aussi l'Espace de concentration des externalités positives et négatives pour l'activité économique.
- b) La ville est **l'Espace d'articulation**, cette propriété des villes est doublement sollicitée dans le contexte de la mondialisation:
 - Un lieu d'articulation entre le territoire local et l'espace national: L'Etat nation face à la mondialisation, à la décentralisation et à la métropolisation ne fait pas grand cas de développement socio-économique. Du fait, la ville et/ou la région devient l'échelle géographique appropriée pour les actions de développement.
 - Un espace d'articulation entre l'espace local et l'espace mondial: La mondialisation se déploie à travers un réseau urbain mondial que l'on qualifie de support de la mondialisation.

2. La compétitivité aujourd'hui dépasse le stade de l'entreprise. Elle se situe davantage au niveau du territoire de l'entreprise. Du fait, la compétitivité implique la performance du milieu d'insertion de l'entreprise par rapport au reste du monde. Dans ce contexte, il convient de saisir l'évolution conceptuelle de la compétitivité: de la compétitivité des entreprises (économie d'échelle et taille de l'entreprise) à la compétitivité sectorielle (économie de localisation) et enfin à la compétitivité territoriale (économie d'urbanisation). Les enjeux de la compétitivité impliquent de repérer et de comprendre ses liaisons dynamiques avec les configurations productives spatiales et la restructuration des villes.

- **La compétitivité et l'organisation productive dans l'espace:** Dans le contexte de la mondialisation, le rapport qu'entretiennent les entreprises à leurs espaces de localisation change. Le niveau de productivité est influencé par les milieux d'insertion des l'entreprises. L'espace économique est différencié. La différenciation spatiale, d'un point de vu économique est source d'externalités positives ou négatives pour la production et la compétitivité dépend des externalités. Ces dernières sont très sensibles à la distance d'où le recours à l'agglomération ou à la localisation dans les villes des activités économiques. La concentration de la production au niveau géographique est importante pour la compétitivité. Ceci implique certainement les villes en tant qu'espace de création et de génération des externalités en faveur de la compétitivité.
- **La compétitivité et la reconfiguration des villes:** Dans un contexte de mondialisation, les villes et les zones urbaines se font concurrentes pour l'attractivité des entreprises et des compétences et deviennent ainsi concurrentielles. Pour mener cet engagement, les villes comptent sur leurs offres de biens et services spécifiques: infrastructures; cadre de vie, cadre d'accueil pour les entreprises, l'image de la ville. Cette évolution contextuelle laisse apparaître de nouveaux facteurs de compétitivité largement conditionnés par l'importance des villes.

Il l'en ressort que la compétitivité de l'économie dans le contexte de la mondialisation dépend en partie de la structure des villes et du contexte urbain.

Relier la compétitivité à l'espace urbain ouvre le champ sur un ensemble d'enjeux auxquels il est important de s'interroger pour penser la ville algérienne aujourd'hui.

- Les enjeux de la compétitivité des villes : trouver pour une ville son propre pôle d'excellence et mettre en valeur sa vocation et son potentiel spécifique.
- les infrastructures et le développement économiques: transformer le tissu urbain et les structures de la ville pour ne pas être en retard par rapport à des régions qui sont déjà partie prenante dans l'ouverture et la mondialisation des économies.
- le développement urbain durable : le rapport de la ville avec la question du développement durable et écologique est aussi un enjeu important.

Nous focalisons, dans ce travail, notre attention sur l'enjeu de la compétitivité. En voici le rapport qu'entretient la ville avec la compétitivité et comment le traduire au contexte des villes et de l'économie algérienne à travers plusieurs interrogations.

Dans la mesure où, la proximité géographique et le niveau de concentration d'activités économiques sont des facteurs qui différencient la productivité des entreprises. Et dans la mesure où, ce sont les villes qui ont la capacité: d'évoluer en permanence (accompagnement stratégique des mutations socio-économiques) ; d'optimiser leurs atouts locaux (positionnement, spécificités, accumulation); de trouver leur propre pôle d'excellence (spécialisation appropriée) qui deviennent des espaces compétitifs et attractifs, le développement d'une stratégie de compétitivité devrait nécessairement s'appuyer sur les villes. En Algérie, les villes ont-elles des stratégies spécifiques? Comment sont-elles structurées ? Et comment ces villes évoluent dans le contexte de la compétitivité de ville? Il y a lieu de s'interroger sur l'aptitude qu'ont les villes algériennes à soutenir les stratégies de développement fondées sur les pôles de compétitivité.

Une des spécificités des nouvelles stratégies de développement, qui font succès ça-et-là, est le fait que ces dernières ne sont pas ancrées à une seule approche théorique. Elles

résultent d'une combinaison d'idées empruntées à plusieurs paradigmes comme le soulignent J-C Prager et J-F Thisse en étudiant les enjeux géographiques du développement économique: « *Il n'existe cependant pas un faisceau unique de bonnes politiques, d'ingrédients standards ou de recettes communes. Ni en théorie, ni dans les faits. Les politiques de croissance réussies sont souvent une combinaison d'idées empruntées à des corpus différents* »². Compte tenu des spécificités de ces nouvelles stratégies on ne peut, sans autre précaution, s'appuyer sur ce qui s'est produit dans les autres pays ayant réussi leurs stratégies « *stratégie empruntée* ». Par contre une étude du milieu (ville, régions) déterminera les actions appropriées pour soutenir un pôle de compétition à partir d'une vocation locale pour répondre à la problématique. Nous retiendrons dans notre étude le cas de Bejaia (la ville et sa région).

La mise en place d'une stratégie de développement se rapporte incontestablement à une étude spatio-économique du milieu d'accueil. Dans notre étude le milieu est considéré par la ville et sa région (Wilaya). La ville constitue dans ce cas le point d'articulation principal pour structurer les points forts au service de développement d'un pôle de compétitivité sur son territoire. Nous nous proposons cependant, quatre principales hypothèses qui vont nous servir pour encadrer le déroulement de notre travail.

- Il existe une relation entre le développement économique d'un pays et son organisation spatiale. Les formes d'organisations spatiales influencent positivement ou négativement le niveau de développement économique et social d'un territoire. De ce point de vue, les phénomènes spatiaux dont la localisation et la concentration ne sont pas des économiquement neutres.
- Etant donné le rôle prépondérant des villes dans la vie économique d'un pays, la considération économique des villes est un préalable pour penser le développement stratégique.
- Les politiques de développement économique en Algérie ont échouées parce qu'elles, du moins en partie, étaient basées sur des stratégies a-spatiales et a-urbaines. autrement dit, les stratégies ont été sanctionnées par des échecs car elles ont omis des considérations pour : les spécificités locales, les formes d'organisation spatiale de l'activité économique, le rôle des villes comme espace productif à part entière.
- Le succès d'une stratégie qui vise le développement d'un pôle de compétitivité est conditionné par une reconfiguration de la ville.

Notre problématique met en relation la ville et le système de production (préalable du pôle de compétitivité). Il est nécessaire, Pour parvenir à diagnostiquer les effets réciproques qui interviennent entre la ville et le système de production de comprendre les logiques des villes. Pour cela nous avons choisi de commencer par l'étude des fondements historiques du rapport ville/économie à travers un retour sur l'histoire et les trajectoires de développement des villes (ch.1). Après une dissertation des faits historiques, il convient de saisir le rapport de la ville avec l'activité économique dans sa conception théorique. Nous allons voir comment la ville influence sur l'activité à travers l'organisation de l'utilisation de l'espace (ch. 2). Ensuite, dans le prolongement de l'analyse spatiale, le rôle des villes passera à la mobilisation et l'allocation des facteurs de production (ch.3). Une fois que le rôle économique des villes est repéré nous pencherons sur la réciprocité entre la ville et le système de production. L'objectif est de voir le rôle de la ville dans le soutien à la mise en œuvre des stratégies de développement (urbanisation-agglomération-développement) et l'articulation du

² J-C Prager, J-F Thisse: Les enjeux géographiques du développement économique, programme de travail sur la dimension géographique des processus de développement, initié par le département Recherche et la division Collectivités locales et développement urbain de l'AFD, éd AFD 2009. P 13.

développement de l'industrie au sens large (ch.4). Ces éléments constituent le contenu principal du cantonnement théorique et historique du sujet. Une fois le rapport entre la ville et l'activité économique est balisé, il devient possible de projeter les enseignements théoriques et pratiques sur une entité spatiale (Bejaïa) pour voir dans quelle mesure, et sous quelles conditions l'entreprise d'un système de production est-il compatible avec les structures et les spécificités intrinsèques du milieu local. Néanmoins, nous commençons par une étude des généralités et de l'état des lieux concernant la ville et la configuration de l'espace économique Algérien (ch.5). Ensuite nous intéresserons à ville de Bejaïa et sa région en étudiant principalement quatre critères spatio-économiques à savoir : le contexte urbain et la structure de la ville de Bejaïa (ch.6). Les éléments de l'environnement structurel, le positionnement de la ville et le système de production dans sa région sont les trois autres aspects sur lesquels nous reviendrons (ch.7). Enfin nous terminons ce chapitre, on essayant de répondre à la question principale qui porte sur la configuration de la ville.

En voici les grandes portées développés dans chaque chapitre.

1) L'avènement des villes a bouleversé les trajectoires de développement de l'humanité. Une étude comparative de l'évolution du phénomène d'urbanisation et de l'essor des villes par rapport au progrès nous offre une idée sur la relation entre la ville et le développement dans une approche historique. Le développement selon les espaces et le temps a-t-il une coïncidence avec l'essor des villes? Dans l'économie contemporaine, l'agglomération accrue dans les pays développés, par rapport aux pays en développement est-elle le reflet du niveau de développement? Ou influence-t-elle les niveaux de développement? Les tendances actuelles à la concentration et à la polarisation ont-elles un impact sur l'évolution de l'économie mondiale? Qu'elle est le rapport qu'entretiennent les villes avec le processus de la mondialisation? Pour se saisir de ces questions, nous consacrons le premier chapitre au rapport ville/économie: des fondements historiques aux évolutions récentes.

2) La ville est, avant tout, comme dans sa forme la plus apparente, une entité spatiale: c'est une forme d'organisation spatiale de la vie sociale, l'intérêt des économistes pour les faits de la vie sociale fait que,

les premières formalisations économiques ont été fondamentalement spatiales (M. Fujita, J.F.Thisse, 2002) dont la ville faisait un trait essentiel de l'analyse économique comme le montre les travaux de Von Thünen (1826). Nous nous replaçons dans le cadre d'économie spatiale et nous situons notre point de départ pour comprendre la ville à partir d'un retour sur les fondements théoriques de l'analyse spatiale: la ville étant *l'objet privilégié de l'analyse économique spatiale* (D. Pumain, 1994). Après avoir donné quelques significations économiques de l'espace nous intéressant aux villes en tant que facteur important dans le déroulement et l'organisation de l'activité économique sur le plan spatiale. Pour se faire il faut une revisite des principales théories fondatrice, qui ont devenu par la suite des outils de référence à partir desquels s'est développée l'économie spatiale au sens large. Il s'agit de théories de localisation de (Von Thünen, 1826) d' (A. Weber, 1909) et de la théorie des places centrale et des aires de marché développée respectivement par (W. Christaller, 1930) et (A. Lôsçh, 1940). D'où le deuxième chapitre, sur les fondements de l'analyse spatiale.

3) La ville est un espace de concentration économique au niveau géographique: elle est donc de ce point de vue, un produit des forces principalement économiques intervenantes dans la formation d'agglomération à différentes échelles spatiales. L'analyse des phénomènes de concentration et de dispersion des activités et des établissements humains à différentes échelles avait reçue un nouvel élan avec la constitution du corps de travaux qualifiés de

l'Économie Urbaine et de la Nouvelle Économie Géographique. Ces paradigmes d'économie spatiale offrent des outils et un cadre de référence permettant de caractériser des économies en termes de systèmes spatiaux et économiques, ainsi que la détermination des dynamiques à l'œuvre dans la compétitivité des villes et des régions. Il devient important de faire usage des facteurs économiques et géographiques pour tenter une appréhension de la ville dans le cadre de l'économie urbaine et de la N.E.G (troisième chapitre). Ce choix d'outils d'analyse est, pour cerner à la fois la logique de fonctionnement intra-ville et le rapport entre la ville et son environnement.

4) Derrière les agglomérations de taille et de nature différente se cachent de nombreuses forces économiques qui font que les villes ont souvent été un foyer de progrès social et technologique. La ville est un espace qui produit des effets économiques particuliers permettant de booster l'activité économique et le renforcement des systèmes productifs, d'où la considération de la ville comme la contrepartie territoriale de la croissance économique (Fujita & Thisse, 2002). Dans ce cas il s'agit du rapport entre la ville et le système productif: Après avoir étudiés chacun en particulier, il faut examiner leur rapport réciproque qui sera l'objet du (quatrième chapitre).

5) Après un retour sur les conditions plurielles ayant conditionnées la formation de l'espace économique en Algérie, nous essayons de comprendre la formation de l'espace urbain, le processus d'urbanisation et ses effets, les logiques d'agglomération en rapport avec l'activité économique et les politiques de développement en Algérie. Dans ce sillage nous nous interrogeons sur le rôle attribué aux villes dans les politiques de développement et leur rôle effectif dans l'organisation, les perspectives de redéploiement spatial de l'activité économique à travers les nouvelles stratégies de développement du pays.

6) Parvenant à l'étude de la ville de Bejaia, pour en savoir plus sur le contexte urbain et la structure de la ville que caractérisent les différents aspects spatio-économiques, sociaux et urbanistiques, il est nécessaire de faire une étude rétrospective fondée sur les logiques sous-jacentes à la production de la ville et à sa croissance. Nous comptons faire cela à travers l'historique de la ville et les dynamiques les plus intrinsèques: localisation de l'activité économique et occupation de l'espace urbain par les ménages. Enfin il convient aussi de voir l'effet des politiques de développement sur la croissance de la ville.

7) Le dernier chapitre sera scindé en deux sections. La première complètera le sixième chapitre et portera essentiellement sur: l'environnement structurel de la ville et sa région ; le positionnement économique de la ville et le système de production dans la région. L'objectif de cette section est de contenir les éléments de réponse à la question principale. La deuxième section portera sur la démarcation des conditions nécessaires à la ville de Bejaia pour soutenir le développement d'un pôle de compétitivité compte tenu des quatre éléments mis en avant: le contexte urbain et la structure de la ville, l'environnement structurel, le positionnement et le système de production.

Chapitre 1

La ville : des fondements historiques aux évolutions récentes

Les villes sont régies par des dynamiques variables dans le temps et dans l'espace ; l'objet de ce chapitre est d'essayer de comprendre ces dynamiques. En premier lieu, il s'agit, de s'interroger sur les facteurs qui ont rendu possible l'organisation de la vie sociale dans les villes, c'est un retour sur l'origine de la ville. En second lieu, il s'agira de voir comment les villes sont évoluées dans le temps et dans l'espace, quels sont les facteurs qui en ont déterminé l'essor ? Le but étant de préparer le terrain à l'étude des spécificités des villes du monde contemporain.

A l'époque contemporaine, le processus d'urbanisation semble plus marquant partout dans le monde et plus important qu'à n'importe quelle autre époque de l'histoire. La spécificité de la période contemporaine réside dans le fait qu'elle soit marquée par une simultanéité entre l'évolution du niveau de développement et l'essor de la croissance des villes. Il est, alors, à se demander :

- Quels sont les nouveaux mécanismes qui influencent le processus d'urbanisation ?
- Quel est le rapport entre l'urbanisation et le niveau de développement ?
- La mondialisation et le développement des nouvelles technologies de l'information et de communication ont-ils influencé la configuration des villes et/ou leurs missions ?

Ces questions vont nous guider pour tenter d'appréhender la dynamique du phénomène d'urbanisation et de la croissance des villes dans une économie mondialisée.

Pour bien conduire le chapitre, nous avons divisé l'analyse sur trois périodes, en fonction des principaux facteurs influencent la ville et l'urbanisation :

- La période d'avant la révolution industrielle et le rôle de la géographie initiale¹.
- La période d'après la révolution industrielle où le progrès technique et le rôle de la «seconde géographie».
- Étant donné le contexte de la mondialisation, nous évoquons aussi les villes en rapport avec la mondialisation et de la résurgence des considérations locales et territoriales.

¹ Suivant W. Cronon, (1991), on distingue deux effets de la géographie sur le processus d'agglomération: l'effet de la géographie initiale ou du paysage naturel (fleuve, plaines, coteaux) et celui de la seconde géographie qui est le paysage créé à partir des décisions humaines (routes, rails, infrastructures et autres canaux de communications...).

1. Retour sur le processus de formation des villes

Au regard de l'histoire, la ville est un phénomène ancien dont les origines remontent aux premières civilisations néolithiques en Mésopotamie² : il y a 8000 ans avant J.-C. Dans cette section, nous développerons d'abord une esquisse historique pour se saisir des repères chronologiques du phénomène ensuite nous nous intéresserons aux principaux facteurs ayant contribué à l'inauguration historique de la ville et à son essor.

1.1 Esquisse chronologique sur l'évolution des villes

L'œuvre abondante consacrée au sujet indique que les premières villes sont apparues en Mésopotamie: entre l'Euphrate et le Tigre (Ur et Sumer, Ninive et Babylone), en Egypte, le long de la vallée du Nil (Memphis, Assouan,...) et dans la vallée de l'Indus³. L'apparition de ces villes coïncide historiquement avec la révolution néolithique ; l'apparition de l'agriculture. A. Raulin⁴ en se référant à Gordon Childe, note que les conditions économiques favorables à l'émergence des villes se forment vers 8500 ans avant J-C, au Moyen-Orient, et la «révolution urbaine» se déroule à partir du quatrième millénaire avant notre ère. Ces premières villes, quoique naturellement fondées sur l'agriculture, disposent d'un important marché et comportent une classe d'artisans. Elles se distinguent des autres villages essentiellement par deux critères: la population moyenne dans ces villes atteint 15000 habitants; elles sont insérées dans des territoires indépendants qu'elles gèrent et gouvernent. La ville de Babylone capitale intellectuelle et religieuse de la Mésopotamie est à l'apogée, elle marque exceptionnellement cette époque (vers 1700 avant J.-C.): avec une population de 300 000 habitants, et constitua la Cité-empire dominant l'ensemble du territoire mésopotamien et entretient des échanges bien au-delà.

La diffusion de la ville est appuyée par l'essor des cités-Etats phéniciennes dont Byblos, Tyr, Sidon (au Liban d'aujourd'hui) qui furent leurs apogées au XIV^e siècle avant J.-C. Ces Cités ont joué un rôle essentiel dans l'apparition des villes dans le pourtour du bassin méditerranéen. En effet, les phéniciens avaient développé le commerce maritime à longue distance, ils aménagèrent des comptoirs de commerce et des colonies qui devinrent de grandes villes autour de la Méditerranée. Parmi les villes d'origine phénicienne on peut citer Carthage fondée au VII^{ème} siècle avant J.-C., et Bejaïa qui a été une de ces nombreuses haltes que les commerçants voyageurs phéniciens avaient aménagées sur tout le pourtour du bassin méditerranéen, pour les besoins de leur commerce. Ce n'est qu'à partir du deuxième millénaire Avant J.-C. que le phénomène «urbain» gagne d'autres contrées, l'Est asiatique comme en Chine et l'Europe occidentale à partir de la Grèce.

L'histoire antique⁵ qui recouvre la période de la naissance du monde grec vers 2000 avant J.-C. jusqu'à la fin de l'Empire romain va connaître une nouvelle aire de développement des villes. De nouvelles villes se développèrent en-dehors de la Mésopotamie, du golfe Persique, et d'autres territoires à dominance phénicienne. A partir de 700 avant J.-C., suite au

² C'est au site archéologique de Syrie *Mureybat*, recouvert par les eaux d'un barrage sur le cours du moyen Euphrate, que les archéologues ont découvert la plus ancienne ville du monde qui remonte à 8000 avant J.-C.

³ L'ordre chronologique que nous avons établi ici est en référence à l'œuvre de L. Mumford, *La cité à travers l'histoire*, Editions du seuil, Paris, 1964.

⁴ A, Raulin : *Anthropologie urbaine*, éd Armand Colin, 2003. P. 13.

⁵ Antiquité: période de l'histoire ancienne qui commence avec la naissance du monde grec vers 2000 av. JC., pendant l'âge du bronze, et s'achève à la fin de l'empire romain d'Occident en 476.

déclin des villes phéniciennes, le modèle urbain de la Cité-Grecque dominera longtemps cette époque avant que la ville romaine le supplanta.

La Cité grecque, malgré une continuité avec la ville phénicienne sur le plan des stratégies commerciales et la fondation des colonies, des traits distinctifs apparaissent sur d'autres niveaux à mesure que la ville grecque se développe. Cette dernière est une cité-Etat qui associe un territoire composé d'un centre urbain et des campagnes environnantes. Elle est moins fermée et moins cloisonnée que les modèles antécédents sur leurs périphéries. L'autre innovation des Cités grecques réside dans leur système de gouvernement qui est centré autour de la communauté des citoyens constituant ainsi un système de petites unités étatiques (principe de la représentation des populations constitutive de la Cité-Etat). La configuration physique de la Cité grecque ressort essentiellement deux parties⁶:

- Acropole : En grec Acropolis qui veut dire la partie haute (akros) de la ville (polis). C'est une forteresse entourée d'un mur d'enceinte qui abrite les réunions du conseil (les représentants au conseil sont au nombre de 500 dont 50 pour chacune des 10 tribus constitutives de la cité-Etat), l'autre fonction de l'acropole est qu'elle constituait le dernier refuge pour les grecs en cas de danger.
- Astypolis: C'est la partie basse de la cité, entourant l'Acropolis, elle renfermait: le foyer commun qu'est une salle couverte où sont représentés les citoyens; l'Agora : c'est la place du marché, centre de la vie économique, découverte, où se tenait l'assemblée des citoyens, elle est aussi un centre de la vie politique et religieuse.

Après la cité grecque vient la ville romaine. Elle est connue sous le nom de *Civitas* (dérivé de *civis* : qui veut dire concitoyen et non citoyen) qui signifie d'après le linguiste Emile Benveniste⁷: le regroupement d'un ensemble des concitoyens membre d'une même tribu. Les romains édifièrent un très grand empire à partir d'un seul centre urbain (Rome). La ville de Rome est née du groupement de plusieurs villages: sept collines qui furent reliées et devenaient par la suite la capitale d'un empire immense. La ville de Rome compta jusqu'à un million d'habitants. L'étendue de l'empire engendra l'extension du modèle urbaine romain et la généralisation de la ville au-delà de l'espace européen. La construction de la ville fait recours à un plan en damier, dont la configuration spatiale donne les caractéristiques essentielles suivantes: l'enceinte qui sert à protéger et sécuriser la cité ; un ensemble de rues structurées à partir de deux grands axes qui divisent la cité en quatre régions, ces deux axes aboutissent aux portes de la cité et à leur intersection se trouve le forum. Parmi les principaux édifices publics de la cité dont : la curie, les temples, les théâtres, l'amphithéâtre, les thermes, les cirques. Notons que les maisons sont divisées en deux principales catégories : *Domus* pour les riches et *Insulée* pour les pauvres marquant ainsi la première apparition d'une société de classe.

Pour les romains la ville a été comprise comme un moyen de diffusion de la romanisation et un point d'appui militaire⁸. Ils agissent de deux façons dans leurs constructions des villes: soit, en promouvant des centres indigènes, ou bien, en transformant d'anciens camps militaires en villes. Au-delà du territoire européen, l'extension de Rome gagne aussi le pourtour Sud de la Méditerranée. Le modèle de villes romaines domina une grande partie du monde jusqu'au troisième siècle de notre ère qui marquera la naissance de la ville médiévale.

⁶ D'après L. Mumford op.cit, p 265.

⁷ Cité par A. Raulin, op.cit P, 18.

⁸ P. Laborde : les espaces urbaines dans le monde. Ed. Nathan, 1995, pp 62-63.

La période médiévale qui s'annonce de la fin de l'empire romain au III^e siècle Après J.-C, durera jusqu'au XV^e siècle où la chute de Constantinople 1453. Le début de cette époque marquera la décadence de plusieurs villes romaines auquel succéda la ville médiévale qui est plutôt orientale:

« les villes, dont les dimensions étaient le plus souvent modestes, s'enferment et rentrent en sommeil derrière leurs fortifications, les échanges se tarissent et l'économie retourne au stade agricole et domestique. L'Europe ne connaît ni création ni promotion de villes. Cependant la vie urbaine continue en Orient ... »⁹.

P. Laborde (1995)

La Cité médiévale est fondée sur les vestiges de la ville romaine, elle naît et prend forme en lui empruntant certaines caractéristiques. Sur la ligne de continuité romaine, la période médiévale sera aussi celle qui se caractérise par une société agricole divisée en une classe noble et une classe paysanne assujettie. La Cité médiévale en Europe avait prit forme à partir des anciennes cités romaines qui gardèrent leur forme originelle et auxquelles un château fort ou bien un monastère avait été rajouté. D'autres formes de villes communes correspondent à un groupe de villages rassemblés autour d'une résidence seigneuriale, les esplanades de cathédrale, et les lieux de marché.

Avec l'évènement de la civilisation musulmane, les villes romaines laissent place aux villes musulmanes, notamment au-delà de l'espace européen. Des villes héritées de la civilisation antique, Grecque et romaine seront transformées (le Caire, Bagdad, Chiraz et Qom en Perse) ; des créations peu nombreuses, en lieu durant les premiers siècles de l'expansion musulmane à l'instar de Kairouan, Oran, Fès en Afrique du Nord, Damas au Moyen-Orient et Séville en Europe, Cordoue et Tolède. Certaines fondations sont très récentes comme Tlemcen et Marrakech au XI^{ème} siècle. Les villes islamiques se distinguent des cités médiévales occidentales par plusieurs critères: par la ramification des rues; par des maisons des terrasses; elles sont aussi remarquables par leurs édifices publics et leurs monuments spécifiques: Bazars, Mosquées, Medersas, souks... ces villes sont parfois enfermées derrière des murailles comme elles forment parfois des forteresses (Casbah). Durant la même période des villes d'une grande ancienneté continuent à se développer en Extrême-Orient notamment en Chine et au Japon dont l'héritage d'un passé lointain s'est largement maintenu jusqu'à la période récente.

L'avènement de la révolution industrielle au XVIII^{ème} siècle bouleversa les villes médiévales et Islamiques, en faisant éclater leurs structures traditionnelles. La transformation des moyens de production, des transports, l'apparition des nouvelles fonctions urbaines et le développement du capitalisme ont fait éclater les anciennes structures de la ville pour qu'elle soit investie par les activités de production et de finance (voir inf.1.5). Dans la période récente, notamment à partir de la moitié du XX^e siècle, partout dans le monde les villes anciennes font place aux extensions de villes modernes qui sont développées avec l'avènement du progrès technique comme nous allons le voir dans la section 2, consacrée aux nouvelles dynamiques à l'œuvre dans la croissance des villes.

1.2 Les villes ou la coïncidence de la géographie et de l'économie

Historiquement les villes marquent le début du processus de sédentarisation de l'homme rendu possible par la découverte de l'agriculture qui permet aux groupes d'hommes de vivre ensemble pour une longue période sur un territoire donné. Suite à cette découverte,

⁹ P. Laborde, *ibid.*

l'homme passa dans certaines régions du monde d'un mode de vie nomade à une sédentarisation et commença dès lors la construction des premières villes. Dans leurs processus de formation historique, les villes sont apparues pour la première fois à partir d'une coïncidence de la géographie et de l'économie. Les Archéologues et économistes s'accordent à penser que les premières civilisations¹⁰ sont nées de l'organisation à grande échelle de l'agriculture, sur les rives des grands fleuves du Moyen-Orient (Nil, Euphrate et Tigre) de l'Indus¹¹, et de la Chine. La pratique de l'agriculture à proximité des grands fleuves qui bénéficient d'une terre à la fois fertile et facile à travailler, et de la disponibilité des eaux, qui doit être mise à profit par des travaux d'irrigation étendus sont des facteurs ayant contribué à la sédentarisation des groupes d'hommes. L'historien économiste P. Bairoch cité par D. Pumain¹² a souligné que l'émergence des villes, de manière indépendante et décalée en plusieurs régions du monde, s'est toujours produite environ 3000 ans après l'invention de l'agriculture dans ces mêmes régions, donc à partir du moment où un surplus accumulé permettait l'entretien de classes d'individus non assujettis à la production alimentaire. Le fait que les villes sont apparues sur les mêmes régions où est l'invention de l'agriculture souligne la simultanéité entre la formation des villes et le développement de l'activité économique dans des espaces géographiques qui offrent les conditions spécifiques au développement de l'agriculture. L'effet de la géographie physique sur la localisation des premières formes d'agglomération dans l'histoire de l'humanité se maintiendra jusqu'à la révolution industrielle. Nous retiendrons, cependant qu'au commencement du déploiement des concentrations humaines, jusqu'au début de la révolution industrielle, la géographie physique constitue généralement la source initiale de l'agglomération comme elle déterminera le lieu de sa localisation. Les avantages naturels incitent les individus à se regrouper près des ressources, des matières premières, des aménités naturelles comme le fait remarquer A. Marshall:

« ...Bien des causes diverses ont mené à la localisation des industries; mais les principales ont été les conditions physiques, telles que: caractères du climat et du sol, existence de mines et de carrières dans le voisinage, accès facile par terre ou par eau. Ainsi les industries métallurgiques se sont installées généralement près des mines ou dans les lieux où le combustible était bon marché. Les industries du fer, en Angleterre, cherchèrent d'abord les régions où le charbon de bois était en abondance, et ensuite elles émigrèrent dans le voisinage des houillères... »¹³.

A. Marshall (1906)

Mais, les seules innovations dans le domaine de l'agriculture, puis dans l'industrie n'auraient pas suffi pour propulser la progression et la croissance des villes un peu partout dans le monde. Ces innovations technologiques ont dû être accompagnées par d'autres évolutions fondamentales dans l'organisation sociale de la vie telles que les nouvelles structures sociales: la division du travail en activités spécialisées. C'est grâce à ces innovations techniques et organisationnelles que les villes se sont développées partout dans le monde.

¹⁰ D. Sénéchal note à propos de l'histoire entre la ville et la civilisation que l'apparition des villes est une conséquence de la civilisation et non une cause pour deux raisons :

- elle demande une spécialisation du travail suffisante pour justifier une agglomération d'artisans, de marchands et de non paysans en général.
- elle nécessite des surplus agricoles importants afin de nourrir cette population.

David Sénéchal : histoire des sciences, notes de cours: Faculté des Sciences Université de Sherbrooke Août 2003 (PHQ-399). Version numérique.

¹¹ L'Indus est un grand fleuve d'Asie, né au Tibet, traversant le Cachemire et surtout le Pakistan, qui se jette dans la mer d'Oman en formant un vaste delta; 3 040 km. Les bords de l'Indus connurent une civilisation florissante au IIIe millénaire, qui s'éteint au milieu du IIe millénaire; elle est notamment caractérisée par une architecture urbaine (Mohenjo Dâro [Sind], Harappâ [Pendjab], etc.), et par une écriture pictographique indéchiffrée.

¹² D. Pumain, Villes et systèmes de villes dans l'économie. La Revue d'économie financière, 2006, n°86.

¹³ A. Marshall, Principes d'économie politique (1890), traduction française (1906) : livres I et II, p (117-118)

Actuellement la géographie joue de moins en moins dans le processus de la localisation et de croissance des villes, néanmoins elle les complète: la géographie physique joue un rôle en complémentarité avec d'autres facteurs de concentration, la géographie physique seule, ne pourrait expliquer le phénomène d'agglomération auquel nous assistons aujourd'hui.

1.3 Progrès agricole et croissance des villes

Les territoires naturellement fertiles offrent plus d'avantages et permettent de nourrir un grand nombre de la population notamment avec la découverte de l'agriculture. Historiquement, La découverte de l'agriculture est à l'origine de la sédentarisation de l'homme et par conséquent la naissance des premiers villages. Le surplus agricole ou les quantités de vivres au-delà des besoins de la population locale encourage le regroupement d'un grand nombre de la population pour donner naissance aux villes. L'abondance alimentaire permettra aussi de libérer une fraction de la population qui s'adonnera à l'exercice d'autres activités que l'agriculture pour satisfaire les besoins et les commodités de la vie. A. Raulin nous rappelle aux sources de développement de la ville que:

« les villes situées dans des bassins fluviaux fertiles, comme ceux du Tigre et de l'Euphrate, ont la particularité de bénéficier de deux récoltes par an, et donc d'importants surplus agricoles »¹⁴.

A. Raulin (2008)

Le surplus alimentaire produit localement sera donc commercialiser vers les localités environnantes, mais, parfois les contraintes de déplacement rendent difficile l'exercice de commerce. Dans ce cas, l'abondance dans les lieux de production incite un grand nombre de la population à venir s'établir dans la ville et son voisinage. C'est de ce déterminisme naturel et agricole que sont développées les premières villes au croissant fertile du Moyen-Orient (Irak, Syrie, Liban, Palestine).

L'agriculture continue d'exercer son influence sur l'essor des villes jusqu'à l'avènement des villes commerciales au moyen-âge. A. Smith dans: *Essai sur les causes de la richesse des nations*, dans le livre III, explique comment les villes se formèrent et s'agrandissent après la chute de l'Empire romain, il note que le progrès agricole qu'ont connu certaines régions et les contraintes des transports donne plus d'avantages (produit agricole bon marché) aux lieux de production, ce qui incitera les populations à venir s'installer dans ces régions. Une fois les populations installées dans la ville, ils travaillent sur place les matières premières que produit la région et devient profitable, d'exporter des produits construits que d'exporter les matières en leurs états bruts dans la mesure où les coûts d'échange sont onéreux.

« Par exemple, une pièce de drap fin, qui ne pèse que quatre-vingts livres, renferme non seulement le prix de quatre-vingt livres pesant de laine, mais quelquefois de plusieurs milliers pesant de blé employé à la subsistance de tous les différents ouvriers qui l'ont travaillée, et de ceux qui ont mis ces ouvriers en œuvre. »¹⁵.

A. Smith(1776)

A. Smith avance que c'est de cette manière que se sont élevées naturellement et d'elles mêmes les manufactures de Leeds, Halifax, Sheffield, Birmingham et Wolverhampton en Grande-Bretagne, qui sont les premières villes ayant connu l'industrie. Ce genre de ville manufacturières doit sa naissance à l'origine au développement de l'agriculture.

¹⁴ A. Raulin, op. cit, P 13

¹⁵ A. Smith (1776): *Essai sur les causes de la richesse des nations* : Livre III, Chapitre III. Comment les villes se formèrent et s'agrandirent après la chute de l'Empire romain : P 29.

1.4 Essors du commerce et croissance des villes

Plus haut nous avons souligné les stratégies phéniciennes et Grecques d'établissement de comptoirs commerciaux au-delà de leurs territoires qui vont devenir par la suite des villes. L'existence de ces villes se doit à leurs positions stratégiques dans les échanges commerciaux, ceci nous rappelle l'influence très ancienne du commerce sur le développement des villes. Mais ce n'est qu'à partir du X^e siècle, suite au développement des échanges maritimes que l'offre commerciale sur l'essor des villes devient apparent. En tenant compte de sa position de marché, de carrefour des voies de communication la ville est « fille du commerce » selon la formule de l'historien H. Pirenne¹⁶. Les villes se sont développées grâce à l'essor du commerce, notamment après l'installation des marchands autrefois voyageurs-marchands: Avant 1300 les échanges étaient principalement assurés par les marchands voyageurs et les saisons des foires, après cette période, c'est l'installation permanente de marchands dans les villes (d'après D. North)¹⁷. La sédentarisation « commerciale » avait marqué un point de départ du changement dynamique par l'expansion du commerce, notamment en méditerranée comme en Europe du Nord. Cette évolution va très vite susciter l'apparition des sociétés urbaines vouées au marché. Mais l'expansion du commerce n'aurait pas suffi à elle seule d'assurer la croissance des villes. Cette expansion commerciale et l'apparition des sociétés urbaines sont accompagnées d'un certain nombre d'innovations institutionnelles et organisationnelles qui ont assuré l'essor des villes comme le souligne D. North:

« L'essor des villes et des Cités autour d'un commerce national et international en expansion à été rendu possible par un certain nombre d'innovations institutionnelles et organisationnelles. L'évolution de la lettre de change et le développement de techniques de négociabilité et d'escompte ont rendu nécessaire la création de centres, où ces opérations pourraient se dérouler »¹⁸.

D. North (2005)

En effets, les places des foires deviennent des centres commerciaux permanents, les banques se localiseront dans ces centres, ainsi que les établissements spécialisés dans l'escompte ou dans les assurances maritimes. Ces innovations ont permis le développement et la prospérité de plusieurs villes à l'instar des villes belges au XIV^e siècle, Bruges, Gand, Liège, Anvers), d'Amsterdam au Pays-Bas de Venise, Naples et Milan en Italie. Leur emplacement est dicté par la position géographique et par le souci de la proximité pour réduire les coûts élevés du transport terrestre: au fond d'un golfe (Bruges), au croisement d'un fleuve et d'une route, (Maastricht), au confluent de deux rivières (Gand), ou à un point de rupture des transports (Bruxelles).

Notons que bien avant la construction de ces villes commerciales en Europe l'espace marqué par la civilisation musulmane qui s'établira de Bagdad à l'Est à Cordoue à l'Ouest, va procéder par création de villes ou réactivation de villes anciennes. Cette civilisation s'établira sur un réseau urbain constitué des villes ayant une vocation commerciale. L'essor des villes dans cet espace se doit tout à la fois aux réseaux de grandes routes commerciales, de la Chine à l'Espagne, de l'Afrique noire à l'Asie centrale ; à l'afflux d'or et à l'augmentation de la circulation monétaire. Le commerce avait contribué au développement de grands marchés urbains.

¹⁶ Cité par R. Le Goix: villes et mondialisation : le défi majeur du XXI^e siècle, éd. ellipse (2004) , P. 45.

¹⁷ D.C. North, le processus du développement économique, édition d'organisation (2005), traduit de l'anglais par Michel le Séac'h, p 169.

¹⁸ D.C.North, op.cit, P 171

Par ailleurs, les villes ne sont pas développées seulement sur les échanges extérieurs, mais aussi par l'échange avec leurs hinterlands ou leurs espaces ruraux. En considérant la relation d'échange commerciale entre la ville et son hinterland A. Smith¹⁹ constate que dans leurs processus de croissance, chaque ville tire de la campagne toute sa subsistance et tous les matériaux de son industrie qu'elle paie de deux manières qui renforcent la position de la ville dans les échanges:

- La première, en renvoyant à la campagne une partie de ces matériaux travaillés et manufacturés et, dans ce cas, le prix en est augmenté du montant des salaires des ouvriers, et du montant des profits de leurs maîtres ou de ceux qui les emploient immédiatement. Le bénéfice est le résultat des manufactures de la ville.
- la seconde, en envoyant à la campagne le produit brut manufacturé ou importé dans la ville, soit des autres pays, soit des parties éloignées du même pays; et dans ce cas aussi, le prix original de ces marchandises s'accroît des salaires des voituriers qui assurent le transport, et du profit des marchands qui les emploient.

Les habitants d'une ville, en définitive, tirent de la campagne leur subsistance et tous les moyens et matériaux de leur industrie. Mais ceux d'une ville située sur, ou proche des côtes de la mer, ou sur les bords d'une rivière navigable, ne sont pas nécessairement bornés à tirer ces choses de la campagne qui les avoisine. Ils ont un champ bien plus vaste, et peuvent tirer profit des coins du monde les plus éloignés par l'exercice du commerce. Avec le progrès technique c'est l'avènement de la ville industrielle. Après une influence agricole ensuite commerciale, la nouvelle configuration de la ville sera dictée par l'industrie.

1.5 Le progrès technique et la croissance des villes.

Avant la révolution industrielle, la répartition des fonctions entre les villes et les campagnes peut être caractérisée de manière suivante: les villes centralisent des fonctions commerciales, financières ainsi que des activités artisanales qui requièrent du travail qualifié et du capital technique, tandis que dans les campagnes se développent des activités de production intensives en travail et économiques en capital telle que l'agriculture. Etant donné que les activités que centralise la ville sont moins développées par rapport à l'agriculture, une multitude de la population soit répartie (contrainte du travail) dans les zones rurales, tandis qu'une part infimes de la population se concentre dans des villes. Après la révolution industrielle, ce rapport qui jusque-là décrit le principal mode d'organisation spatiale de la vie humaine à travers son histoire sera profondément bouleversé.

La fin du XVIII^e siècle marque l'émergence de la grande industrie, qui va bouleverser le rapport d'occupation de l'espace par l'homme et entraîna le développement de l'urbanisation. Dès la fin du XVIII^{ème} siècle, le monde²⁰ va connaître la révolution industrielle, celle-ci modifiera profondément et rapidement le mode de production et son rapport à l'espace. Avant la révolution industrielle, les modes de production artisanaux se trouvent dispersés et décentralisés sur le plan spatial. Avec le développement de l'industrie ces modes de production artisanaux seront remplacés par les modes de production technologiques, plus intégrés verticalement dans des grandes unités de production, rassemblent ainsi un grand nombre de travailleurs sur les lieux de localisation de l'industrie.

¹⁹ A. Smith (1776) op cit, p 34

²⁰ Plus précisément l'Europe occidentale puisque la révolution industrielle s'est propagée d'une manière graduelle entre les Etats, d'abord européenne avant d'atteindre les Etats-Unis ; elle a eu lieu en Grande-Bretagne (1780-1820), puis en France (1830-1870) et en Allemagne (1850 –1880).

« Pour cultiver la terre, il faut que les hommes soient répandus sur toute la surface du sol ; pour cultiver les arts industriels et le commerce, il leur convient de se réunir aux lieux où l'on peut les exercer avec plus d'avantage, c'est-à-dire aux lieux qui admettent une plus grande subdivision dans les occupations. Le teinturier s'établira auprès du marchand d'étoffes, le droguiste auprès du teinturier ; le commissionnaire ou l'armateur qui font venir les drogues se rapprocheront du droguiste ; et il en sera de mêmes des autres producteurs. De cette agglomération d'individus se forment les villes »²¹.

J.-B. Say, Traité d'économie politique

Avec la révolution industrielle le monde va connaître une transformation socio-économique importante qui se matérialisera sur le plan spatiale par une mutation de l'économie traditionnelle artisanale à dominance rurale vers un modèle urbain de production mécanisée de biens manufacturés. Ce nouveau mode d'organisation de la production fait appel à une main-d'œuvre abondante tandis que l'agriculture mécanisé n'aura plus besoin d'un nombre important de travailleurs.

en se replaçant dans le contexte européen du début de la révolution industrielle P. Bairoch note que:

« Durant la première moitié du XIX^{ème} siècle et dans les principaux pays européens, la part de la population résidant dans des villes de plus de 5 000 habitants a peu évolué, passant de 12 % à 19 %, puis, entre 1850 et 1910, une accélération la fait passer de 19 à 41 % »²².

P. Bairoch (1985)

À partir de la moitié du XX^{ème} siècle jusqu'à nos jours les villes ont connu un essor extraordinaire, mais, sans un développement technologique préalable, la taille actuelle de ces villes n'aurait pas été atteinte:

« en 1850 la technologie nécessaire pour faire fonctionner une ville de dix millions d'habitants de façon efficace et vivable n'existait tout simplement pas »²³.

M. Polèse & R. Shearmur (2005)

Le développement des villes modernes est largement attribuable au progrès technique. Sans moyens de communications performants, sans modes de transports adéquats, sans systèmes d'assainissement de l'eau et de gestion des déchets, les villes n'auraient pas fonctionnées de manière efficace.

2. Les nouvelles dynamiques à l'œuvre dans croissance des villes

Avec le progrès technique, l'effet de la géographie initiale sur la localisation et la croissance des villes s'est largement réduit pour laisser place à de nouvelles dynamiques. Dans cette partie nous reviendrons sur ces dynamiques. Commençons par la révolution industrielle qui marquera le début d'un tournant du processus d'urbanisation. Ensuite, le progrès dans les moyens de communication tout azimut et l'évolution de la structure des économies, notamment avec la tertiarisation. Enfin nous reviendrons sur l'impact du niveau de développement et l'effet de déséquilibre dans le développement des régions.

2.1. La dynamique industrielle et la croissance des villes

Historiquement, l'existence des villes précède la révolution industrielle, mais l'urbanisation du monde, telle que nous la connaissons aujourd'hui, est un phénomène récent

²¹ J.-B. Say, Traité d'économie politique : livre II : Chapitre XI : De la population dans -ses rapports avec l'économie politique ; p 98, édition électronique réalisée par Jean-Marie Tremblay, disponible sur le site de la BNF : <http://gallica.bnf.fr/>

²² P. Bairoch (1985), cité par AUBERT (F.) et GAGNÉ (C.) in : Histoire de la dynamique territoriale de l'industrie. Le rôle de la demande de travail. Cahiers d'économie et sociologie rurales, n° 76, 2005.

²³ M. Polèse & R. Shearmur : économie urbaine et régionale, deuxième éd. Economica. 2005, p. 88.

dont l'émergence coïncide avec le progrès technique. Le développement de l'industrie influence sur la ville: d'une manière directe, dans la mesure où la localisation des industries entraîne l'agglomération de la population et d'une manière indirecte, c'est le développement de l'industrie qui a rendu possible le fonctionnement des grandes villes.

2.1.1 L'industrie fait la ville

Avec l'évolution de la technologie et le développement de l'industrie, le capital devient tout à la fois un facteur de production substituable et complémentaire au travail. Deux conséquences économiques majeures résultent de cette évolution: une part importante de la main-d'œuvre antérieurement occupée par les secteurs agricole et artisanal va être libérée; d'autre part le capital est complémentaire avec le facteur travail, le développement de l'industrie augmentera davantage la productivité du secteur agricole et réduira la contrainte alimentaire. Etant donné que l'industrie naissante avait besoin d'une main-d'œuvre abondante, il en résulte un mouvement de la population du secteur agricole vers le secteur industriel en fonction de l'offre du travail. Ce mouvement sectoriel se matérialise sur le plan spatial par le déplacement des populations des zones agricoles rurales vers les villes. De ce fait, de nombreuses villes industrielles émergent à proximité des sites qui renferment des ressources naturelles: ces villes vont devenir par la suite des grandes agglomérations:

« sur les quelques 228 villes de plus de 100 000 habitants que possède vers 1910 le monde développé (sans le Japon), 98 environ [...] n'existaient pas du tout ou étaient de simples villages au début du XIXe siècle (ou, pour l'Angleterre, au milieu du XVIIIe siècle). »²⁴.

P. Bairoch, (1985)

Comment ces villes ont-elles été développées? Le développement de l'industrie entraîne une forte demande de biens intermédiaires nécessaires à son fonctionnement: des matières premières, des biens énergétiques. Ces contraintes poussent au développement d'activités industrielles dans des régions dotées de ressources, mais, compte tenu du faible niveau de développement des moyens de transports et de communication de cette époque, il devient techniquement nécessaire pour les différentes activités engagées dans la transformation des produits de se concentrer autour des lieux qui permettent une meilleure accessibilité aux intrants de l'industrie. La localisation de l'industrie, engendre la concentration de la population autour des sites de production et contribue au processus d'urbanisation. L'élément structurant de cette tendance à la concentration reste fondamentalement les coûts de transports élevés, notamment ceux des matières premières. La contrainte des transports, pousse à l'agglomération en-dehors des villes anciennes et à proximité des ressources.

L'abondance de produits manufacturés renforce la position d'anciennes villes-marché, qui reste les lieux principaux où se réalisent les différentes transactions commerciales. Ainsi l'industrie influence sur le processus d'urbanisation d'une manière directe en incitant la création de nouvelles agglomérations et d'une manière indirecte en renforçant le pouvoir de villes anciennes. Le progrès dans le secteur des transports, la tendance à la localisation des entreprises deviennent de moins en moins sensible à la distance. Désormais, les entreprises valorisent plus la proximité au marché du travail et des autres services que la proximité des ressources naturelles. Selon le géographe américain J. Scott²⁵ qui s'est intéressé au développement d'activités industrielles dans les grandes villes au XIX^{ème} siècle en les reliant aux théories de la localisation: deux variétés principales d'activités urbaines caractérisent la période d'avant 1950 : une activité à grande échelle intensive en capital et en travail et une

²⁴ (Bairoch, 1985). In, F. Aubert C. Gagné, op. cit.

²⁵ A. J. Scott: « locational patterns and dynamics of industrial activity in the modern metropolis » (111-142). Urban studies, vol. 19, p 119.

activité manufacturière à petit échelle intensive en travail. Cette dernière englobait des secteurs comme la confection textile, l'imprimerie et l'édition, la mécanique de précision la fabrication des meubles... : étant donné l'intensité des liens interentreprises et en raison de leur caractéristique d'activités intensives en travail elles ont plutôt une localisation au cœur des villes. Ces deux types industries, selon J. Scott, deviennent apparentes sur le plan spatial à partir des années 1950.

2.1.2 Développement des moyens de communication et reconfiguration du rapport ville industrie: la ville appuie l'industrie

Pendant les premières étapes de la révolution industrielle, le transport des matières premières reste onéreux, de sorte que la proximité des ressources naturelles demeure un facteur de localisation essentiel. A partir de 1850, soit environ un siècle après la révolution industrielle, le progrès dans les transports maritime et ferroviaire contribue à la baisse des coûts de production pour permettre aux firmes d'affranchir progressivement des facteurs anciens de localisations (matières premières, énergie). Les transports et les autres moyens de communications qui sont, le second trait marquant du développement économique après l'industrialisation donnent un nouveau rapport entre l'entreprise et son espace de localisation. La ville devienne attractive pour l'industrie et les nouveaux facteurs de localisation ne sont plus tributaires des coûts de transports uniquement. L'accès aux inputs non matériels et à des types de qualifications particulières se combinant avec les avantages d'une présence sur le marché final, l'élément le plus valorisé dans la stratégie de la localisation des entreprises: ces différents facteurs se trouvent principalement en milieu urbain. Ce sont alors les sites urbains qui attirent les activités industrielles grâce aux avantages qu'elles procurent. En plus, le développement des moyens de communications renforce le poids des centres urbains, qui désormais, concentrent les activités tertiaires dans un contexte de restructuration économique.

Le tableau 1 montre une évolution relative des coûts de transports et de communication, les indices étant normalisés à 100 à la première observation. On note une décroissance importante dans les coûts de transports: les coûts de transport maritime sont divisés par 4 en soixante ans (1920-1980) alors que le coût du transport aérien est divisé par plus de 6 entre 1930 et 1990. La baisse est plus importante dans les communications par satellite où le coût est divisé par plus de dix en 20 ans; dans les communications téléphoniques le coût de 1990 égale à celui des années 1940 divisé par 100. Ces énormes progrès enregistrés dans les moyens de mise en relations des différents acteurs de la vie économique et une tendance à la tertiarisation des économies sont des facteurs qui ont renforcé la position des villes dans la nouvelle configuration productive.

Tableau 1 : Évolution relative des coûts de transport et de communication.

Année	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Transport maritime	100	65	67	48	28	29	25	30
Transport aérien.		100	70	45	38	25	18	15
Tél. transatlantique	–	–	100	30	28	18	3	1
Com. satellites	–	–	–	–	–	100	15	8

Source : Banque Mondiale, 1995. Citées in, P-P. Combes, T. Mayer et J- F, Thisse: Leçons d'économie géographique, Chapitre 2. L'espace dans la pensée économique. Éd, Economica, 2006.

La baisse spectaculaire et ininterrompue des coûts de transport notamment depuis le milieu du XX^{ème} siècle, relayé par le retrait du protectionnisme et, plus récemment, par la quasi-disparition des coûts de communication, auraient rendu les acteurs économiques libres

de toute contrainte de proximité. Nonobstant, cela n'implique pas pour autant que distance et localisation aient disparu de la sphère économique. La très forte baisse des coûts de transport et de communication a permis l'émergence de nouvelles forces d'agglomération et, dans un second temps, de favoriser la plus forte productivité qui caractérise les grandes villes, notamment avec l'évolution des structures économiques et la tertiarisation.

2.2 Evolution des structures économiques et développement des villes

Au niveau des structures économiques, il y a eu une réduction du poids de l'agriculture et de l'industrie dans les économies modernes qui se caractérisent par une forte tendance à l'industrialisation et à la tertiarisation, notamment à partir des années 1950. Après la transition sectorielle (agriculture/industrie) marquée par le développement de l'industrie lourde vient la transition (industrie/services) à partir des années 1960 où le poids des services dans la structure des économies nationales devient de plus en plus important, surtout dans les pays développés. Le jeu conjugué de l'augmentation de la productivité due au développement de la technologie d'une part et la baisse relative de la demande des biens agricoles d'autre part due à l'évolution dans la structure de consommation rendent inévitable le mouvement de la main d'œuvre du secteur agricole vers d'autres secteurs de l'économie.

Tableau. 2 : Pourcentage de la population active dans le secteur agricole des divers pays

Pays	1900	1950	2000
Pays industrialisés			
Allemagne	35%	24%	3%
Belgique	20%	12%	4%
Canada	42%	20%	3%
France	43%	43%	2%
Japon	70%	49%	5%
Etats-Unis	38%	13%	3%
Pays en développement			
Egypte	70%	65%	29%
Maroc		67%	50%
Inde		74%	60%
Argentine	31%	25%	8%

Source : Banque mondiale 2003, Cité par, M. Polèse & R. Shearmur, op. cit, P 23.

Nous constatons à la première lecture du tableau que le processus de concentration urbaine et l'évolution de la structure économique des pays vont de paire étant données que les pays industrialisés sont largement plus urbanisés que les pays en développement. Il y a fléchissement de la population active dans le secteur agricole : seulement entre 2 et 5 % de la population active des pays développés est employée dans le secteur agricole tandis que la population occupée par ce même secteur dans les pays en développement dépasse dans la moyenne les 30 %. Les chiffres (tableaux 2 et 3 infra.) montrent que le niveau d'urbanisation est dicté par la structure économique du pays. Si la différence dans la structure économique par emploi est flagrante entre pays développés et pays en développement il va de soit pour le phénomène d'urbanisation (tableau 3).

Pour le phénomène de la tertiarisation des économies, le poids des services et de plus en plus important dans les économies contemporaines. La caractéristique en commun des activités tertiaires qu'elles soient de haut ou de bas de gamme est la localisation dans des espaces urbains en raison des avantages techniques, économiques et financiers que procurent les villes au secteur des services. La tertiarisation des économies renforce d'avantage le développement de l'urbanisation. L'interaction entre la croissance urbaine et le développement des activités tertiaires fait que la demande du foncier urbaine (localisation de

nouveaux établissements et des résidences), pousse l'industrie consommatrice du sol à se détacher de la ville pour faire place aux activités tertiaires à haute valeur ajoutée: c'est le passage de la ville industrielle à la ville tertiaire. Les économies d'agglomération générées par les espaces urbains sont les plus valorisées et les plus déterminantes pour la localisation de nombreuses activités tertiaires.

L'urbanisation ne s'accompagne pas forcément par la restructuration des économies. Dans les pays développés ce sont les services sophistiqués qui constituent l'économie des villes post-industrielle, tandis que dans les PED qui n'ont pas connu une industrialisation c'est des services qui se résument dans la plupart des cas aux activités commerciales banales qui prennent place dans les villes. La réalité des économies des villes des PED rejette le constat de correspondance entre changement de structure économique- urbanisation-développement. Dans les PVD, d'autres facteurs poussent à l'agglomération et créent des déséquilibres économiques qui rendent la ville intenable devant un afflux de la population et une économie inerte.

2.3 Niveau de développement et croissance des villes

Le mouvement d'urbanisation ne se résume pas à un mouvement de concentration de la population et de l'industrie. Il est aussi le fait d'une révolution au sens large, sur le plan culturel, institutionnel, économique, sociale et technologique, en d'autres termes le phénomène est assimilable au niveau de développement. Le progrès renforce le phénomène d'agglomération qui en retour favorise le développement des activités économiques. En effet, la concentration productive et l'urbanisation accrue sont les traits les plus marquants qui caractérisent les économies contemporaines les plus dynamiques. Il en ressort que l'urbanisation constitue relativement l'une des dynamiques à l'origine de l'efficacité des économies contemporaines en soutenant à la fois la productivité du travail et du capital au niveau des villes sur deux volets :

- les villes constituent des organisations spatiales commodes à la promotion du développement du capital humain, à l'augmentation et à la diversification de l'offre des services nécessaires à l'épanouissement de la vie des hommes rendue possible par les économies d'urbanisation. Ceci étant, pendant que la théorie économique nous éclaire à ce propos même, que le capital humain est un facteur décisif dans la vie économique d'un pays (Lucas. R.E ; 1988).
- Les villes sont des sièges d'effets externes positifs, à l'origine de la performance des entreprises et de la croissance économique. La littérature économique qui considère le rôle des villes donne à voir une multitude d'effets à travers lesquels la ville influence sur le niveau de l'activité économique comme le montre Glaeser (1998). En ce sens, la ville se présente comme une forme d'organisation spatiale la plus appropriée au dynamisme de l'économie contemporaine largement tertiaire.

La ville en tant que facteur de productivité perd de son sens si on considère le cas des pays en développement où face à la montée en puissance du processus d'urbanisation, les villes se trouvent réduites dans la plupart des cas à de très fortes concentrations de population. Sans pouvoir générer une dynamique pour la création et le développement de l'activité économique, les villes deviennent seulement des espaces d'attractivité de la population de l'arrière pays en quête d'amélioration de leurs conditions de vie précaires dans les zones rurales. La pression sur les villes dans les pays du Sud devient dès lors, l'un des facteurs qui compliquent la gestion du processus du développement et entrave toute perspective de croissance à long terme.

Nous pouvons implicitement dire de ce qui précède, que si la ville peut être considérée comme facteur de dissipation économique dans les pays développés, elle est de part sa structure socio-économique un facteur entravant le développement économique dans les pays en développement.

2.4 Divergence des niveaux de développement régional et pression sur les villes

Il existe une relation entre l'urbanisation et le développement économique d'un pays. En général, l'urbanisation apparaît comme une conséquence incontournable du développement économique. Le degré de concentration urbaine dépend de l'étape de développement dans laquelle se situe un pays. Selon Williamson²⁶. Les premiers stades de développement ont plutôt tendance à générer un différentiel de revenu croissant entre le centre et la périphérie²⁷, ceci renforce l'attraction de la ville et accélère le processus d'urbanisation. Avec la poursuite de développement, le déséquilibre se réduit suite au processus de rattrapage de la périphérie et dans ce cas, le processus d'urbanisation que génère l'écart des revenus centre/périphérie se ralentit avant de commencer à régresser²⁸. La tendance des inégalités régionales peut être représentée dans un plan par une courbe sous forme de « U » inversé (graphique 1). Différents facteurs expliquent la croissance des inégalités durant la première phase de développement :

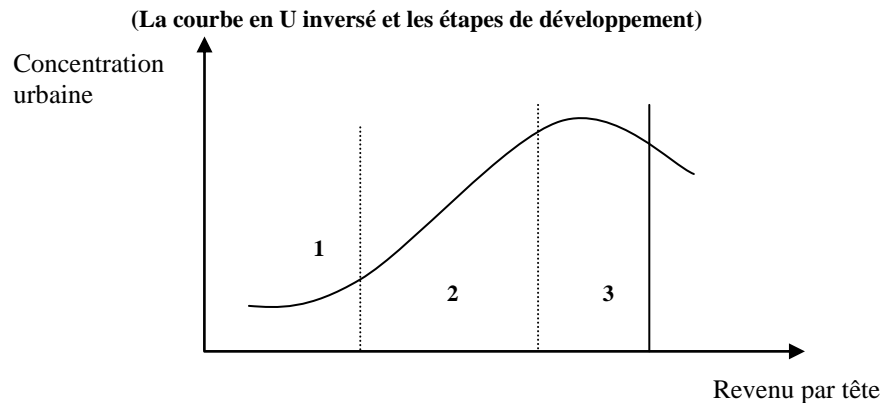
- une mobilité de main-d'œuvre vers la région centrale.
- une mobilité du capital orientée vers le centre pour profiter des économies d'agglomération, limitant ainsi la localisation des activités et des investissements dans la périphérie.
- des effets de diffusion restreints dus à la centralisation du pouvoir public et la lenteur du progrès technologique.

Des mécanismes économiques conduisent naturellement le phénomène de concentration urbaine à s'accroître durant les premières phases de développement, puis se réduira après un certain niveau d'industrialisation.

²⁶ J.G. Williamson (1965), regional inequality and the process of national development: a description of the patterns, cite par P. Aydalot: économie régionale et urbaine, éd economica 1986. P, 158.

²⁷ La situation du Sénégal en 1995 illustre bien cet écart: *En 1995, la pauvreté touchait près d'un ménage sur cinq (19,4 %) à Dakar, près de deux ménages sur cinq (soit 38,7 %) dans les autres villes ; et près de quatre ménages sur cinq (80 %) en milieu rural. La contribution des ménages ruraux à la pauvreté nationale était de 79,5 % en 1995 ; alors que celles de Dakar et des autres centres urbains étaient respectivement pour 7,9 % et 12,6 %.* In Libéralisation commerciale et pauvreté en Afrique, ouvrage collectif (Sous la dir.) de J. Cockburn., B. Decaluwé, I. Fofana. Publié conjointement par Les Presses de l'Université Laval et le Centre de recherche pour le développement international. 2010.

²⁸ la région de l'Asie du Sud-est offre une image sur se rapport : les pays les plus « pauvres » de la région (Cambodge, Timor-Oriental et Laos) accusent un certain retard dans leur urbanisation. Par contre, ils possèdent les taux de croissance urbaine les plus élevés (entre 4,6 % et 5,6 % par année), alors que les pays considérés plus « riches » (Singapour, Brunei et Thaïlande) ont des taux de croissance urbaine faibles (entre 1,2 % et 2,6 % annuellement). Statistiques tirées de l'article de l'article de: P, Gubry, (2008). *L'urbanisation en Asie du Sud-est. Pistes de recherche à partir de l'expérience vietnamienne*, Communication dans le cadre du « Colloque régional sur les tendances de l'urbanisation et de la périurbanisation en Asie du Sud-Est », CEFURDS, LPED, Hô Chi Minh Ville, 9-11 décembre 2008.

Graphique 1 : relation entre la concentration urbaine et le revenu par tête.

Source: M. Catin et C. Van Huffel ²⁹

Les trois étapes que caractérise le graphique 1, peuvent être interpréter comme suit :

- Etape 1 : pré-industrialisation, caractérisée par un revenu et une concentration urbaine faible.
- Etapes 2 : le décollage et le processus d'industrialisation poussent à la concentration urbaine et à la polarisation des activités.
- Etapes 3 : la concentration urbaine se ralentit puis commence à se réduire.

Le schéma évolutif suppose un degré « optimal » de concentration urbaine. Pour Henderson le degré optimal correspond au degré de concentration qui permet, toutes choses égales par ailleurs, la croissance la plus forte. L'auteur montre que la concentration urbaine est bénéfique dans la première étape du développement, du fait de l'exploitation des économies d'échelle, elle se maintient au degré optimal quant la concentration s'accroît avec le niveau de revenu, puis la forte concentration tend à entraîner des pertes de croissance au cours des étapes ultérieures.

L'observation de l'évolution historique du processus d'urbanisation, fait apparaître une simultanéité entre l'évolution de la distribution spatiale de la population, de l'activité économique et le niveau de développement des pays. Certains économistes (Williamson, 1965; Wheaton and Shishido, 1981)³⁰ ont étendu leurs études sur la relation entre l'agglomération et le niveau de développement. Ces auteurs ont conclu qu'un niveau de concentration urbaine élevé conjugué avec un écart des salaires entre ville et campagne caractérise les premières phases de la croissance économique. A mesure que le niveau de développement du pays s'améliore le degré de concentration spatiale va cessée de croître autant que les écarts des revenus interrégionaux se réduisent. Autrement dit à terme la structure centre-périphérie serait évincée par un processus de convergence régionale.

Etant donné le rôle des villes dans la structure et le développement des espaces économiques certains économistes (Allen J. Scott, Michael Storper) proposent d'intégrer le rôle des villes dans les théories de développement notamment pour les pays en développement:

« To be fully general, the theory of development must incorporate the role of cities and regions as active and causal elements in the economic growth process. This argument has consequences for development policy,

²⁹ M. Catin et C. Van Huffel : concentration urbaine et industrialisation, cahiers du CRERI, N° 2003-1. Article publié dans *Mondes en développement*, n° 31, 2003.

³⁰ Wheaton W. and H. Shishido (1981), Williamson J. (1965): in G.P. Ottaviano, J-F. Thisse: agglomeration and economic geography, Discussion Paper N° 3838 March 2003. In: www.cepr.org/pubs/dps/DP3838.

especially in regard to the promotion of positive Agglomeration Economies and the initiation of growth in poorer regions”³¹

A. J. Scott and M. Storper (2003)

3. La mondialisation de l'économie et la transformation des villes

La relation entre la mondialisation et le phénomène de l'urbanisation est complexe. Les villes contribuent au renforcement du processus de la mondialisation, qui en retour influence le développement des espaces métropolitain. Les principaux espaces d'articulation de l'économie mondiale sont les grandes villes qui assurent des fonctions de rang international. Après un retour sur la généralisation du phénomène d'urbanisation à l'échelle mondiale, dans lequel nous évoquons la spécificité des P.E.D, nous reviendrons sur le positionnement des villes dans une économie mondialisée, le déploiement de l'économie mondiale en termes de réseaux de villes et le tournant territoriale des années 1980.

3.1 L'extension du phénomène urbain à l'échelle mondiale

Deux grands traits marquent la spécificité de la dynamique d'urbanisation dans l'économie contemporaine, le premier est que cette urbanisation s'est généralisée de manière spectaculaire partout dans le monde ; le second est qu'elle résulte de dynamiques dissemblables entre les pays développés et les pays en développement.

3.1.1 L'urbanisation un phénomène mondial

L'urbanisation est un processus de transition spatial, marquant le passage d'un mode de vie rural vers un mode de vie urbain. La transition avait marqué en premier lieu les pays développés, avant de gagner le reste du monde à partir des années 1950. L'urbanisation n'a pas cessé de croître et de se généraliser à l'échelle mondiale pour atteindre des taux de 75 % et de 38 % respectivement dans les pays occidentaux et les pays du Sud. Des prévisions avancent que d'ici 2015 la population urbaine atteindra 55 % dans le monde (Tableau 3).

Tableau 3: L'évolution de quelques taux d'urbanisation dans le monde de 1800 à aujourd'hui

Année	Pays occidentaux	pays du Sud	Monde entier
1800	10	8	9
1850	16	9	12
1900	31	10	19
1950	55	18	30
1995	75	38	46
2015	80	49	55

Source: De 1800 à 1900, P. Bairoch (1985) avec 5000 habitants et plus comme définition de la population urbaine; de 1950 à 2015, United Nations (1998) avec des estimations basées sur les définitions nationales.³²

Le tableau 3 montre que la population mondiale était massivement rurale au début de la révolution industrielle. La majorité vivait dans des villages et de petites villes. Au début du

³¹A. J. Scott and M. Storper: Regions, globalization, development, *Regional Studies*, (579-593). Vol. 37: N° 6&7, 2003. P, 588.

³²In D. TABUTIN : La ville et l'urbanisation dans les théories du changement démographique, Texte d'une communication présentée à la Chaire Quételet 1999 sur « Populations et défis urbains » P, 3.

XIX^{ème} siècle moins de 10 % seulement étaient dans des villes, ce pourcentage ne va pas atteindre 20 % au début du XX^{ème} siècle dans le monde entier. A partir de 1900, sous l'effet de l'augmentation de la population, la croissance urbaine devient impressionnante. Elle passe de 9 à 12 % en l'espace de 50 ans, durant la première moitié du XIX^{ème} siècle, elle enregistrera une forte croissance tout au long du XX^{ème} siècle. En 1900, le taux d'urbanisation à l'échelle mondiale était de 19 %, 30 % en 1950 et 46% en 1995 pour terminer près de 50 % en 2000. En 1800, un habitant sur dix dans le monde vivait en ville, en 1900 déjà un sur cinq, en 1995 presque un sur deux, aujourd'hui plus de 3 sur 4 (dans les pays occidentaux) et un sur deux dans les pays en développement.

L'urbanisation se présente comme un phénomène déterminé par le niveau de développement économique. Les pays s'urbanisent à mesure qu'ils se développent, c'est le constat même d'une étude menée par J.V. Henderson & H.G. Wang:

« Countries urbanize as they develop, with urbanization transforming the national landscape »³³.

J.V. Henderson & H.G. Wang (2006)

Cependant, les conditions dans lesquelles s'effectue la transition urbaine des pays en développement demeurent fondamentalement différentes de celles qu'ont connues les pays développés au début du XX^{ème} siècle. Aujourd'hui, les villes des pays en développement atteignent des rythmes de croissance et des tailles sans précédent, provoquant ainsi des tensions et des disfonctionnements au niveau des villes ; la transition urbaine est l'un des défis auxquels doivent faire face aujourd'hui les PED.

Ce mouvement général de l'urbanisation cache de grandes disparités entre les différentes régions du monde. Dans le monde en développement par exemple:

« l'urbanisation actuellement va de 22 % en Afrique de l'Est à 77 % en Amérique du Sud ; au sein de cette dernière région, elle varie de 36 % au Brésil à 78 % en Uruguay [...] Des signes de ralentissement des croissances urbaines sont apparus depuis une dizaine d'années, mais il n'empêche que de 1990 à 2000 elles sont en moyenne mondiale de l'ordre de 3 % par an (4,5 % pour le Sud) et que 80 % de la croissance démographique de la planète se fera en villes »³⁴.

D. Tabutin(1999)

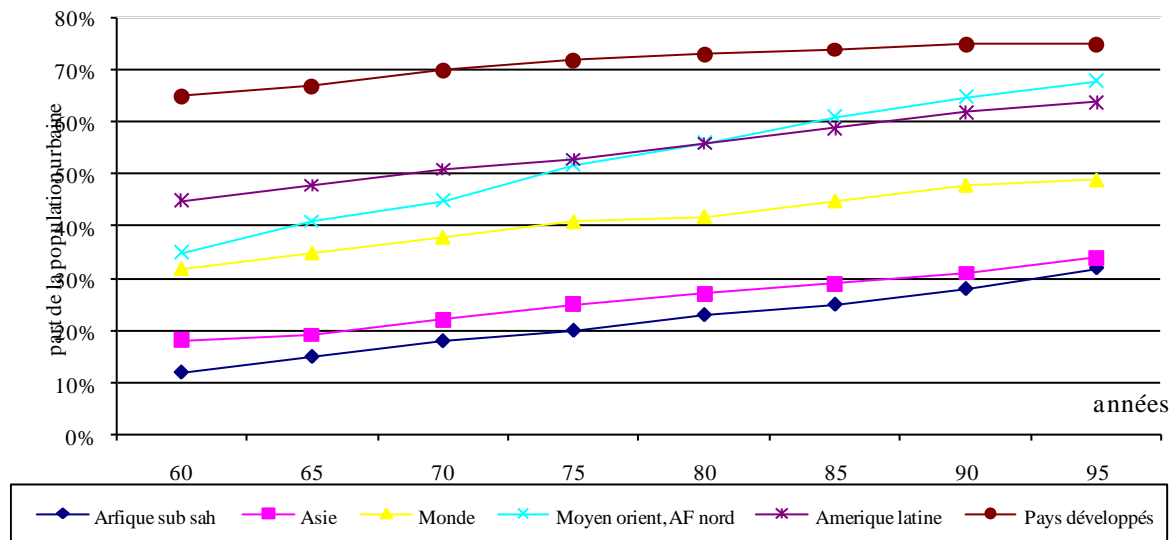
Le processus d'urbanisation est omniprésent, à des rythmes variables et rapides, dans le temps et dans l'espace : alimenté tant par l'accroissement naturel que par les migrations des populations rurales vers les zones urbaines à mesure que l'agriculture se modernise et le niveau de développement augmente. En comparant les différentes régions du monde sur la période 1965-1995 J. V. Henderson et H.G. Wang³⁵ constatent que l'urbanisation augmente dans toutes les régions du monde entre 1960 et 1995. Les anciens pays du bloc soviétique et les pays d'Amérique Latine, la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord enregistrent des niveaux proches de ceux des pays développés, plus de 60% en 1995(voir le graphique 2). C'est la tendance à l'urbanisation est irréversible, la croissance urbaine future sera soutenue essentiellement par les pays de l'Afrique Sub-saharien et des pays asiatiques.

³³ J.V. Henderson & H.G. Wang: Urbanization and City Growth: the Role of Institutions. September 2006. Version numérique, P 2.

³⁴ D. Tabutin. op. cit P4

³⁵ J.V. Henderson & H.G. Wang: op cite, P, 4.

Graphique 2 : Evolution de la population urbaine dans le monde 1960-1995



Source: J. Vernon Henderson. (Average over countries within groups)³⁶.

En général, tous les pays ont été marqués par le phénomène d'urbanisation notamment à partir du milieu du XX^{ème} siècle (Graphique 2). Cependant d'autres facteurs influencent sur les données d'urbanisation d'un pays à l'autre comme la définition de l'urbain qui ne retient pas des caractères unanimes d'un pays à l'autre. Le caractère de l'urbain ne fait pas l'unanimité ni au niveau des pays ni au niveau des institutions et des disciplines scientifiques qui investissent le sujet.

3.1.2 La spécificité urbaine des pays en développement

Dans les pays en développement comme dans les pays développés l'urbanisation dépasse le simple passage de l'agriculture à l'industrie. Toutefois, compte tenue du niveau de productivité des secteurs économiques, et de l'infrastructure urbaine des pays en développement on ne peut, en aucun cas déduire que l'urbanisation est une conséquence de développement économique; bien au contraire elle est la conséquence de la dégradation des conditions de vie dans les zones rurales qui fait que les populations s'entassent dans des villes avec des conditions de vie qui se dégradent à mesure que la taille des ville augmente.

« La croissance urbaines s'accompagne d'une augmentation significative de la pauvreté, de condition de vie intolérable pour une part importante de la population, de conflits ethniques, et d'une détérioration généralisée de l'environnement »³⁷

G. Cavallier (2002)

constate G. Cavallier en étudiant les villes des PED. Dans de telles conditions, le déclenchement d'un processus de développement devient quasi impossible et le processus de causalité circulaire fait que le sous-développement engendre le sous-développement, comme l'annonce la célèbre formule de R. Lucas: les pays pauvres sont pauvre parce qu'ils sont pauvres. Parmi les caractéristiques de l'urbanisation dans les pays du sud qui entrave le développement on trouve entre autres, une croissance de la population urbaine sans contrepartie économique, un dualisme urbain entre le secteur formel et le secteur informel, une instabilité sur tous les plans, sociaux, politiques, économiques.

³⁶ J.V. Henderson: Urbanization and Growth: Handbook of Economic Growth, Volume1. P. Aghion and S. Durlauf (ed.), North Holland. October, 2004 Version numérique. P 54

³⁷ G. Cavallier : les villes, acteurs de la mondialisation, éd Ramses, 2002. P113.

Une ville avec des structures sophistiquées peut entraîner des rendements croissants autant qu'une ville spécialisée peut avoir des rendements croissants. Dans les villes des P.E.D avec des fonctions commerciales banales, et des structures archaïques les rendements pourraient être décroissants à partir d'une taille critique de l'agglomération. Contrairement aux pays du sud, les villes sophistiquées des P.D auraient besoins d'un niveau de population élevé pour remplir leurs fonctions diversifiées. Nous pouvons constater à partir d'une observation historique des cas des pays développés, que l'augmentation de la taille des villes à été accompagnée par une transformation structurelle profonde dans leurs économies qui s'est déroulée sur une longue période de transition. Dans ce cas l'urbanisation apparue comme une sorte d'ajustement, spatiale pour accompagner le rythme économique qu'ont connu les pays développés. Au contraire, les pays du sud ont connu un processus d'urbanisation rapide et une lenteur dans la transition économique. De ce fait découle un déséquilibre entre la dynamique de la population dans le processus d'urbanisation et la dynamique productive dans le processus de restructuration économique.

3.2 Le repositionnement des villes dans une économie mondialisée

Lorsque l'Etat-nation a plus au moins monopolisé l'organisation des échanges, les villes se trouvaient intégrées dans un ensemble national dans lequel l'Etat est la force principale qui influence le devenir des villes, leurs formes et leurs hiérarchies. Aujourd'hui dans le contexte de la mondialisation ce sont les villes elles-mêmes qui semblent de plus en plus impliquées dans le processus de la mondialisation à la fois comme points d'articulation de l'économie mondiale et à la fois comme l'espace privilégié de localisation des entreprises dans un système économique mondial de plus en plus sans frontière d'où l'intérêt de recentrer l'attention sur les villes.

« ... Il est particulièrement urgent de recentrer l'attention sur le potentiel de développement des villes et des régions dans le cadre de la mondialisation, parce que ce sont les lieux ayant de très fortes externalités positives dans un système mondial de relations économiques de plus en plus sans frontières. Dans les pays les moins développés en particulier, l'agglomération est déterminante pour le développement non seulement parce qu'elle est une source de productivité économique accrue, mais parce qu'elle est aussi une condition fondamentale de la spécialisation dans la division mondiale du travail et un fondement essentiel de la croissance orientée vers l'exportation. »³⁸.

Scott A. et Storper M (2006)

Dans ce qui suit nous essayons de cerner la relation entre la ville et la mondialisation, le passage d'une hiérarchie urbaine traditionnelle à l'organisation en réseaux de villes mondiales puis à la construction de réseaux locaux en dépit d'une économie mondialisée.

3.2.1 De la relation ville-mondialisation

La mondialisation comme processus mesurable et analysable met en relation les flux d'échange (biens, services, capitaux) et les villes notamment les grandes villes. La taille et la structure des villes conditionnent leurs prépondérances à tirer profit des transformations de l'économie mondiale et des stratégies de localisation des entreprises. Trois points caractérisent le processus de la mondialisation à travers lesquelles les villes se trouvent influencées.

1. Une forte croissance du commerce mondial : l'évolution historique du commerce international nous montre que les échanges internationaux ont connu un essor remarquable à partir des années 50. L'émergence du marché mondial et de nouvelles règles

³⁸ Scott A. et Storper M., Régions, mondialisation et développement, *Géographie Économie Société* 2006/2, Vol. 8, p. 169-192. p 179.

du jeu international ont *boosté* les échanges ; la baisse des coûts des transports aérien et maritime, des coûts de communication contribuent à l'expansion de ces échanges. Parallèlement, des acteurs économiques se réorganisent en fonction des pôles d'échange (zones portuaires, espaces métropolitaines, zones d'activités...) et l'ampleur prise par ces pôles dicte leur degré d'intégration dans l'économie mondiale.

2. **La mondialisation financière** : la révolution technologique conjuguée avec la libéralisation des marchés des capitaux dans les années 1980 avait rendu possible la circulation des flux financiers à travers le monde. La circulation des flux est organisée par un ensemble interconnecté de places financières et d'acteurs économiques. A cet effet, les grandes métropoles ou (villes globales selon S. Sassen, 1991)³⁹ deviennent des centres de direction du capitalisme mondial et les villes se trouvent comme des noeuds dans un système de capitalisme mondial constitué en réseaux. Ainsi S. Sassen décrit les villes globales comme des centres de services mondiaux à travers quatre domaines spécifiques qui les distinguent :

*“ these cities now function as centre in four new ways : **first** as highly concentrated command point in the organisation of the world economy ; **second**, as key locations for finance and specialized service firms which have replaced manufacturing as the leading economic sectors; **third**, as sites of production including the production of innovation in these leading industries; and **fourth** as markets for the products and innovation produced ”*⁴⁰

S. Sassen (1991)

3. **La concentration de la richesse** et l'élargissement de l'échelle d'intervention des entreprises constituent les traits marquants de la mondialisation. Les grandes firmes contrôlent une part impressionnante de la richesse mondiale par des actions de fusion-acquisition. En outre, l'échelle d'intervention des entreprises en fabrication, conception, réalisation et commercialisation est désormais l'échelle mondiale créant ainsi des interdépendances multiples entre les firmes et les territoires. De cette façon les entreprises exploitent des facteurs spécifiques: du savoir et du savoir-faire qui sont ancrés dans les territoires. A ce propos P. Veltz note que la relation entre la mondialisation et la ville est plus complexe que la suppose l'idée de S. Sassen en la réduisant aux seuls aspects des services, alors que le liens est complexe et de nature générale :

*« les dynamiques concrètes de métropolisation découlent de la rencontre des processus les plus directement mondialisés (globalisation financière) et des logiques économique-territoriales spécifiques et relevant d'échelle multiples (locale régionale, nationale). Et la polarisation économique croissante résulte d'un phénomène beaucoup plus général de congruence entre le milieu métropolitain et les nouvelles dynamiques du développement économique »*⁴¹.

P. Veltz (1996)

Ainsi la mondialisation favorise la croissance de certains espaces ayant un potentiel déjà construit et compte tenu des impératifs nécessaires au développement de l'activité économique : infrastructures, contenance technologique, niveau du capital humain, les villes sont par excellence les espaces privilégiés à la localisation des firmes. Ainsi le processus de mondialisation renforce la croissance et le pouvoir des villes.

A ce stade de développement de l'économie mondiale, les géographes et les économistes identifient des nouvelles formes urbaines: métropole, mégalopole, cité-régions... qui apparaissent dans la plupart des régions du monde. Ces nouvelles formes d'agglomérations sont qualifiées de *« formes émergentes de capitalisme mondiale et de la*

³⁹ S. Sassen: the global city: New York, London, And Tokyo. Ed. Princeton University press (1991).

⁴⁰ S. Sassen : op.cité : p 3-4

⁴¹ P. Veltz (1996),op.cit, P 3.

révolution technologique de l'information »⁴². Dans cette conception, les villes deviennent des points nodaux d'articulation des flux mondiaux tout comme le suggère M. Castells pour qui le monde est organisé et fonctionne en « *société réseaux* » marqué par le triomphe des flux sur les lieux. D'autre part le développement de l'économie contemporaine dans le cadre de la mondialisation engendre des phénomènes de polarisation accrues qui s'accompagnent de la création d'une nouvelle territorialité que P. Veltz décrit par l'économie d'archipel :

*« Les activités s'y organisent à la fois en réseaux planétaires, structurés par les espaces métropolitains et en communautés locales puissamment concentrées »*⁴³.

P. Veltz (1996)

Quelle que soit la qualification de l'aboutissement de la jonction entre la ville et la mondialisation, l'évolution de ce rapport nous donne à voir de nouvelles formes d'organisation en réseaux de l'économie mondiale dont la ville est un acteur important et structurant.

3.2.2 De la hiérarchie urbaine traditionnelle à l'émergence de réseaux de villes

Des travaux récents (P. Veltz., 1996 ; A. J. Scott 2001) sur le processus de métropolisation et de la concentration en milieu urbain proposent de nouveaux modèles d'organisation spatiale en substituant la structure en réseau des villes à la hiérarchie urbaine traditionnelle développée dans le cadre de la théorie de W. Christaller. La hiérarchie des places centrales. Le système urbain en réseau résulte de l'évolution du système économique mondial qui tend vers la multiplication des relations entre agents économiques de plus en plus indépendants de leur espace local dans un contexte marqué par l'internationalisation accrue de la production et le développement des nouvelles technologies.

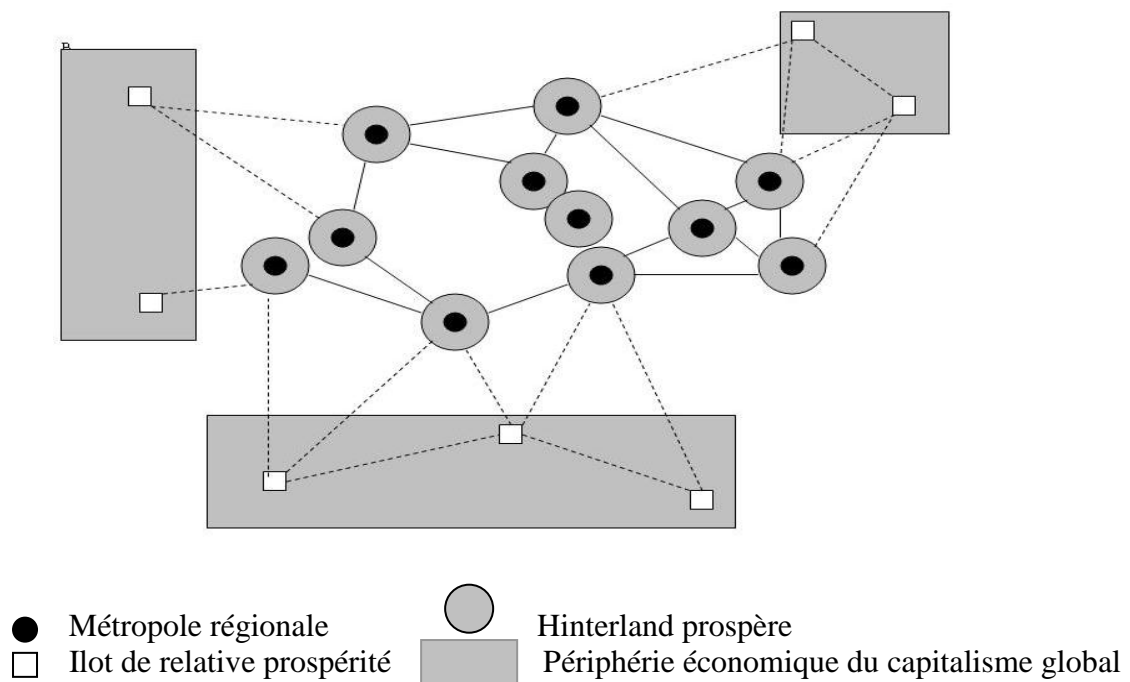
3.2.2.1 L'organisation de l'économie mondiale en réseaux de villes

A l'ère de la mondialisation et du développement des TIC le monde urbain se trouve affranchi des contraintes classiques : Etat, lenteur et tyrannie de l'espace. A ce stade deux spécificités caractérisent l'espace économique mondial : d'un côté, un processus de métropolisation à travers une concentration et une polarisation accrue dans les espaces métropolitains. De l'autre côté, l'organisation en réseaux de l'activité économique sur des échelles spatiales plus au moins étendues dont les principaux points d'articulation sont les grandes villes. Il résulte de cette nouvelle configuration de l'espace mondiale une interconnexion des villes dans un réseau mondial, parfois même au détriment de l'arrière pays «hinterland». Les économistes nous donnent à voir à l'échelle mondiale une nouvelle structure des économies locales, régionales dominée par un réseau de relations verticales entre les grandes métropoles du monde. Une forme conceptuelle de la géographie contemporaine du capitalisme mondiale est décrite dans le schéma suivant.

⁴² P. Le Galès : le retour des villes européennes, sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance. Ed Presses des sciences Po, 2003.

⁴³ P. Veltz (1966), *ibid.*

Schéma 1 : La géographie contemporaine du capitalisme global



Source : A.J. Scott cité dans I. Samson (2001)

Les métropoles sont reliées entre elles plus fortement qu'avec leur hinterland. Certaines de ces métropoles comme Londres, New York et Tokyo sont devenues des acteurs qui représentent le moteur de l'économie globalisée.

Par ailleurs, l'économie globale est de plus en plus une économie fondée sur le savoir dont l'innovation et la créativité sont des moteurs puissants; la recherche et la R&D sont des éléments-cléf. Le rôle des villes devient de plus en plus important dans le dynamisme économique des Etats, dans le cadre de l'économie globale à partir du moment où les grandes villes sont les lieux d'un cosmopolitisme inventif:

« Il est clair cependant que la puissance d'un Etat dépend aujourd'hui de la puissance de ses métropoles. Le rapport étroit entre l'importance des métropoles et le développement économique peut se déduire de la comparaison entre le classement des principales métropoles mondiales et celui des PIB par habitant des pays les plus riches du monde. Tous les pays les plus riches abritent une métropole, qui est un élément essentiel de leur dynamisme économique »⁴⁴.

I. Samson (2001)

Sur un autre volet de considération sociale, la métropolisation et la polarisation accrue montrent tout à fait des imperfections de la structure en réseaux de l'économie mondiale. Les grandes métropoles exercent toujours un pouvoir d'attraction des populations de petites villes voisines ou d'autres pays à travers le monde. Cependant les grandes villes ne possèdent pas de mécanismes d'intégration des flux de population à la hauteur de leurs pouvoirs d'attraction et, le marché du travail n'absorbe plus toute la demande d'emploi exprimée au niveau des métropoles. Ceci fait que ces espaces ont, parfois, des structures dualistes, des quartiers riches

⁴⁴ Ivan Samson (Dir): L'économie contemporaine en dix leçons. Leçon 4 : Un monde de régions économiques. Ed. Sirey, 2003

coexistent avec des ilots de pauvreté qui persistent dans des quartiers populaires. C'est le cas notamment dans les métropoles des pays du sud où :

« une coupure de plus en plus sépare les quartiers centraux qui participent à l'économie monde et les quartiers de peuplement informels, ou sévit la pauvreté et se développe une économie de subsistance et de la survie »⁴⁵.

G. Cavallier (2002)

La remise en question de ce modèle de développement ouvrira sur l'émergence des réseaux de production locaux beaucoup plus solidaires et efficaces en dépit d'une mondialisation accrue.

3.3. L'émergence de réseaux de production locaux dans une économie mondialisée

Après la deuxième guerre mondiale le modèle d'organisation des entreprises dominant est le modèle fordiste. Dans la période fordiste les Etats mobilisent l'ensemble des forces vives du pays y compris des régions périphériques pour le développement économique par le biais des politiques régionales ou de la planification. Les années 1970 ont été marquées par une crise économique mondiale, en même temps qu'une remise en question de la pertinence de l'organisation fordiste qui a fait les «trente glorieuses». A partir des années 1980 la dynamique de l'économie mondiale est retrouvée par l'envol du processus de mondialisation économique et développement des TIC. Cette nouvelle dynamique s'articule essentiellement sur les métropoles et les grandes villes inter-reliées (schéma 1). Dans ce nouveau schéma du capitalisme mondial les petites et moyennes villes se trouvent marginaliser. Du fait, de nouvelles stratégies vont voir le jour pour appuyer le développement local: il s'agit de mettre en place des structures pour développer des réseaux locaux afin de permettre aux petites et moyennes villes de s'intégrer et de tirer part de l'économie nationale et globale, d'où l'avènement du tournant territorial des années 1980.

3.3.1 Le tournant territorial dans les années 1980

Les années de crise de la décennie 1970 auront plusieurs conséquences: la transformation des régions manufacturières d'Amérique du Nord et d'Europe de l'Ouest en régions en déclin industriel; l'apparition de nouveaux espaces industriels en dehors des anciens régions industrielles. Ces nouveaux espaces avaient jusque-là été en marge des centres anciens: la « Troisième Italie », la Sunbelt des États-Unis, un certain nombre de pays antérieurement rattachés au Tiers Monde (surtout en Asie du Sud-est et orientale) participant également à la tendance. Ces nouveaux espaces industriels se caractérisent par une forme d'industrialisation différente de la production de masse antérieure. G. Benko écrit sur ces systèmes de production qu'

« ... on pouvait les voir comme une sorte de front pionnier d'une économie post-fordiste, ou ce que l'on appelle couramment aujourd'hui la « nouvelle économie », avec pour fondement spécifique des réseaux d'unités de production flexibles et décentralisés, dotés d'un fort potentiel collectif d'innovation »⁴⁶.

G. Benko (2008)

Cette tendance vers la reconfiguration des systèmes de production aura comme conséquence un regain de l'importance accordée aux initiatives locales de développement et une reconsidération du rôle des acteurs locaux comme agents de changement économique. En plus, cette conjoncture se caractérise par des transformations majeures dans le système économique avec la remise en question des politiques fondées sur le keynésianisme et l'Etat-providence. Se pose alors la question de l'articulation entre le niveau local et l'échelle globale. Dans ce contexte le développement local et régional commence à apparaître dans les

⁴⁵ G. Cavallier : Les villes acteurs de la mondialisation. Éd. Ramses, 2002. P13

⁴⁶ G. Benko, la géographie économique, un siècle d'histoire : Annales de Géographie, n° 664, 2008, pages 23-49, éd, Armand Colin.

préoccupations des économistes. Un groupe d'économistes et de sociologues italiens (dont Becattini et Brusco) concentraient leur recherche sur la renaissance des districts industriels en Italie dans la filiale marshallienne; Un second groupe, le GREMI (Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs), s'organise autour de l'économiste Philippe Aydalot à Paris et se consacre au thème de la région comme cadre de l'innovation industrielle. Un troisième groupe, composé en majorité de géographes, apparut en Californie du Sud, et s'attache d'abord à comprendre les causes du dynamisme des activités de haute technologie qui s'épanouissent si fortement dans la région (Scott 1986 ; Storper 1987). Les travaux de ces groupes se trouvent fortement influencé par les idées d'A. Marshall sur les districts industriels et les économies externes. Les concepts d'économies d'agglomération, d'innovation, d'atmosphère industrielle se trouvent largement mobilisée dans la littérature économique pour appréhender les phénomènes de concentration spatiale de l'activité, de la spécialisation et de la diversification industrielle.

3.3.2 Vers une nouvelle approche de la ville et du développement économique

La nouvelle approche de la ville et du développement économique souligne que même les petites villes puissent désormais participer et tirer profit du processus de la mondialisation. La taille d'une ville est peu importante par rapport à sa forme d'organisation. A ce propos P. Aydalot avance que:

« il n'y a pas de taille optimale de la ville, mais une organisation du réseau urbaine adapté à une forme d'organisation sociale, qui permet à chaque ville de remplir sa fonction »⁴⁷.

P. Aydalot(1985)

Les profonds bouleversements enregistrés dans la structure des économies en termes d'entreprises notamment à partir des années 1980 (de la dominance des grandes entreprises à une structuré de production dominé par les PME) ont modifié leurs rapports aux espaces de production : les entreprises dépendent de nombreuses externalités et leur compétitivité dépend en grande partie des biens et des services non-marchand produits sur leurs territoires de localisation. Aujourd'hui, les entreprises connaissent des mutations considérables dans leurs stratégies de localisation, leur organisation, leurs interrelations et leurs liens avec leur environnement de recherche, de formation, de marché du travail ou de collectivités territoriales. C'est dans ce sens que les paradigmes d'organisation productive spatialisée proposent d'étudier d'une part à quelles échelles spatiales opèrent ces systèmes de relations et comment ils structurent l'espace et d'autre part comment ils sont activés ou entravés par des configurations territoriales déjà constituées. De ce point de vue la ville aura un rôle important dans les réponses à ces questions. Nous y reviendrons largement sur l'évolution du système productif en rapports avec les espaces urbains auxquels sera consacré le chapitre 4 de ce travail.

Conclusion

Dans une approche historique, le retour sur le processus historique de la formation et du développement des villes nous a permis de voir qu'à l'origine des premières agglomérations, il y a eu la coïncidence de la géographie et de l'économie, qui a permis l'émergence d'une nouvelle forme d'organisation de la vie sociale dans les villes. Ensuite, le rythme des marchés et des foires au moyen-âge ponctue la vie du commerce, attire les consommateurs et améliore le niveau de vie de la population des villes. Avec le progrès technique du 18^{ème} siècle, la ville

⁴⁷ P. Aydalot, économie urbaine et régionale, éd Economica (1985) p.314.

et l'industrie se trouveront intimement liées et entretiennent des relations étroites entre eux. Industrie, chemins de fer, automobile, consommation de masse et tertiarisation ont toutes vu le jour dans des villes. Ces innovations ont permis d'accroître l'efficacité des systèmes urbains et les villes offrent de nouvelles opportunités aux agents économiques et concentrent de plus en plus de population, à une époque marquée par une urbanisation de masse.

Dans les économies contemporaines, d'agglomération dépend de moins en moins des aménités naturelles et la géographie initiale présente des limites quant à l'explication du phénomène. D'autres facteurs interviennent dans l'explication de la croissance des villes: après la géographie initiale, le second facteur explicatif du «*clustering*» des activités et de la population dans l'espace est le paysage créé à partir des décisions humaines (routes, rails, infrastructures et autres canaux de communications...). Dans le monde moderne, le paysage créé (ou la «*seconde nature*» selon William Cronon⁴⁸) joue le rôle le plus important dans le processus de localisation. Paul Krugman⁴⁹ explique l'importance du «*paysage créé*» par son dynamisme: c'est un processus auto-renforçant; le paysage de la «*seconde nature*» est dynamique par essence contrairement à la géographie initiale qui est inerte. Désormais, l'espace est différencié autant par la géographie que par l'action de l'homme et le déséquilibre spatial est expliqué par les économistes à partir de deux principales raisons⁵⁰: l'inégale répartition des ressources et l'action humaine qui différencie l'espace.

L'avancée technologique récente et l'évolution des systèmes économiques ont entraîné un approfondissement de la spécialisation et de la concentration de l'activité économique. À ce stade de développement de l'économie mondiale, la ville comporte des secteurs d'activités stratégiques, fortement concentrées alors que parallèlement les villes sont aussi des points de liaisons et d'articulation des économies locales avec l'espace mondial. Désormais, avec la mondialisation, l'échelle d'intervention des acteurs économiques est d'une dimension mondiale. Dans ce contexte, la mondialisation pourrait être considérée comme la troisième force qui influence l'essor des villes et du processus d'urbanisation dans le monde.

⁴⁸ Cronon, W. (1991): *nature's metropolis: Chicago and the great West*. New York: W.W. Norton. cité par P. Krugman: *l'économie auto organisatrice*, ed. de boeck université, 1998. Traduit de l'anglais par Fabienne Leloup. 38.

⁴⁹ P. Krugman: op. cit, Chapitre 8, des modèles d'auto-organisation spatiale.

⁵⁰ G. Ottaviano & J.-F. Thisse: *Agglomeration and economic geography*: Centre for Economic Policy Research, Discussion Paper No. 3838 March 2003, research programme in international trade.

Chapitre 2

Les fondements théoriques de l'analyse spatiale

L'une des caractéristiques des économies contemporaines est la concentration géographique de la richesse, de la production et des emplois dans les villes. Aujourd'hui le fait communément admis par les économistes et que cette concentration économique au niveau géographique n'est pas sans importance pour les performances économiques pour les Etats ou des régions. Aussitôt, la disposition dans l'espace des hommes et des activités qui donnent naissance aux phénomènes spatio-économiques deviennent un sujet important pour les sciences économiques. Dès lors, économistes et géographes se doivent d'expliquer pourquoi les activités économiques se concentrent dans l'espace. Quel sens donner au comportement d'occupation et d'utilisation de l'espace par l'activité économique ? De même, les économistes se doivent d'expliquer la formation et la croissance des villes à partir de mécanismes économiques. Ces questions impliquent l'intégration de l'espace dans l'analyse économique, d'où l'intérêt d'y revenir sur les fondements théorique de l'analyse spatiale.

En 1826, Von Thünen avait déjà cherché à expliquer la façon dont les activités agricoles se distribuaient autour d'une ville-marché: une analyse spatiale. Cependant, la ville et l'espace en général n'ont pas suscité beaucoup d'intérêts chez les économistes théoriciens: *«il est rare de trouver un texte économique qui traite l'espace comme un objet d'étude important »*¹

M. Fujita et J.-F. Thisse (2002).

Les raisons qui font que les économistes s'intéressaient peu à l'étude des phénomènes spatiaux (villes, agglomération) se trouvent dans la domination du courant de pensée néo-classique qui considère que l'espace est économiquement neutre.

« Les économistes néoclassiques établiraient leurs travaux dans « un monde merveilleux sans dimension »

W. Isard (1956)

La différenciation des localisations, des distances, des situations n'entrent pas de façon décisive dans l'analyse des fonctions d'offre et de demande.

La compréhension des villes ou de l'agglomération renvoie à l'étude de l'organisation de l'usage de l'espace par l'économie². Toutefois, dans les conceptualisations et les formalisations des économistes classiques, les facteurs spatiaux sont niés, quant à leur rôle structurant dans l'organisation de l'activité économique :

*« l'homme a toujours su qu'il vivait dans l'espace, l'économiste à fait semblant parfois de l'ignorer »*³.

P. Dockès

¹ M. Fujita et J.F. Thisse : économie des villes et de la localisation CH I : vers une théorie économique de l'agglomération, éd. Economica, 2002. P 28

² P. Krugman note sur cette question qu' *«en générale les économistes ne la traitent pas »* il ajoute à propos du modèle de Von Thünen que : si la question n'est pas seulement de déterminer l'usage de la terre pour une ville préexistante, mais plutôt, comment l'usage de la terre est déterminé lorsque la localisation de la ville ou des villes, leurs nombres, leurs tailles sont eux même endogènes : alors le modèle de Von Thünen cesse d'être utile. Il note qu'en tant qu'économistes on considère qu'on explique un phénomène si on réussit à montrer comment ce phénomène émerge (cas de la ville) ; de l'interaction de décision prises par ménages et entreprises ; d'une situation de micro-motivation des acteurs vers un macro-comportement. C'est dans le même sillage qu'il note sur la théorie des places centrales qu'il ne s'agit pas d'un modèle causal, mais d'un schéma de classification (une façon d'organiser nos perceptions et nos donnés). P. Krugman: l'économie auto-organisatrice, chapitre 2.

³ P. Dockès cité par P.H. Derycke: *l'intégration de l'espace dans le champ économique* ; encyclopédie d'économie spatiale, sous direction de : Huriot, (J.M), Perreur (j), I. Derognat (I): Edition Economica, 1994. p. 19.

Dès lors, on ne pourrait pas être tenté de comprendre les phénomènes spatiaux économiques en se suffisant de la théorie économique standard. C'est pourquoi nous avons adapté notre point d'ancrage suivant la pensée économique spatiale. Cette dernière est construite au départ par des économistes-géographes allemands, en parallèle avec la théorie économique classique. Les grandes théories spatiales ont été développées à partir des modèles pionniers : de Von Thünen sur la localisation des activités agricoles ; d'A Weber sur la théorie de la localisation industrielle et; de Christaller et Lösch sur la théorie de la hiérarchie des villes et de l'organisation des aires de marché. Ce chapitre rappellera ces théories qui vont nous servir de références pour comprendre l'organisation et l'utilisation de l'espace par l'économie et le rôle des villes. Nous nous intéresserons en premier lieu à la notion d'espace et à la manière dont il est approché économiquement. En deuxième lieu, nous développerons les théories fondatrices de l'analyse spatiale rassemblées sous le concept de théories de localisation. Enfin, la dernière section sera consacrée à la ville et l'analyse économique spatiale.

1- La notion d'espace dans l'analyse économique

Le concept d'espace porte en lui plusieurs significations selon les disciplines qui concourent à son interprétation, nous nous contenterons ici de relever les dimensions spatiales soutenues par les économistes.

- L'espace pourrait donc être une unité mesurable: une **distance**. Il est mesurable et évaluable par les coûts de transports, le temps (coûts d'opportunité);
- Il pourrait être un **lieu** avec des connotations fonctionnelles et symboliques (lieu de pouvoir, lieu de production, lieu d'échange...);
- comme il pourrait être un **espace vécu** qui n'existe que dans l'imaginaire des hommes.

« Dans les grandes conceptions de l'espace qui précèdent la science régionale, c'est l'espace-distance qui dominera longtemps et produira certains outils puissants comme la centralité, la concurrence spatiale et les aires de marché ... Dans une nouvelle approche de l'espace, l'espace-lieu et l'espace-vécu la région n'est plus un conteneur passif de facteurs de production, mais le fruit des intentions d'acteurs économiques vivants »⁴.

G. Benko

Avant d'évoquer ces différentes dimensions de l'espace, il convient d'aborder les représentations les conceptualisations de l'espace.

1.1 La représentation de l'espace

Chaque discipline à sa vision propre de l'espace qu'elle traduit dans sa conceptualisation et ses modes de représentation. L'espace, le concept abstrait, est le résultat de la préoccupation de l'homme à la compréhension de son milieu de vie, il y a bien longtemps. A. S. Bailly, fait remonter la première œuvre d'analyse spatiale à la représentation cartographique de la terre, des tracés de fleuves et des montagnes par les géographes et les cartographes de l'antiquité, c'est cette époque même qui marque la première victoire de la science à travers la mesure de l'espace et la possibilité d'une représentation du monde.

« La représentation est une création de schémas pertinents du réel qui nous aident, en analyse spatiale, à structurer mentalement l'espace et à le pratiquer en fonction de nos possibilités et de nos valeurs »⁵.

A. S. Bailly (1994)

⁴ G. Benko : La géographie économique : un siècle d'histoire, Ann. Géol., n° 664, 2008, Armand Colin. P 22.

⁵ A.S. Bailly: les représentations de l'espace- une approche cognitive. Encyclopédie d'économie spatiale, P 14.

La représentation de l'espace, du moins en économie, permet la mise au point de modèles pour favoriser et optimiser l'allocation des hommes et des activités. L'homme a toujours représenté l'espace en fonction de ses perceptions, de ses besoins et de ses actions comme le résume G. Benko en relevant l'évolution de la perception de l'espace à travers l'action de l'homme sur la nature:

*« Entre le XVIe et les XIXe siècles les réalités de l'espace ont été perçues au travers des divisions de celui-ci (en unités politiques et religieuses), de l'utilisation du sol dans l'agriculture, des moyens de communications (réseaux routiers et voies navigables), de la circulation (péages, douanes, frontières), des courants commerciaux (au niveau local, national, international), de l'implantation des industries ».*⁶

G. Benko (2008)

L'espace est décrit à partir des fonctions auxquelles il est attribué. Aujourd'hui, les représentations de l'espace dans le domaine économique nous aident à comprendre les rapports qu'entretiennent les phénomènes économiques et sociaux avec leur espace de localisation. Comprendre par exemple le rapport entre l'agglomération /dispersion et le niveau de productivité; le rapport entre l'urbanisation et l'innovation; entre la division spatiale du travail et la différence dans le niveau de vie de la population. Pour un économiste la représentation de l'espace double d'intérêts: Quel que soit le phénomène que nous voulons appréhender, on ne peut le saisir en-dehors de sa dimension spatiale; l'homme vit dans l'espace, il a besoin de le représenter pour le rendre plus pratique en fonction de ses besoins et de ses moyens.

1.2 L'espace-distance

La distance fait partie de la définition de l'espace, elle se définit comme:

*« la relation entre des éléments qui traduit la possibilité de leur séparation physique, de leur éloignement, de leur répartition dans un espace à une, deux ou trois dimensions »*⁷.

J.M.Huriot (1994)

Economiquement, la distance à un sens à partir du moment où l'éloignement entre deux agents économiques, deux facteurs de production ou plusieurs qui nécessitent d'être réunis dans le processus de production est associé à des coûts économiques. Ces coûts sont engendrés par la distance qui sépare entre la disposition initiale des facteurs de production, de même que la circulation des personnes, des biens, des capitaux ou des informations engendre des coûts de déplacement. L'activité économique est donc, contrainte par la distance à partir du moment où la disposition spatiale des facteurs de production est aléatoire et que l'accomplissement d'une activité économique se fait dans une interdépendance spatiale.

L'espace-distance peut être un problème et engendrer une préférence pour la proximité (la tendance à l'agglomération des activités économiques). Dans le cas contraire la distance peut être recherchée comme une protection vis-à-vis de la concurrence (comportement des entreprises), ou des nuisances (cas de l'étalement urbain des localisations résidentielles) par exemple. Mais, comment intégrer l'espace-distance au corpus général de l'analyse économique? Et comment le ramener à l'étalon de mesure universel de l'analyse économique qu'est la monnaie? Ce sont des questions de fond auxquelles s'intéresseront les économistes de l'espace. Le point de départ a été le paradigme de l'espace-coût du modèle de Hotelling (1929). Hotelling développe un modèle de concurrence duopolistique simple dans un contexte spatial qui a connu de nombreuses reformulations par la suite. Il démontre en particulier que l'agglomération est nécessairement vertueuse dans un monde où les vendeurs d'un bien homogène sont en concurrence directe les uns avec les autres. Il a constaté que,

⁶ G. Benko : La géographie économique, op. cit. P, 24.

⁷ J.M.Huriot, J. Perreux, I. Derognat : Espace et distance. Encyclopédie d'économie spatiale, op.cit P, 35.

deux vendeurs parfaitement mobiles dans un espace géographique donné tendent, à terme, à se situer côte à côte au centre de l'espace. Leur localisation finale est le résultat de leurs efforts pour maximiser la taille de leurs marchés respectifs et réduire les coûts de transports.

Dans une version simplifiée, l'espace est réduit aux coûts de transport. Dans l'analyse néo-classique, deux lieux se différencient non pas par les paramètres économiques qui les caractérisent mais par les coûts de déplacement d'un lieu à l'autre. L'espace apparaît seulement comme de la distance à mesurer par les coûts de transport. Un raisonnement analogue à celui du temps à travers la construction de la dynamique économique dans les années 1930:

*« par analogie avec le temps: l'équivalent du temps sera alors la distance, tandis que les coûts de transport qui annulant la distance sont l'équivalent du taux de l'intérêt qui neutralise le temps »*⁸.

P. Aydalot (1985)

L'espace devient une distance mesurée par les coûts de transport qui devient une variable fondamentale dans l'analyse économique spatiale. En ce sens, la tendance à l'agglomération dans les économies contemporaines est le résultat du comportement des agents économiques qui visent à minimiser leurs coûts de déplacements et/ou à valoriser la proximité. C'est à partir de ces principes même que la ville aura un sens économique dans la pensée néo-classique:

*« Les villes en fin de compte sont seulement de la proximité... l'absence d'espace physique entre les populations et les entreprises »*⁹.

Glaeser & Kohlhase (2004)

En conséquence, l'efficacité économique est tributaire de l'existence des villes qui permettent la réduction des coûts d'interaction en éliminant la distance qui sépare entre les agents économiques et les facteurs de production. Le rôle de la distance dans la structure économique de l'espace est aussi plausible dans les théories fondatrices de l'analyse spatiale qui feront l'objet du deuxième élément de ce chapitre.

I.3 L'espace-lieu

L'espace-lieu part de l'idée que toute variable économique est associée à un lieu: de même qu'elle est associée à une date. Si on reprend la structure spatiale centre/périphérie, l'espace est caractérisé par deux lieux différents (centre et périphérie). La ville (centre) se définit comme un espace culturel, milieu d'organisation, milieu de création et d'innovations rendu possible par une forme d'organisation spécifique, un lieu qui engendre des externalités, attributs qui caractérisent l'espace urbain par opposition à la périphérie qui a ses propres caractéristiques. C'est en ce sens que la ville va devenir une figure centrale pour les sciences économiques. A la suite de Von Thünen, de Weber, de Christaller et de Lösch, on va s'intéresser à la localisation des activités économiques et à la focalisation de l'espace économique. Choisir une localisation pour une entreprise consiste à mettre en évidence la différenciation dans l'espace de sorte que son profit varie d'un lieu à l'autre. Une localisation est recherchée pour elle-même et l'espace devient perceptible pour l'entreprise par le contenu du lieu et non pas par la distance.

Dans l'analyse spatiale, l'espace est constitué d'un lieu central et d'un lieu périphérique dans lesquels il est question de disparités et/ou de complémentarités. L'espace-lieu se définit

⁸ P. Aydalot : économie régionale et urbaine, édition Economica (1985). P 6.

⁹ (Glaeser et Kohlhase, 2004), cité par F. Gaschet et C. Lacour : Les systèmes productifs urbains : des clusters aux « clusties » R.E.R&R, N° 4. 2007. p 709.

par une série de caractères choisis pour la description la plus fidèle¹⁰. C'est ainsi qu'on trouve des entités spatiales caractérisées par leurs attributs, un lieu centrale (une ville) est défini par exemple en combinant différents dimensions, économique, sociologique, historique et géographique, qui caractérisent la ville comme :

« un milieu d'habitat dense, caractérisé par une société différenciée, une diversité fonctionnelle, une capitalisation et une capacité d'innovation qui s'inscrivent dans de multiples réseaux d'interaction et qui forment une hiérarchie, incluant des nœuds de plus en plus complexes lorsqu'on va des petites villes aux plus grandes.[...] on doit aussi prendre en compte leur inscription dans plusieurs niveaux d'échelle spatiale, ainsi que leur dynamique spécifique, faite de temporalités multiples et d'enchaînement historique »¹¹.

D. Pumain (2006)

Compte tenu de ces propriétés du milieu centrale par rapport à la périphérie la conception classique, de l'espace passif comme un support neutre, étendue de distance entre lieux devient obsolète dans la mesure où l'espace-lieu lui-même devient un facteur de production:

« A vrai dire, la production, elle aussi, sous sa forme exclusive, est, de son côté, déterminée par les autres facteurs. Par exemple quand le marché, c'est-à-dire la sphère de l'échange, s'étend, le volume de la production s'accroît et il s'opère en elle une division plus profonde. Une transformation de la distribution entraîne une transformation de la production; c'est le cas, par exemple, quand il y a concentration du capital, ou répartition différente de la population à la ville et à la campagne, etc. »¹²

K. Marx (1858)

I.4 L'espace-vécu

Cette perception de l'espace s'inscrit dans un constat classique : le présent, héritier du passé, et porteur du futur.

« Nos représentations ne sont pas réduites aux stimuli du quotidien: l'homme projette sa mémoire et son imagination dans le temps »¹³.

A. Bailly (1992)

L'espace-vécu est celui des acteurs économiques : c'est d'abord toute l'histoire qui a été vécue dans un territoire et qui s'exprime dans la culture, les mentalités et les compétences des acteurs. C'est en ce sens que les développements récents des sciences économiques dans le cadre du développement local, régional, d'organisation productive localisée évoquent le territoire comme une construction historique entre des agents économiques partageant un passé en communs et des aspirations futures: il s'agit de critères individuels et collectifs d'appartenance à un espace local. Dans ce cas l'espace est subjectif contrairement à l'espace objectif perceptible physiquement comme les distances:

« L'espace est un espace vie et non plus un espace euclidien... il est représenté est non plus objectif, certains composantes sont retenues par le mental, alors que d'autres seront rejetées »¹⁴.

R. Buda (1993)

¹⁰ Notons qu'au-delà d'une simple différence d'attributs des espaces, la considération de l'espace-lieu renvoie à d'autres fondements sur la structure de l'espace en centre/périphérie. Pour les néo-marxistes H. Lefebvre, J. Lipietz, M. Castels, la ville (le centre) est le lieu de la jonction de la production des marchandises et de la reproduction du travail. Ce n'est pas le souci de réduire les coûts de production (comme c'est le cas dans la perception de l'espace-distance) qui est derrière la concentration des travailleurs dans des ensembles de logements standardisés mais c'est pour les soustraire à leurs milieux et à leurs cultures historiques, pour les laisser seuls face à l'entreprise, autrement dit l'objet de la politique urbaine et de dépersonnaliser le travailleur, le mettre hors d'état de résister au capital.

¹¹ D. Pumain : villes et système des villes dans l'économie, revue d'économie financière, 2006. p 31.

¹² K. Marx (1859), Contribution à la critique de l'économie politique, p 148

¹³ A. Bailly: représentation et analyse des territoires : une épistémologie de la science régionale. Espace et dynamiques territoriales sous (dér) P.H. Derycke. Éd, Economica 1992. P18 ;

¹⁴ R. Buda : dynamique urbaine et développement économique locale, une revue de la littérature. RER&U, n°5, 1993, (p, 865-885), p877.

Le nouveau regard sur le développement économique ne se contente pas dans son analyse sur des outils micro-économiques et macro-économiques qui dictent des lois fonctionnelles sur le comportement des acteurs dans un cadre de rationalité et des lois des marchés. Il est élargé de manière à tenir compte de la subjectivité des perceptions des acteurs économiques (publics, privés) de leurs environnements:

« La conduite des individus ne peut être exclusivement dictée par les contraintes extérieures qui pèsent sur eux. En effet, en doit tenir compte de la subjectivité des perceptions que chacun a de son environnement. Chaque acteur, maîtrise une part de ce qui l'entoure. Les géographes appellent cette part l'espace-vécu »¹⁵.

B. Pecqueur (2000)

2- L'intégration de l'espace dans l'analyse économique

Dans la théorie classique l'analyse se concentre sur l'action des agents économiques dans un espace supposé homogène. L'espace est ainsi considéré comme n'exerçant aucune influence sur le développement d'un territoire. Dans l'analyse économique spatiale, l'espace n'est pas homogène, il aura donc des implications sur le déploiement de la vie économique.

Au début de son développement, l'analyse spatiale s'est concentrée sur l'étude de l'utilisation des sols: comment expliquer l'organisation de l'utilisation de l'espace par l'activité économique? Au fil du temps, l'industrie s'est développée et des disparités spatiales observées dans la réalité poussent à s'interroger sur les mécanismes à l'œuvre dans la localisation des activités industrielles: pourquoi les activités se concentrent dans un tel endroit plutôt qu'ailleurs? A ces deux questions se juxtapose une troisième, l'espace se trouve hiérarchisé par les villes qui s'ordonnent de manière quasi-régulière, de la petite ville à la plus grandes en fonction de l'importance des activités qu'elles concentrent: quels sont les mécanismes d'un tel ordonnancement spatial? Ces questions entre autres ouvrent sur la construction de modèles économiques spatiaux. Il existe au moins trois courants fondateurs :

- Un courant qui poursuit l'analyse de la rente foncière et de l'utilisation de la terre se développe autour de la pensée de Von Thünen
- Le problème de la localisation optimale des entreprises : courant associé à Alfred Weber et ses disciples.
- La théorie de la place centrale de Walter Christaller et de Lösch.

2.1 Von Thünen et la théorie de localisation des activités économiques

C'est en 1826 suite aux travaux de Von Thünen qu'apparut la première intégration de l'espace dans la théorie économique, notamment dans la théorie de la rente foncière. Une approche qui sera vite délaissée et se faire évincée par la théorie économique dominante de D. Ricardo:

«L'analyse économique de Ricardo a constitué un frein au développement de l'économie spatiale. En réduisant les différences entre les lieux, à une simple différence de fertilité des sols, Ricardo a effectivement éliminé toutes Préoccupations spatiales de son système d'analyses... les conséquences pratiques de la méthode de Ricardo et de ses innovations analytiques ont été de sortir la question spatiale de la théorie économique dominante... »

Ekelund et Hébert (1999)

La théorie de Von Thünen traversera tout un siècle sans attirer véritablement l'attention des économistes, il fallut attendre les années 1950 pour voir le retour de la théorie qui servira de fondement à tous les travaux des économistes de l'espace, notamment en économie urbaine.

¹⁵ B. Pecqueur : le développement local : 2^e éd, la Découverte & Syros, Paris 2000. P 37.

Les premières analyses spatiales concernent la localisation des activités agricoles autour d'un marché central (ville-marché). Dans son modèle Von Thünen se base sur le principe de la concurrence des activités pour l'accessibilité au centre. Il introduit la rente différentielle qui est fonction de la distance au centre. Cette dernière est évaluée en fonction de la distance au centre-ville, reflétée dans les coûts de transports contrairement à l'approche classique dont la rente est appréhendée par le principe de fertilité, sans aucune implication de l'espace (distance) à la détermination de celle-ci. Von Thünen considère une ville isolée approvisionnée par des fermiers des campagnes environnantes et pose deux questions :

1. Comment la terre entourant la ville devrait-elle être allouée pour minimiser les coûts combinés de la production et du transport d'une offre donnée de nourriture pour la ville?
2. Comment sera en fait allouée la terre s'il y a une concurrence (sans préalable planification) entre fermiers et propriétaires terriens, chacun agissant dans son propre intérêt?

Il fait les réponses suivantes. Pour la première question: la répartition des cultures sur un vaste territoire agricole organisé autour d'une ville centrale, en faisant l'hypothèse de fertilité constante des terres agricoles du territoire, il va mener au résultat que le facteur structurant de l'espace et la distance au centre. Pour la deuxième question la concurrence entre les fermiers va mener à un gradient de rente foncière qui diminue depuis un maximum en ville à zéro à la limite extérieure extrême de la ville. En voici la conception.

2.1.1 Distance, coûts de transports et constitution de la rente

Le déplacement d'un point à un autre engendre des coûts qui sont d'autant plus élevés que la distance à franchir est grande : ainsi les coûts de production sont une fonction de la distance. Dans l'approche de Von Thünen, en faisant l'hypothèse de fertilité constante du sol, l'élément structurant de l'espace devient la distance au marché, qui déterminera la rente liée à l'utilisation du sol. Le coût de transport est proportionnel à la distance parcourue et à la quantité de produit transportée (Graphique 1).

Soit la fonction du prix du bien se situant à une distance δs au marché central:

$$P_s = px - c - tx(\delta s) \text{ dont :}$$

P : prix du produit,

x : production par unité de surface,

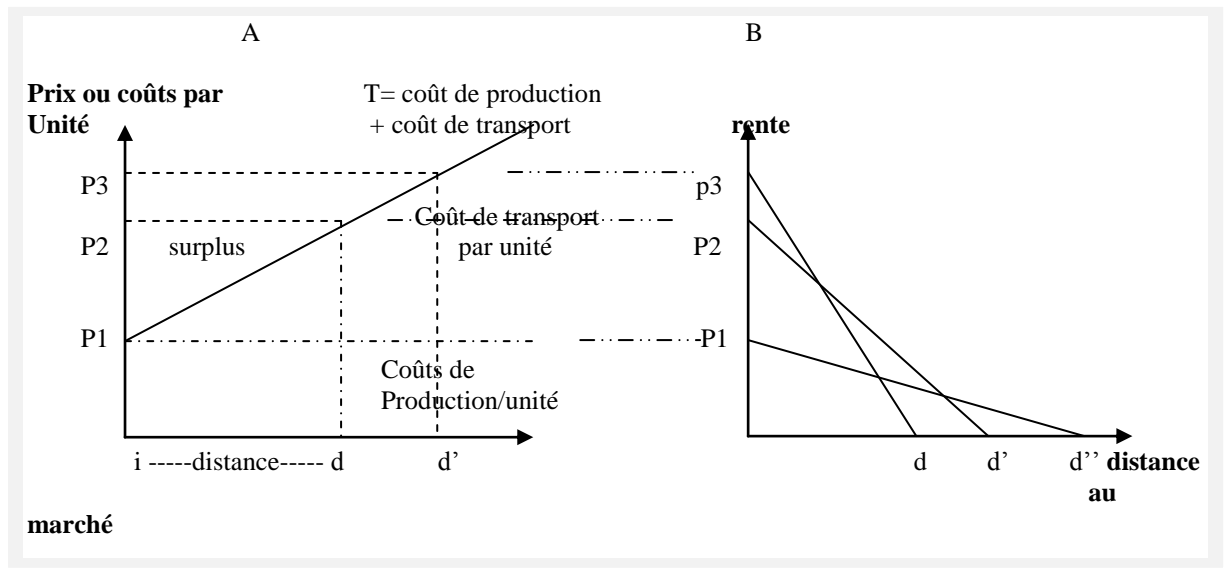
c : coûts local de production par unité de surface,

t : taux de transports par unité de distance et unité de produit,

δs : distance du lieu au centre du marché.

Pour un produit la rente apparaît ainsi comme une fonction linéaire décroissante de la distance au marché graphique **B** qu'on peut formuler comme suit : $P(\delta) = px - c - t\delta$

Graphique 3: Coûts de transports et construction de la rente foncière de localisation



Source : graphique construit par nous même à partir de formulation ci-avant. Formulation tirée in de D. Mignote¹⁶

Le graphique 3, résume la constitution de la rente foncière en rapport avec la distance au centre-ville. Si l'on suppose que la totalité de la production se vend sur l'unique marché au centre-ville, alors que l'hypothèse de fertilité équivalente fait que seul le coût de transports t varie, t est fonction de la distance δ séparant la ville des lieux de production. Supposant que t , varie d'une manière linéaire avec la distance, alors : $t = a(\delta)$ Avec ($a = tx$). La rente foncière représente la différence entre le prix de vente supposé constant et un coût de production supposé fixe et le coût de transports qui s'élève avec la distance.

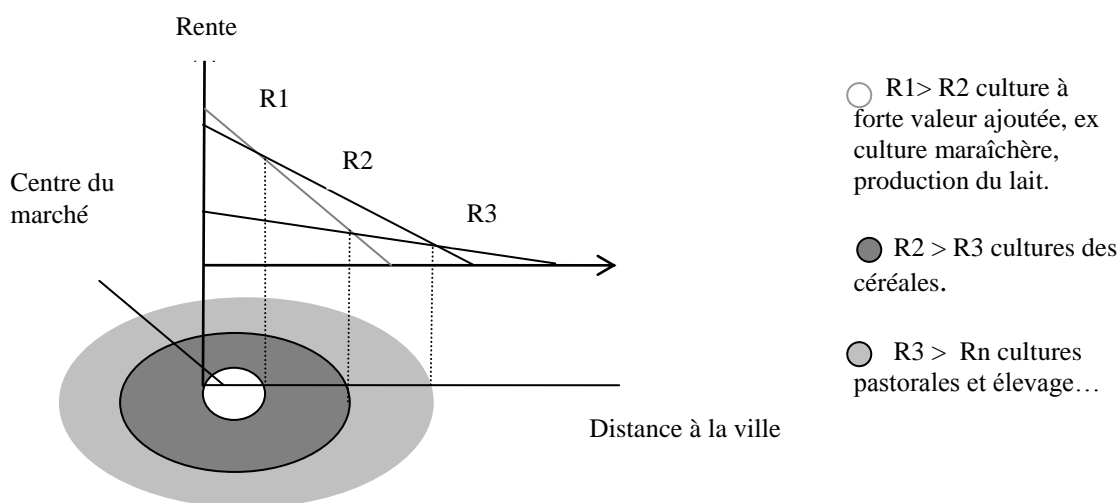
La rente foncière $R = px - c - a\delta$, $R = b - a\delta$ avec ($b = px - c$).

On aura une rente qui décroît avec la distance δ comme le montre le graphique ci-avant partie B, les prix des localisations à distance d , d' , d'' sont respectivement $p3$, $p2$ et $p1$. Plus on est proche du centre-ville plus la rente est élevée. Dans ce cas, comment les activités économiques se localiseront dans l'espace?

2.1.2 Equilibre de l'utilisation du sol sur un espace concentrique.

La solution à la localisation agricole est celle des *iso-lignes* qui dessinent des cercles concentriques autour de la ville (lieu unique de vente des biens agricoles) en fonction du coût décroissant du transport. A l'équilibre, le gradient de la rente doit être tel qu'il amène les fermiers à cultiver juste assez de chaque culture pour satisfaire la demande en tenant compte de la productivité des cultures et de la rente foncière. Cela donne à voir un ordonnancement des activités à partir du centre, de telle sorte que les plus productives par unité de surface se localisent au centre tandis que la succession des autres cultures à partir de ce lieu central se fait à mesure que la productivité de chacune par unité de sol se réduit. Le graphique 4 montre l'ordonnancement de trois cultures à partir d'un lieu central: cultures maraîchères, céréales et élevage.

¹⁶D. Mignot : éléments d'économie spatiale, note de cours (1996-1997), ENTPE-LET.P 26.

Graphique 4: Répartition des cultures en fonction de la rente et de la distance au centre

Source: D. Mignot, op.cit P 27.

La forme conceptuelle de l'organisation de l'utilisation du sol est donnée par la combinaison de courbes d'offre de rente et des cercles concentriques: en haut : les courbe d'offre de rente : le prix que les fermiers seraient prêts à payer à une distance de la ville pour trois cultures ; en bas : les cercles concentriques de cultures qui représente la surface allouée à chaque culture. Dans le cas de possibilité de varier l'intensité en terre des cultures en allouant par exemple un hectare de terrain à une culture près de la ville-marché on affecte indirectement les coûts de livraison des autres cultures qui seront cultivées à distance.

Ce modèle inspirera plus tard l'économie urbaine, pour expliquer le comportement de la localisation des ménages et des activités dans les villes. William Alonso (1964) reprend le modèle de Von Thünen, mais interprète la ville comme étant le centre d'emploi (Central Business District) autour duquel se répartissent les travailleurs. Les modèles de l'organisation de l'espace urbain font le prolongement du modèle de Von Thünen généralisé dans le cadre de la nouvelle économie urbaine. Nous y reviendrons dans le chapitre 3.

2.2 La problématique de la localisation industrielle

L'objet de la théorie de localisation est de trouver une réponse à la question : pourquoi certaines activités particulières choisissent-elles de se localiser dans certains espaces particuliers plutôt que dans d'autres ? Une question qui pourrait se subdiviser en deux questions qui porteront chacune sur la localisation de l'entreprise et la localisation d'une branche d'industrie. Étant donné que nous évoquons dans ce chapitre les fondements de l'analyse spatiale nous maintenons en priorité la localisation de l'entreprise. Dans ce cas, la théorie de localisation porte sur la décision de localisation d'une entreprise isolée: pourquoi une entreprise isolée est elle contrainte par un problème de localisation? Et comment elle résout le problème ? La proximité des matières premières ou du marché peut réduire les coûts de production et augmenter les bénéfices, mais la distance procure parfois des avantages et l'éloignement d'un concurrent par exemple est recherché par l'entrepreneur dans certains cas.

2.2.1 Weber et la localisation de la firme

Le choix de localisation d'une firme est guidé par la recherche des rendements croissants et la minimisation des coûts de production. Par exemple dans le cas des coûts de

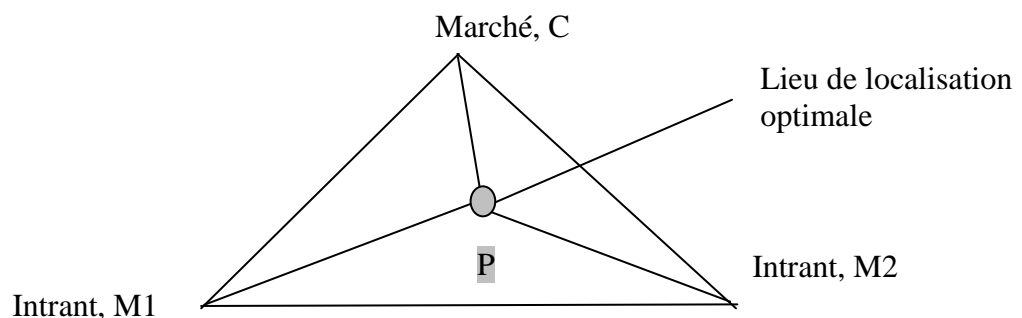
transports élevés, la recherche de minimisation des coûts de transports pousse les entreprises à se localiser dans certains endroits où les coûts de transports sont un minimum. La réduction des coûts de transports entraîne des rendements croissants pour une firme.

Le premier modèle sur la localisation de l'entreprise face à la contrainte des coûts de transports est formulé par Alfred Weber dont le point de départ est le célèbre triangle de localisation. L'un des sommets du triangle représente le marché pour une production donnée, les deux autres sont les sources de matières premières nécessaires à sa fabrication. Le problème consiste à trouver la localisation optimale de l'usine. Pour résoudre le problème, un plan de localisation qui minimise la distance entre les différents sites sur lesquels se déroule le processus de production en amont et en aval est conçu : l'entreprise devrait tenir compte de la localisation des matières premières et autres ressources d'une part, et d'autre part de la localisation du marché où sont vendus ses produits.

Le modèle de localisation est présenté dans le schéma n° 2 ci-après:

L'entreprise utilise deux inputs (deux matières premières) et vend ses produits sur un marché unique. Trois types de transports interviendront donc : le transport des matières premières M1 du point d'extraction au lieu d'implantation de l'usine, le transport de la matière première M2 de son lieu d'extraction jusqu'à l'usine et enfin le transport du produit fini C, de l'usine au marché. Ces trois points (M1, M2 et C) définissent un triangle dans lequel sera localisée l'usine.

Schéma 2: Le triangle de localisation de Weber



Source: M. Belattaf¹⁷.

Le point minimum des coûts de transports est déterminé géométriquement à partir de la prise en considération de deux éléments de ce coût : le poids et la distance. Considérons le cas d'une entreprise nécessitant deux intrants principaux, les autres étant soit négligeables en quantité ou en prix, soit disponibles de manière identique en tout point de l'espace. Supposons ensuite que la production A, est donnée par la fonction de production:

$$A = f(m_1, m_2)$$

Le coût total de transport pour une production donnée est :

$$T = m_1 w(t)(d) + m_2 w(t)(d) + A w(t)(d), \text{ avec :}$$

- W: poids de l'intrant ou de l'extrait, par unité de l'extrait ($A_w = 1$ par définition)
- t : Taux unitaire de transport. (Par tonne-km, par exemple)
- d : Distance évaluée en en unité de monnaie par kilomètre.

¹⁷ M. Belattaf : localisation industrielle et aménagement du territoire (aspects théorique et pratique) éd. OPU (2009), P 36.

La localisation optimale sera obtenue techniquement au point correspondant à un coût de transports minimum. Ce point pourrait être précisé par un indice matériel qui est donné par le rapport entre le poids des matières premières et celui du produit fini. Si l'indice est, supérieure à 1, l'entreprise se rapprochera des sources des matières premières dans le cas où il est inférieur à l'unité elle se rapprochera de son marché des produits finaux. Cependant la localisation de l'entreprise ne dépend pas seulement des coûts de transports, d'autres facteurs peuvent influencer le comportement de localisation des entreprises à savoir : le marché du travail et les économies ou déséconomies d'agglomération.

2.2.2- Effet de la distorsion du travail et économie d'agglomération

Dans le prolongement de l'analyse Weber distingue deux autres facteurs de localisation, aussi importants, et susceptibles de varier dans l'espace : la localisation de la main-d'œuvre et les économies d'agglomération qui peuvent déplacer la localisation optimale conçue à partir du calcul minimum des coûts de transports.

Dans la plupart des cas, la main-d'œuvre se trouve groupée en un point au lieu d'une dispersion uniforme dans l'espace. Les centres de mains-d'œuvre exercent une attraction sur les entreprises, si la localisation de celles-ci près des centres leur procure des gains supplémentaires. La décision de localisation est soumise à un arbitrage entre deux choix : se localiser au point de coût de transports minimum ou s'implanter sur le marché du travail. L'arbitrage entre ces deux sites se fait en comparant le gain par unité de produit procuré par la proximité du marché du travail avec le coût supplémentaire du transport qui s'ensuit :

- Si le coût supplémentaire en transport est inférieur aux économies engendrées par la proximité aux marché du travail l'entreprise s'implantera, non pas au point de coût minimum de transport, mais sur le marché du travail.
- Dans le cas contraires elle demeurera au lieu des coûts minimum du transport.

Le niveau de concentration atteint dans certaines localités industrielles met à son tour des forces agglomératives ou désagglomératives pour les entreprises. À titre d'exemple: les premières forces réduisent les coûts généraux suite à la répartition des coûts fixes entre plusieurs entreprises; les secondes se traduisent par l'élévation de la rente et par conséquent l'augmentation des coûts de production. Le jeu de ces forces déterminera la densité des lieux. Ceci pourrait influencer sur les décisions de localisation qu'auraient prises les entreprises à partir des deux facteurs cités précédemment : transport et travail, sachant que, d'une manière générale les industries à haut coefficient de manufacture manifesteront une plus grande tendance à s'agglomérer. On prend l'exemple de deux entreprises ayant chacune une localisation optimale différente en termes de minimisation des coûts de transport. Si elles choisissent de se grouper sur une localisation intermédiaire, elles tireraient bénéfice de leurs proximités moyennant des coûts de transports accrus. Dans ce cas, si le gain supplémentaire obtenu par les deux entreprises groupées l'emporte sur les coûts de transports et du travail supplémentaires les entreprises auront donc tendance à s'aggloméraient. Dans le cas contraires chacune se contentera de minimiser ses coûts de transports.

A partir des années 1960, le modèle de localisation wébérien basé sur l'influence des coûts de transports sur le comportement spatiale des entreprises, fait place à la localisation d'une branche d'industrie et non pas à une entreprise individuelle. La théorie micro-économique standard de la maximisation du profit sera complétée par l'analyse méso-économique en termes de branche d'activité, d'analyse sectorielle de système de production: ces nouvelles approches de la localisation impliquent à la fois des facteurs géographiques et

des facteurs économiques dans l'explication de la localisation des entreprises. Désormais, la conception géométrique de la localisation est dépassée:

"In the case of a segment connecting the market and the input source, the firm always chooses to set up at one of the two endpoints and never at an intermediate point".¹⁸

Sakashita (1967)

Les raisons dans cette mutation du comportement spatial des entreprises se trouvent vraisemblablement dans le développement des moyens de transport et l'importance de moins en moins du poids des matières premières dans les coûts de production, ainsi que la modification dans les structures des entreprises suite au raffinement de la division du travail et de la spécialisation. Ces facteurs constituent les nouvelles conditions dans lesquelles se développe l'activité économique à partir des années 1970, l'environnement industriel qui caractérise cette période a entraîné de profonde mutation dans les stratégies de localisation des entreprises. La théorie de la localisation de la firme isolée n'est pas transposable à la localisation industrielle (branche d'activité). Cette dernière suppose des économies d'agglomération, l'existence des effets externes positifs et la différenciation spatiale. Cependant, le modèle concurrentiel est incompatible avec la présence d'agglomérations économiques et l'existence d'hétérogénéités spatiales. Ce fait donnera naissance aux nouveaux fondements pour l'analyse économique spatiale sur lesquels nous reviendrons dans le troisième chapitre.

2.2.3 La localisation : une autre approche historique dynamique

La théorie de la localisation Webérienne ne cadre pas avec la dynamique de l'évolution économique, ceci rend cette perception révoquée dans une approche historique. On se référant à A. Salles¹⁹, on relève quatre grandes périodes qui se distinguent dans l'histoire de développement économique des régions et chacune à sa propre logique de localisation. Désormais, la vision statique d'une hiérarchie spatiale est révoquée, cette dernière fait place à une approche historique dynamique de la localisation:

- **L'ère de la dispersion:** qui s'étend approximativement de la deuxième moitié du XVIII^e siècle aux environs de 1850, une période qui prolonge la géographie des siècles précédents quoique qu'elle soit marquée par l'essor du capitalisme.
- **L'ère de la polarisation :** la deuxième période s'étend de 1850 à 1950 est caractérisée par la polarisation que favorise les moyens de transports.
- **L'ère de la division spatiale du travail:** après la deuxième guerre mondiale l'organisation globale de l'entreprise passe de la décomposition du travail de l'ouvrier en tâches élémentaires à la décomposition de l'entreprise en fonctions élémentaires. Le travail décomposé en tâches élémentaires ne requiert aucune qualification. Cela incite les grandes entreprises à décomposer leurs processus productifs en chaînes d'usines spécialisées dans les zones de bas salaires dont les régions préférées de localisation sont les pays en développement. Ainsi les usines de la division spatiale du travail étaient installées dans des zones avec lesquelles elles n'entretenaient pas des échanges industriels. Un fait qui va entraîner par la suite une scission de la fonction recherche et développement du reste de l'entreprise. En effet, la fonction de recherche reste quant à elle localisée dans

¹⁸ Constat d'une étude faite par Sakashita en (1967), citée par G. Ottaviano & J-F Thisse: Agglomeration and economic geography. Discussion Paper No. 3838, March 2003, Centre for Economic Policy Research .Website: www.cepr.org P. 7.

¹⁹ A. Salles ; les nouveaux territoires de l'entreprise. (217-241), dans espace et dynamiques territoriales sous (dir) de P.H. Derycke. Economica 1992.

des grandes villes où se rassemblent des institutions, des centres de recherches, des universités.

- **L'ère de la « technopolisation »** : les milieux des grandes métropoles sont aujourd'hui propices pour le développement des entreprises en réseaux. Les échanges scientifiques, techniques commerciaux, semblent l'emporter sur les facteurs de productions anciens.

Avec les nouvelles dynamiques des entreprises et des politiques urbaines les systèmes réels des villes sont largement éloignés des modèles théoriques de places centrales et d'aires de marché développés dans les années 30 et 40.

« La nouvelles logique de comportement d'entreprise procède parallèlement à (et détermine partiellement) la nouvelle logique d'organisation de l'armature urbain où se font jour des phénomènes de spécialisation des centres et de rapport en réseaux »²⁰.

R. Camagni (1992)

De même, les politiques urbaines tendent davantage à atteindre des objectifs économiques: accroître l'efficacité du tissu de production local, attirer de nouveaux secteurs et de nouvelles fonctions, élargir le marché des entreprises locales avec le développement de meilleurs réseaux de transport et de communication.

Le comportement de localisation dans l'économie spatiale se trouve déterminé en fonction des exigences des économies d'échelle et d'autres facteurs qui font l'avantage spécifique de chaque territoire. Dans ce nouveau contexte de localisation R. Camagni dénombre au moins trois logiques du comportement spatial et marchand des entreprises déjà localisées sur un territoire : «logique territoriale, logique compétitive et logique en réseau »²¹.

En rapportant ces logiques à leurs dimensions spatiales la première logique se manifeste dans une ville traditionnelle avec une homogénéité interne relative, la seconde caractérise la ville à l'ère du système de production fordiste, avec un zoning monofonctionnel et la dernière logique s'exprime dans des villes informationnelles avec un zoning multifonctionnel et une structure polycentrique. Aujourd'hui on distingue dans la littérature économique une typologie diversifiée des villes et des métropoles en fonction des activités localisées en plusieurs catégories: villes de services diversifiés de haut niveau ou polyvalentes, ville de services spécialisés, villes administratives, villes centre de production, ville résidentielle de loisirs et de retraite. Ceci nous ramène à s'interroger sur l'approche de la ville dans l'analyse économique spatiale.

2.3 La centralité et la hiérarchie urbaine dans l'analyse spatiale

L'observation des faits montre que les villes s'ordonnent de manière quasi-régulière dans l'espace, de la petite ville à la plus grande ; phénomène qui se traduit dans le domaine de l'économie et de la géographie par le concept de la hiérarchie et de la centralité urbaine. Une telle hiérarchie est structurée par les fonctions urbaines et la spécialisation dans l'offre de biens et services. Ce sont ces variables qui structurent le système des villes dans une organisation spatiale hiérarchisée selon la taille des villes. Les fondateurs de cette analyse sont les allemands Walter Christaller (1933) et A. Lösch (1940)²².

²⁰ R. Camagni : organisation économique et réseaux de villes/ espace et dynamiques territoriales (26-52) sous (dir), P.H. Derycke, éd, Economica, 1992. P48.

²¹ R. Camagni : op.cit p (29-31)

²²Les principaux travaux auxquelles nous avons fait référence pour revoir la théorie de W. Christaller et A. Lösch sont, M. Belattaf: op. cit p (44-50). J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour op. cit, P (57-62), P. Aydalot : op. cit P (41-47).

2.3.1 La théorie des places centrales

2.3.2

Les villes ont leurs dynamiques propres qui les construisent en système de villes. Chaque ville offre des biens et des services à son arrière-pays (hinterland). L'étendue du centre et l'importance de l'agglomération dépend de la qualité du service fourni, il en résulte une hiérarchie des centres urbains qui est un principe d'organisation. Ainsi la théorie des lieux centraux explique la hiérarchie de la taille des villes et de l'emboîtement de leurs sphères d'influence suivant le principe de la centralité comme l'annonce le père fondateur de cette théorie :

« Le concept à la base de cette théorie est celui de la centralité, qui résume l'interaction entre un centre où se concentre l'offre des services et une région complémentaire où est localisée la demande pour ces mêmes services »²³.

W. Christaller.

Ainsi, la ville est définie comme un marché où se rencontrent l'offre et la demande pour les services différents : toute agglomération est constituée en vue de fournir un certain nombre de biens et de services à son hinterland. En effet, les besoins de l'échange nécessitent un rassemblement de la population au moins périodique (marché) dans un lieu privilégié du point de vue des distances à parcourir. Cependant, un certain nombre de biens et de services ne peuvent être produits qu'en un nombre limité de lieux où sont rassemblés les facteurs de production nécessaires. Le besoin de l'échange et la fixité des lieux de production constituent les deux forces à l'origine de l'agglomération et la formation des villes. L'importance et l'étendue d'influence de ces dernières dépendent de la nature des produits et des services fournis. Par conséquent une hiérarchie des villes en fonction des biens qu'elles offrent et de la distance qui sépare les différents marchés se met en place Selon W. Christaller²⁴.

2.3.2 La hiérarchie des villes

Le développement d'une ville dépend de la place qu'elle occupe au sein d'un système des villes en tenant compte de sa position géographique, économique et sociale. L'auteur essaie de systématiser les principes de l'organisation urbaine dans sa forme hiérarchisée. (voir L'annexe n° 1). Une double hiérarchie découle de l'analyse de Christaller: hiérarchie des villes et hiérarchie des activités commerciales.

- **A la base de la hiérarchie** se trouvent des petites villes ou des villages (villes C, schéma 3) qui exercent des fonctions élémentaires avec une aire d'influence restreinte. Cette zone fournit des biens inférieurs qui font l'objet d'une demande massive et régulière (produits alimentaires, vêtements...). Le volume de la population nécessaire pour assurer la viabilité des activités est relativement faible et le système de peuplement peut être plus dispersé.
- **La position intermédiaire** dans le système est assurée par les villes moyennes, dont l'étendue de l'aire de marché est supérieure à la base. Ces villes fournissent des services supérieurs qui ne font pas l'objet de demande quotidienne (articles de luxe, services

²³ Citée par D. Pumain : villes et système des villes dans l'économie, revue d'économie financière, 2006 p 29-46.

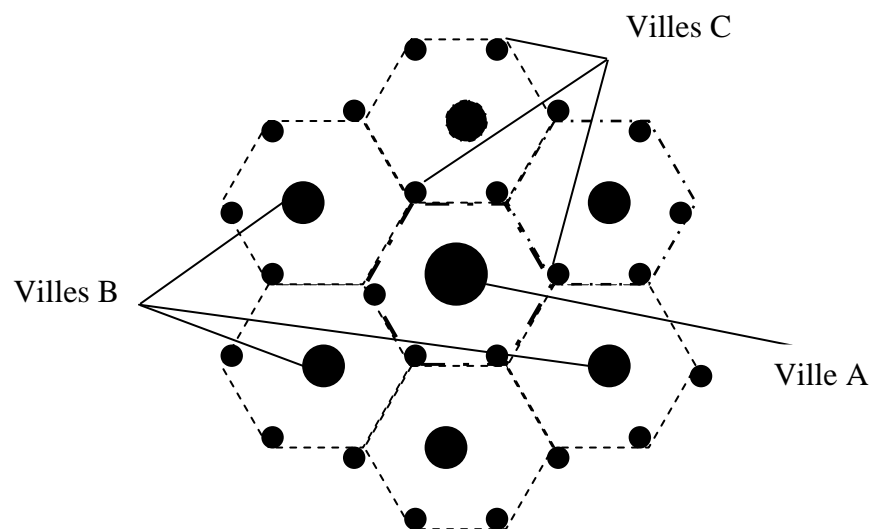
²⁴ Voir les schémas de distribution détaillés dans les références suivantes: L. Kaddouri : Une distribution urbaine comparée au modèle de Christaller : l'arc méditerranéen français *Networks and Communication Studies* NETCOM, vol. 14, n° (3- 4), année 2000 p. (415-424). P. Aydalot : op. cit P (365-369), J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour, idem p (46-56). M. Polèse et R. Shearmur : économie urbaine et régionale (238-245) éd Economica 2002.

spécialisés) en même temps qu'elles offrent des services inférieurs. Cette catégorie de villes nécessite une population beaucoup plus élevée par rapport à la base pour assurer la production et la commercialisation.

- **Au sommet de la hiérarchie** se trouve une place centrale qui dispose à la fois des biens et services offerts par les villes intermédiaires et de base ainsi que des biens et services de rang supérieur (théâtre, préfecture); la nature de ces biens, fait que leur implantation se fait dans les centres urbains les plus importants.

Ainsi se construit une hiérarchie des villes en fonction des biens et services qu'elles offrent et de la distance qui sépare les différents marchés: la ville de rang A offrira ses services à des places moins importantes (dans le système des villes) dans leur structure (les villes de rang B et C) : l'étendu de l'aire de marché de la ville A est plus large. La ville de rang B offrira à son tour des biens et services aux villes de rang C dans la structure et moins importante : l'étendu de l'aire de marché de la ville B est moins important que celui de la ville A. à la base de la hiérarchie on trouve les villes C avec une aire de marché réduite à leur périmètre local. Cette structure et les échanges qui en découlent débouchent sur la construction d'un réseau de villes hiérarchisé dans l'espace.

Schéma 3 : La hiérarchie urbaine selon Christaller



La conception suppose un réseau de villes à distance équivalente, avec autour de chaque centre une périphérie. Cette structure constitue un maillage de l'espace sous forme d'un réseau de villes hiérarchisées en fonction de rangs des biens qu'elles offrent.

2.3.3 La théorie des aires de marché

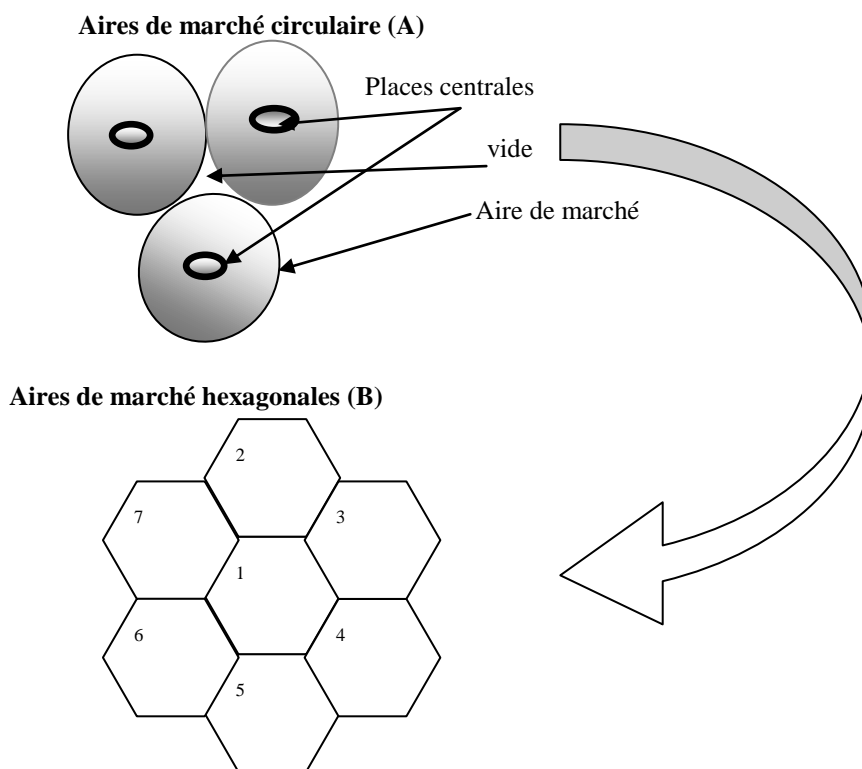
August Lösch (1940) va intégrer et généraliser dans un modèle d'équilibre spatial général, les théories de la localisation agricole et industrielle et la théorie des aires de marché citées précédemment. A partir de là, il réalisera la première formalisation systématique de l'espace économique. Son objectif était de montrer comment se localise la production, et comment se déterminent les limites de l'aire de marché des entreprises, comment se fixe le volume total de la production et le niveau des prix, sous la contrainte que tous les consommateurs doivent être desservis. Le problème général est la recherche de la

compatibilité entre la maximisation des profits des entreprises et l'optimisation d'ensemble du système. Il pose quelques hypothèses simplificatrices:

- Une aire de marché constituée par un espace économiquement homogène avec des facilités de transport équivalentes dans toutes les directions.
- Les agriculteurs peuvent produire pour leur propre consommation les biens non-agricoles dont ils ont besoin, ils peuvent aussi, compte tenu des économies d'échelle, produire une quantité supérieure à leurs besoins et approvisionner les agents voisins. Cependant les coûts de transport limitent l'écoulement du produit au-delà d'une certaine distance.

Dans ces conditions l'aire de marché d'une entreprise se trouve limitée par la courbe d'offre (prix de vente + coût de transport), étant donnée l'hypothèse de l'homogénéité de l'espace économique cette aire de marché revête une forme circulaire. En situation concurrentielle, avec libre entrée sur le marché, d'autres vendeurs apparaissent et l'ensemble du marché sera à nouveau réparti entre un nombre élevé de producteurs, ce qui se traduit par une réduction de l'aire de marché de ceux qui sont déjà installés. L'espace se divise en cercles qui délimitent l'aire de marché de chaque firme. Avec l'accroissement du nombre de vendeurs la somme totale des coûts de transports sera réduite et du même coup, les coûts de production unitaires augmentent : la réduction de l'aire de marché réduit les distances en même temps que le nombre de clients à desservir et donc le nombre d'unités produites. Dans ces conditions, le fonctionnement de marché déterminera le nombre d'entreprises et la façon dont celles-ci vont se répartir dans l'espace. La concurrence les amènera à avoir un volume de production identique, coûts de production et coûts de transports étant les mêmes, elles auront chacune une surface identique. Avec l'accroissement du nombre de vendeurs, les cercles représentatifs de l'aire de marché finissent par devenir tangents, l'aire de chaque entreprise devient contiguë à six autres.

Cependant, un problème est apparu : des cercles accolés laissent subsister des zones interstitielles (vide) qui correspondent à une part de la population non desservie ou bien deux fois desservie. Dès lors les aires de marché ne seront plus circulaires, mais hexagonales (on passe de la représentation A à B dans le schéma 4) : une forme géométrique proche du cercle, autorisant une couverture totale de l'espace, et une égalisation des frais de transport à partir du point central. Ainsi, de cette conception même, s'est développée la théorie de la région organisée autour d'une place centrale. Une région est définie comme l'aire correspondant à la zone d'influence commerciale des villes importantes.

Schéma 4: conception d'organisation spatiale selon A. Lösch

Sources : M. Belattaf, op cit. P 47

Dans une seconde étape de son analyse, Lösch dépasse l'abstraction et la représentation géométrique, il réintroduit les phénomènes réels et leurs interférences dans son schéma de conceptualisation. Il distingue quatre groupes d'éléments²⁵ : les éléments économiques qui apparaissent sous formes de différenciation spatiale des prix et de produits, ce qui influence sur les aires de marché ; la géographie initiale et l'accessibilité des sites qui peuvent perturber le schéma; les facteurs humains qui remettent en question l'hypothèse d'uniformité spatiale; et enfin, les éléments politiques notamment les frontières politique qui s'érigent comme obstacles.

L'implantation de l'entreprise devient dès lors, tributaire des données économiques spatiales plus générales et non pas de l'interdépendance des localités-centre, comme le souligne A. Lösch lui même :

« L'activité économique repose sur une aire spatiale, mais on ne doit pas l'identifier avec cette fraction d'espace, comme s'il s'agissait d'une entité économique distincte. Ce qu'il faut étudier, ce n'est pas le comportement d'unités isolés, mais plutôt celui du système d'unités »²⁶.

A. Lösch.

En ce sens la localisation d'une entreprise isolée dépend de la localisation des autres unités, la problématique de la localisation devient dès lors une problématique de la localisation industrielle. Nous y reviendront convenablement sur cette question dans le quatrième chapitre.

²⁵ Cité par M. Belattaf, op cit. P 50.

²⁶ Cité par, J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour, op cit p, (129-130).

2.3.4 Les limites d'une approche statique-hiérarchique de l'espace

Ce qui précède donne une conception statique de l'organisation de l'espace: les services de même portée se regroupent dans les mêmes centres, et les centres de niveaux supérieurs offrent tous les services dont la portée est inférieure à celles de leurs niveaux. Des analyses récentes par rapport aux études de Christaller et de Lösch mettent en évidence de nouvelles logiques d'organisation spatiale.

La conception de la hiérarchie urbaine et des places centrales, s'est développée dans les années 1930. Les villes s'ordonnent en catégories regroupant des villes de dimensions théoriquement identiques, mais, l'évolution des structures économiques et des moyens de transports dans la période récente remet en question quelques fondements de cette théorie qui présente des limites face à de nouvelles dynamiques: l'urbanisation et de la localisation. Christaller avait développé sa théorie en observant la structure du réseau urbain de la Bavière (une région peut industrialisée et donc l'une des plus propres à cadrer avec ces bases théoriques) P. Aydalot souligne que :

«cette approche n'a de sens que si les zones rurales sont peuplées, et si l'agriculture occupe une place importante. Il n'est pas surprenant qu'elle est développée dans l'entre-deux-guerres, avant que l'exode rurale ait privé la plupart des villes de leurs arrières pays rurale.»²⁷.

P. Aydalot (1985)

D'autre part en considérant le rôle structurant des moyens de transport et du rôle de l'administration publique:

«La prise en considération des voies de communication, dans une analyse concrète de l'espace différenciée, mène à une distribution de type linéaire des agglomérations dont la zone d'influence s'étire le long des axes de transports... La distribution des places centrales est également affectée par les structures administratives car les centres administratifs ne coïncident pas toujours avec les centres commerciaux»²⁸.

J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour (1979)

Ainsi des espaces régionaux se sont développés sous l'influence des flux de capitaux ou des services qui ne sont pas forcément originaires de la région.

3. la ville dans l'analyse économique spatiale

Dans l'analyse économique spatiale, la ville ou le phénomène d'agglomération repose à l'origine sur deux principes fondamentaux qui conditionnent la polarisation de l'espace:

- L'espace géographique (l'espace-distance) est source des coûts économiques.
- La proximité géographique (le rapprochement) procure des avantages économiques.

Dans les approches précédentes nous nous sommes principalement intéressés au premier élément parce que le deuxième élément n'a pas reçu autant d'importance dans les théories fondatrices. Dans cette partie nous nous intéressons à la proximité géographique et aux nouveaux concepts d'analyse spatiale.

3.1 La perception économique de la ville

Il découle des deux principes à l'origine des concentrations une vision purement économique-rationnelle de la ville, abstraction faite des dimensions historique, juridique et

²⁷ P. Aydalot: op. cit P 63.

²⁸ J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour op. cit. p ,51.

politique qui ne sont pas moins importantes dans l'agglomération. Bien que cette perception est parfois controversée, la prépondérance des facteurs économiques rend possible la recommandation des forces économiques comme principaux facteurs à l'origine des villes, comme le suggère J. Marshall:

«Si on met de côté les considérations relatives à la défense, aux décrets royaux, ou au caractère sacré de certains sites, la formation des villes a eu un vrai sens économique dans la mesure où elle a accru l'efficacité du commerce, de l'industrie et de l'administration en la portant à un niveau impossible à atteindre avec une population totalement dispersée»²⁹.

J. Marshall (1989)

Économiquement la ville revête donc, une forme d'organisation efficace de l'activité économique et sociale. C'est en ce sens même que J. Rémy³⁰ analyse la ville comme un phénomène économique en se basant sur le concept d'externalité.

Une fois que les villes sont formées, elles exercent un pouvoir d'attraction sur leurs environnements immédiat et lointain en fonction de leur taille et de leurs structures économiques: ce sont les principes même par lesquels s'organise le milieu où se discernent les villes. Thisse et Fujita le comparent au système solaire:

«Tout comme le système gravitationnel agrège la matière, l'activité économique agrège firmes et ménages, pour donnée naissance aux villes, aux villages et autres agglomérations»³¹.

M. Fujita & J. F. Thisse (2002).

L'étude économique des villes ouvre sur une question d'équilibre spatial. Cette considération des villes comme résultante d'un équilibre spatial des forces antinomiques n'est pas récente, d'ailleurs on la trouve même dans le travail d'A. Lösch qui note qu'

« On peut considérer les aires de marché non comme le résultat d'inégalités naturelles ou politiques mais comme résultant du jeu de forces purement économiques, certaines jouant dans le sens de la concentration, d'autres dans celui de la dispersion. Parmi les premières, on trouve les avantages de la spécialisation et de la production à grande échelle et, dans les secondes, les coûts de transport et les avantages de la production diversifiée. »³².

A. Lösch (1940)

Ce sont ces mêmes facteurs cités par Lösch en 1940, qui se trouvent aujourd'hui mobilisés par les différents courants d'économie spatiale pour expliquer la localisation et la dynamique des villes.

Cependant, la spécificité des villes fait apparaître d'autres approches appuyant la spécificité du lieu en dehors de l'équilibre spatial. En général, dans l'analyse du phénomène d'agglomération, la théorie économique spatiale observe le comportement des agents individuels (entreprises et ménages) en s'intéressant à leurs décisions et à l'impact de leurs choix de localisation sur l'équilibre spatiale. Cette vision de la ville ne fera pas consensus entre les économistes. Les spécialistes du développement régional (local) par exemple insistent sur la spécificité du milieu urbain et la non-compatibilité de l'approche maximisatrice des agents individuels à expliquer le développement d'une ville:

« Est-il possible d'adopter une approche maximisatrice individuelle pour analyser un milieu, la ville qui se caractérise de toute évidence par les interdépendances incompatibles avec cette approche ? »

P. Aydalot (1979).

²⁹ Cité par M. Fujita & J. F. Thisse : économie des villes et de la localisation, éd. de Boeck 2003. p 17.

³⁰ J. Rémy : La ville : phénomène économique, éd. Bruxelles 1966.

³¹ M. Fujita et J.F.Thisse op. cit p 14.

³² Lösch (1940) in G. Benko, géographie économique et théorie de la régulation. Ed. Finisterra, N° 62 (1996), p 22.

Ceci renvoie à la divergence en termes d'approches analytiques du phénomène de la ville alors que sa considération économique en tant que sources d'externalités et d'économies de localisation est la même quel que soit le paradigme en question.

3.2 Les concepts d'analyse spatio-économiques de la ville

Quel que soit le courant économique spatial qui fait de la ville son sujet d'étude (économie régional et urbaine, nouvelle économie géographique, la microéconomie spatiale), la ville est saisie dans les mêmes concepts: en termes d'externalités, positives ou négatives : il s'agit d'étudier les effets de la concentration spatiale sur la productivité des entreprises et de l'utilité des ménages; en termes d'économies de la localisation, dans ce cas la proximité est un facteur d'efficacité en ce qu'elle permet la mise en contact et la réduction des coûts et par conséquent elle engendre les rendements croissants. Ces facteurs constituent des variables économiques spatiales qui influencent à la fois l'activité économique, le système de peuplement et la logique d'organisation de l'espace.

3.2.1 La ville et les externalités

Pour expliquer l'existence et la croissance des villes, la performance des entreprises dans certaines localités urbaines, les économistes font appel au concept d'externalité qui a été développé à l'origine par A. Marshall. Les études sur l'agglomération des activités économiques mettent en lumière plusieurs types d'externalités qu'on peut classer formellement en deux types : externalités pécuniaires et externalités technologiques.

- **Externalités technologiques:** elles reposent sur des interdépendances directes qui se produisent en-dehors des marchés et affectent les utilités, les consommateurs et les fonctions de production des entreprises, telles une pollution ou une nouvelle route. Chez Marshall, il s'agit d'une grande disponibilité d'inputs spécialisés, d'une main-d'œuvre plus qualifiée et plus accessible, et de la diffusion de l'information. Cette forme d'externalité se trouve mobilisée dans la littérature économique sur le développement local et territorial, les districts industriels et les différents modèles d'organisation productive spatialisée.
- **Les externalités pécuniaires :** Elles traduisent l'effet des structures de marché et des relations de pouvoir sur le système des prix, comme par exemple dans la sous-traitance ou les réseaux de firmes. On dit que les externalités sont internalisées par les firmes quand elles circulent par les mécanismes de marché traditionnels ; par exemple quand une firme achète à une autre des biens avec des normes techniques ou de qualités supérieures. Cette forme d'externalité est mobilisée dans le cadre de la nouvelle économie géographique et de la nouvelle économie urbaine.

Ces externalités, si, elles se présentent comme inhérentes à une forme spatiale d'agglomération, leurs origines semblent à la fois varier et résulter d'interactions plus complexes entre les différents éléments qui structurent l'agglomération: disponibilité des intrants et des services spécialisés, formation d'un marché de travail, échange d'informations.

3.2.1.1 la ville, la proximité et les externalités technologiques

Dans les années 1990 apparurent en Italie des études sur la construction sociale du marché. En analysant les types d'organisation industrielle des régions d'Italie qui résistent à la crise du système de production fordiste des années 1970. Ces études montrent le caractère socialement endogène du développement dont les dynamiques en jeu se présentent sous forme

de : « mélange de concurrence - émulation – coopération au sein d'un système de petites et moyennes entreprises spécialisées »³³.

Becattini (1990), expliqua la formation de petits groupes spécialisés de firmes et de travailleurs par l'existence de liens historiques et sociaux ancrés dans des territoires qui portent des spécificités propres dont *les relations hors marché tiennent une grande part à l'explication de ce mode d'organisation de production*. Cette spécificité est le point fort dont découle la résistance de ces systèmes de production. Becattini a actualisé le concept du district marshallien, tout en le rendant pertinent à l'explication de l'organisation industrielle et à son efficacité. Comme l'écrit Claude Courlet³⁴ : avec Becattini (1987), on peut traduire en termes contemporains ces caractéristiques du district industriel :

- coexistence singulière de *concurrence et de solidarité* entre les entreprises qui réduit les coûts de transaction du marché local; pléthore d'innovations qui viennent de la base, favorisées par le « *climat industriel* » régnant dans le district.
- Une deuxième série d'avantages est liée à *l'interdépendance technique des activités* créées par la naissance, « dans le voisinage » d'une industrie principale, d'industries auxiliaires situées techniquement en amont et en aval de celle-ci, au sein d'une même « filière productive ».

Ce qui attire l'attention dans le fonctionnement du district et son organisation, c'est qu'il est une configuration particulière qui valorise les attributs économiques spatiaux liés à la proximité dans l'organisation des activités sociales. Les activités de production doivent être en relation de proximité les unes avec les autres d'où l'importance des villes dans l'organisation productive des districts d'une part et leur rôle fondamental dans l'émergence des effets externes nécessaires au développement de l'industrie.

3.2.1.2 La ville, la proximité et les externalités pécuniaires

Dans le modèle de localisation d'A. Weber (1909), la localisation de l'entreprise se fait de manière à ce que les coûts de transports assimilés aux coûts de production soient minimales. Toutefois, le progrès dans les transports et les communications décline les facteurs de localisation anciens pour valoriser des facteurs tels que le travail, encourageant ainsi les firmes à se localiser dans des villes où il y a abondance de travail qualifié et diversifié. Aussi les effets externes qu'engendre l'agglomération poussent de plus en plus les entreprises à se concentrer plutôt qu'à se disperser.

Alfred Weber définit les économies d'agglomération de manière suivante :

« le facteur d'agglomération est un avantage ou une réduction du prix de la production ou de la distribution qui résulte du fait que la production est portée à un niveau considérable à un endroit »³⁵.

A. Weber

Cet endroit qui fait porter la production à un niveau considérable est la ville. Le choix de localisation des entreprises n'est pas sans conséquences sur leur productivité. Il existe des économies de localisation qui sont liées à la manière dont les entreprises se localisent dans l'espace (concentration ou dispersion) d'une part et d'autre part à l'endroit où ces entreprises se localisent. Ces économies sont classifiées selon Hoover (1936), en deux catégories³⁶ :

³³ G. Benko : géographie économique et théorie de la régulation : Finisterra, XXXI, 62, 1996, p 13.

³⁴ In C. Courlet : Le district industriel d'Alfred Marshall « classiques revisités » *Géographie, Économie, Société*, vol.2, n°1, 2000, (123-148).

³⁵ In C. Beaumont : Croissance endogène des régions et espace. In « L'intégration régionale des espaces, sous direction de Fred Célimène et Claude Lacour, *Economica*, 1997. P. 48.

³⁶ (hoover, 1936) cité par M Fujita & J F Thisse: op. cit P 336.

- **Les économies de localisation** qui se définissent comme les gains générés par la proximité des firmes appartenant à un même secteur.
- **Les économies d'urbanisation** qui se définissent comme des avantages associés au niveau général des producteurs implantés en un même lieu.

Il découle de cela que l'efficacité économique des entreprises dépend de leur localisation. Les entreprises, à la recherche d'une localisation optimale, conduites par le souci de maximisation des économies externes trouvent dans les villes le lieu de localisation par excellence. De même pour les ménages qui se trouvent concentrés dans des villes, les externalités pécuniaires dues à la réduction des coûts de déplacement domicile-travail et à la variété des biens finaux. Le comportement des agents à la recherche d'un maximum d'utilité (consommateur) et de productivité (entreprise) les conduit automatiquement à se localiser dans l'espace urbain avec un potentiel attractif. Le potentiel attractif des villes est approché économiquement sous le concept de *capital spatial* qui est défini comme:

« La somme des capacités productive localisées qui concourent à accroître la productivité des autres facteurs de production »³⁷.

C. Beaumont (1997)

Le capital spatial comme concept économique est saisi dans l'analyse économique sous deux aspects, l'aspect sol : détermine le stock possible des activités (flux de prestation tirés de ce stock) et l'aspect localisation : définit l'organisation des activités. Le concept de capital spatial rend indissociable les activités économiques, la ville et la manière dans elle s'organise dans l'espace.

3.2.2 La ville et les économies d'agglomération

La somme des avantages externes que les entreprises et les ménages gagnent de leurs regroupements spatiaux est synthétisée dans la littérature économique par le concept d'économie d'agglomérations: si les entreprises qui s'y localisent tirent avantage de leurs spécialisations par exemple on parle des économies de localisation, et si l'avantage est tiré sur une échelle plus large que la spécialisation ou l'exercice d'activités connexes on parle des économies d'urbanisation.

Les économies d'échelle réalisées au niveau des entreprises sont attribuées aux économies externes ; au-delà de l'augmentation de la taille des firmes, ils sont attribués à leur concentration géographique ainsi qu'aux effets de la proximité interindustrielle et aux marchés. De tels effets poussent les entreprises à se localiser sur un espace géographique restreint et engendrent une croissance entretenue au niveau de la localité.³⁸

³⁷ C. Beaumont : op.cit .47.

³⁸ Marshall distingue trois sources de cette économie, in Principes d'économie politique (1890), trad. franc, 1906 : livres I et II.

1. Économies de matières, dues à la présence de fournisseurs, qui évitent aux firmes utilisatrices d'assumer seules les coûts de grands investissements : « des industries auxiliaires naissent dans le voisinage, fournissant à l'industrie principale les instruments et les matières premières, organisant son trafic et lui permettant dans bien des cas des économies de matières... En effet, des industries auxiliaires se consacrant chacune à un petit segment du processus de production et travaillant pour un grand nombre d'entreprises voisines, sont en mesure d'utiliser en continu des équipements très spécialisés et de les rentabiliser en dépit d'un prix d'achat élevé et d'une obsolescence très rapide ».
2. la flexibilité de l'emploi et la spécialisation : Les employeurs sont tout à fait disposés à s'adresser à un endroit où ils ont toutes chances de trouver un bon choix d'ouvriers dotés des qualifications particulières qu'ils recherchent ; de leur côté, les ouvriers cherchant du travail se dirigent naturellement vers les endroits où se trouvent beaucoup d'employeurs ayant besoin de main-d'œuvre

Dans le prolongement du concept d'externalité dans l'économie spatiale ; W. Isard (1956) fait la distinction entre effets externes de localisation (externes à l'entreprise mais internes à la branche) et effets externes d'urbanisation (externes à la fois à la firme et à la branche, mais internes à la ville). Les effets (économies) de la localisation : la source de ces économies peut être attribuée à la spécialisation intra-industrielle, à la formation d'une main-d'œuvre spécialisée ainsi qu'aux facilités de transformation des informations. Ces types d'économies sont représentés par les indicateurs de la structure industrielle. Les effets (économies) externes de l'urbanisation résultent de la taille de l'agglomération, de la concentration de la population, de la présence d'infrastructures et d'activité des services notamment aux entreprises. Ces économies sont spécifiées par des indices sur la densité de la population, le revenu, le poids des services.

Conclusion

La théorie économique intègre traditionnellement l'espace sous la forme de coûts de transport. Dans les modèles fondateurs, l'espace intervient essentiellement comme friction, résistance au mouvement, difficulté à transférer, comme une barrière aux échanges. Les nouvelles approches par externalité et économie d'agglomération évoquent l'espace essentiellement sous l'angle de l'accessibilité et de la proximité. Il se conçoit, non pas comme obstacle à franchir, mais plutôt comme ouverture des choix pour les entreprises, en leur permettant une capacité à établir des relations avec des acteurs multiples.

Les travaux de J. H. Von Thünen (1826) donnent naissance à l'analyse économique spatiale. Von Thünen formule la première théorie de l'utilisation de l'espace par l'activité économique et met en avant le rôle structurant de la ville. Il montre comment les liens entre rente foncière, coûts de transport et prix agricoles, tendent à former des usages différenciés du sol autour du centre-ville.

A. Weber (1909) avait formalisé une théorie de la localisation industrielle dont le point de départ est le triangle de localisation. Le problème consiste à trouver la localisation optimale. A. Weber avance que le comportement de localisation d'une entreprise isolée dépend d'un calcul économique minimisant les coûts de production à partir de la minimisation des coûts de transports. Ensuite, il a lié le comportement de localisation à l'émergence de forces économiques (économie d'agglomération) nouvelles avec l'essor de l'industrialisation.

W. Christaller et A. Lösch ont établi une théorie de la répartition géographique des centres de marché. Sachant que ces derniers sont considérés comme point d'échange en direction desquels se déplace la population environnante pour acheter biens et services. Le comportement des consommateurs, tendant à minimiser leurs coûts, donne lieu à un schéma régulier de villes ou des « lieux centraux », de sorte que chaque ville se trouve entourée d'un marché de forme hexagonale régulière.

de même qualification que la leur et où, par conséquent, ils ont des chances de trouver un marché avantageux.»

3. *l'agglomération et un lieu qui constitue un facteur favorable à l'innovation : Les secrets de l'industrie cessent d'être des secrets ; ils sont pour ainsi dire dans l'air et les enfants apprennent inconsciemment beaucoup d'entre eux. Le travail bien fait est immédiatement reconnu et l'on discute aussitôt les mérites des inventions et des améliorations apportées aux machines, aux procédés et à l'organisation générale de l'industrie : si quelqu'un trouve une idée nouvelle, elle est aussitôt reprise par d'autres et combinée avec des suggestions de leur propre cru ; elle devient ainsi la source d'autres idées nouvelles »*

Considérant le rôle structurant des moyens de transports et du rôle de l'administration publique dans une approche dynamique, des analyses récentes mettent en évidence de nouvelles logiques d'organisation spatiale qui dépendent de la stratégie des firmes, de la politique de développement suivie par le pays, ...

Plus récemment, pour penser l'effet de la localisation sur l'activité économique, les économistes font appel aux externalités, un concept qui remonte à la réflexion d'A. Marshall sur les districts industriels. Le prolongement des études d'A. Marshall insiste sur un cadre plus particulier de l'organisation industrielle, celui constitué par les localités industrielles qui débouchent sur une agglomération spatiale, économiquement efficace et socialement désirable.

En définitive, nous pouvons avancer qu'il ressorte dans l'analyse spatiale deux modèles d'ancrage spatial de l'activité économique :

- Le premier est lié à une contrainte. La difficulté à transférer une ressource de production : un établissement choisit un lieu d'implantation parce qu'il y trouve une ressource indisponible ailleurs.
- Le deuxième est un choix volontaire. Un établissement choisit un lieu d'implantation parce qu'il pourra lier des contacts multiples avec d'autres acteurs économiques.

Chapitre 3

Prolongement de l'analyse spatiale: Economie urbaine et NEG

La construction de la théorie économique (classique et néo-classique) dominante, sur une approche a-spatial des phénomènes économiques n'a pas laissé place à une considération économique des phénomènes d'agglomération et de dispersion (Fujita & Thisse, 2003). De ce fait, l'interprétation économique du phénomène d'agglomération restera longtemps en marge des développements des sciences économiques, et cela jusqu'au milieu du XX^e siècle. C'est à partir des années 1950 que la ville deviendra un sujet important pour les économistes. En effet, cette période se distingue dans l'histoire du développement économique par le début d'une ascension extraordinaire du phénomène d'urbanisation et de la concentration de la richesse dans les villes, les économistes auront donc montré un intérêt particulier aux sujets de la concentration économique au niveau géographique, et à l'enjeu important de la ville et de l'économie. En conséquence, les années 1960 marquent l'apparition des premiers modèles de l'économie urbaine, c'est le début de la redécouverte de l'espace par la théorie économique ; redécouverte puisque les modèles d'économie urbaine puisent leurs fondements dans le modèle de Von Thünen qui date de 1826. Ensuite, l'intensification des travaux des économistes dans le cadre de l'économie spatiale ouvre sur le développement de la nouvelle économie géographique à partir des années 1990, il s'agit d'un nouveau cadre d'analyse économique spatiale qui donnera un nouvel élan à l'examen économique des villes, du phénomène d'agglomération et de la dispersion et offre une thèse intégrale sur le mécanisme qui structure le monde en centre-périphérie quelle que soit l'échelle considéré.

Par ailleurs, l'économie contemporaine donne à voir que l'avantage spécifique que créent les villes par le biais des économies d'agglomération supplante l'avantage comparatif pour devenir un des facteurs les plus consistants dans la compétitivité des économies à travers la mobilisation des facteurs de production. Plusieurs modèles économiques vont se construire pour saisir le phénomène d'agglomération, cependant nous retiendrons deux théories : l'économie urbaine et la nouvelle économie géographique, à partir desquelles nous tenterons d'appréhender l'articulation ville/économie.

- L'économie urbaine intervient sur une échelle micro-spatiale en s'intéressant aux interactions des agents économiques au sein de l'espace urbain.
- La NEG s'appuie sur une échelle plus large et tente de fournir une théorie générale de l'organisation de l'espace par les forces économiques.

1. Ville et Economie urbaine

L'économie urbaine s'intéresse aux économies réalisées par l'interaction des agents économique au sein de l'espace urbain ou avec l'espace urbain: l'échelle de considération est micro-spatial (la ville et sa périphérie). Les économies des villes pourraient être repérer essentiellement à trois niveaux: le comportement de la localisation des ménages, la taille des villes et les économies d'agglomération, le développement cumulatif des agglomérations. Ces

trois éléments feront l'objet de cette première partie, mais auparavant faisons un rappel des conditions d'émergence de l'économie urbaine.

1.1- L'émergence de l'économie urbaine

L'émergence de l'économie urbaine découle de deux faits. Le premier est la préoccupation sur la situation des villes caractérisées par une forte croissance, notamment en occident, après la deuxième guerre mondiale. Cette croissance engendre des problèmes et par là même, le besoin d'une action au niveau des villes incite à développer des études sur les transports urbains, les logements, le foncier, la localisation des biens publics, etc. L'ensemble de ces études constitue le corpus de l'économie urbaine et sert de fondement à l'action de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine. Le second fait est d'ordre théorique : face à l'incompatibilité du modèle concurrentiel dans la mise en relation des agents économiques indépendants avec une prise en compte de l'espace et ses effets: coûts de transports, externalités, problème de l'équilibre économique dans le cadre de l'économie spatiale.

1.1.1 Crise de la ville et émergence de l'économie urbaine

Avec la période de forte croissance des années 1950, le développement rapide des villes va montrer de nouveaux problèmes : circulation, logement, ségrégation sociale, finances municipales, pollution... Au début ces problèmes apparaissent aux Etats-Unis mais ils gagnent rapidement l'Europe. Ainsi l'économie urbaine est née pour répondre à des problèmes concrets nécessitant l'action sur le terrain.

"Le point de départ de l'économie urbaine c'est la conscience d'une crise, la ville émerge comme objet scientifique à travers ses dysfonctionnements, le développement de congestion, lieu de criminalité, développement de congestion de pollutions".

Ph. Aydalot, (1986)

L'économie urbaine va alors se développer dans les années 50 et avec l'ampleur que prennent les phénomènes qu'elle traite, elle se développe au profit d'une action directe sur les choses. Face à la complexité des phénomènes urbains et à la nécessité de l'intervention publique, un nouveau concept (aménagement du territoire) se développe en se basant à la fois sur des études empiriques et des approches théoriques. Désormais, l'économie ne se résume pas à la seule action des agents individuels, elle est aussi celles d'entités collectives dotées d'intérêts propres. Cependant, d'autres économistes font remonter à plus loin l'origine de l'économie urbaine dans le temps, ils la situent à la fin de la première guerre mondiale. J.-M. Quigly (1998) distingue quatre étapes à travers lesquelles s'est intensifié l'intérêt des économistes aux études urbaines : la première période date d'après la première guerre mondiale suite au développement des transports interurbains et à l'apparition des premières études empiriques sur la problématique de localisation des firmes et des ménages ; la deuxième période date des travaux théoriques d' Alonso sur la localisation et l'espace dans la théorie économique; la troisième période est celle des études intensives sur le développement de l'industrie et de la localisation des activités économiques qui engendre une abondante littérature notamment dans les années 70 ; enfin la reconsidération de la nature de la croissance dans les années 1980, et le rôle des villes dans le soutien de la croissance économique.

1.1.2 Imperfection du modèle concurrentiel avec prise en compte de l'espace

Sur le plan théorique l'émergence de l'économie urbaine et régionale est une nécessité face à l'incapacité du modèle concurrentiel d'appréhender les phénomènes économiques d'ordre spatial (agglomération des activités, spécialisation régionale, externalités...) d'une part. D'autre part à l'impossibilité d'un équilibre spatiale avec la prise en considération d'un espace réellement non-homogène.

En effet, le modèle concurrentiel constitue le point de départ privilégié de l'analyse économique où le marché joue un rôle de régulateur et fournit l'information nécessaire pour des agents économiques rationnels. L'équilibre concurrentiel est ainsi déterminé par un système des prix sous les conditions suivantes :

- Il y a égalisation entre l'offre et la demande de chaque marchandise.
- Chaque firme maximise son profit compte tenu de sa contrainte technique.
- Chaque ménage maximise son utilité compte tenu de sa contrainte budgétaire.

En-dehors de toute contrainte entravant leur bon fonctionnement, tous les marchés s'équilibrent et chaque agent choisit ce qu'il préfère au prix d'équilibre. L'équilibre spatial supposé dans le cadre de la théorie néoclassique se résume ainsi :

« ... dans un monde sans frictions spatiales, les facteurs de production réagissent aux inégalités spatiales en quittant les régions où les rémunérations sont faibles pour celles où elles sont élevées. Dès lors, si, comme le suppose le modèle néo-classique, la technologie est à rendements d'échelle constants et les marchés en concurrence parfaite, la productivité marginale en valeur de chaque facteur de production décroît dans les régions d'accueil et augmente dans les autres. Par conséquent, à l'équilibre spatial, les niveaux de vie sont égalisés, la taille des régions n'ayant aucune influence sur ceux-ci ».

G. Benko (1996)

Cependant, l'introduction des variables spatiales dans la théorie économique rend intenable les hypothèses fondatrices de l'analyse économique néoclassique.

- L'atomicité du marché suppose que les producteurs et les demandeurs sont nombreux et que le retrait ou l'arrivée d'un agent économique sur le marché ne peut influencer les décisions des autres. L'introduction de la distance entre les agents rend cette hypothèse intenable; producteurs et consommateurs ne sont pas répartis de manière homogène dans l'espace et les entreprises ont une influence sur leurs airs de marché.
- Les biens et services offerts sur tous les marchés sont supposés homogènes. L'introduction de la distance engendre les coûts de transports qui différencient le prix du bien final.
- Une mobilité parfaite des facteurs de production, avec une liberté de circulation du travail et du capital, or l'introduction de l'espace engendre des coûts à la mobilité du travail et des entraves d'ordre institutionnel (frontières) ; technique (difficulté de commutation entre deux points séparés).
- La transparence qui suppose que tous les agents économiques disposent de l'information nécessaire pour guider leurs décisions rationnelles, alors que l'information, au-delà du caractère complexe qu'elle requiert est secrétée dans des réseaux de production, accessible en fonction de l'intégration dans un réseau de production.

Nous percevons bien que la prise en compte de l'espace engendre des imperfections dans le modèle de concurrence pure et parfaite quant à l'explication de la réalité économique dans un espace qui n'est pas homogène, où la distance engendre des coûts de transport et

l'agglomération est une source d'économies externes et des rendements croissants¹. Dès lors, on ne peut parler d'équilibre spatial dans le modèle néo-classique sauf, à supposer que l'espace est homogène, ce qui est loin d'être le cas dans la réalité. Ceci pose problème de l'origine du phénomène d'agglomération: si on met de côté l'hypothèse d'un centre a priori, comment se forme alors le centre? Comment seront réparties les activités économiques à partir d'un espace homogène? Cet état de fait va donner naissance à de nouveaux modèles d'analyse économique qui intègrent des variables spatiales: modèles de concurrence monopolistique où les facteurs d'agglomérations spatiales sont produits par le comportement d'un grand nombre de firmes vendant des biens différenciés, modèles avec externalités dans lesquels l'agglomération résulte de l'interaction non-pécuniaire entre les agents, modèles de concurrence oligopolistiques dans lesquels l'agglomération est le résultat d'interactions stratégiques entre un petit nombre d'agents de grande taille et de grand pouvoir de marché, qui pourraient être une grande entreprise ou une administration locale.

1.2 La ville dans les problématiques de l'économie urbaine

L'économie urbaine s'intéresse à l'étude des villes en soulevant trois problématiques fondamentales : d'abord sur le comportement de localisation dans l'espace urbain, se pose la question de savoir comment se localisent les agents économiques dans les villes et quels sont les facteurs qui influencent leurs comportements de localisation? Ensuite, les villes sont caractérisées par des niveaux du peuplement extrêmement variés, ce qui pose la question d'une éventuelle taille optimale de la ville ainsi que celui de savoir comment le niveau de peuplement se répercute sur l'activité économique et l'utilité des ménages. Enfin, la majorité des villes connaissent un développement ininterrompu et il s'agira de savoir comment l'économie urbaine explique le mécanisme de l'économie des villes à travers le développement entretenu.

1.2.1 Économies des villes et localisation des ménages

Alors que les facteurs de production pour les entreprises (coûts de main-d'œuvre et du foncier) et les coûts de la vie pour les ménages (prix des logements, congestion...) sont plus élevés dans les grandes villes que dans les petites, le pouvoir d'attraction des villes continue d'augmenter dans les grandes villes. Si on considère par exemple les prix du foncier urbain, ils constituent une part croissante des coûts des immeubles, des logements, des bureaux.

«... inférieure à 10 % au début du siècle, la part du terrain dans le prix des logements atteint maintenant couramment 20 à 30 % dans les grandes agglomérations, plus de 50 % à Paris, voir 80 % à Tokyo ou à Hong Kong ...».

V. Renard (2002)

En dépit de cette tendance, c'est dans l'agglomération que se localisent la plus grande partie des activités, des fonctions et de l'emploi ; a titre d'exemple:

«... au Japon les régions qui ne couvrent que 5,2 % de la superficie regroupent 33 % de la population, 40 % du PIB et 33 % de l'emploi industriel,... et les régions centrales du Japon qui ne couvrent que 0,18 % de la superficie totale produisent 29 % du PIB de la région est-asiatique. La région capitale de la Corée qui

¹ En outre, l'analyse spatiale de la répartition de l'activité économique et de la concentration de la population dans l'espace, donne l'équilibre comme le résultat de décisions autonomes relevant d'une rationalité microéconomique des agents. Mais dans les représentations, il est supposé l'existence d'un centre a priori. Ce dernier est source d'externalités et d'économies d'agglomération. Ceci fausse, bien sûr, le jeu des forces de concurrence pure et parfaite.

correspond à 11,8 % de la superficie du pays regroupe 45,3 % de la population et produit 42 % du PIB... En France, l'Île-de-France ne représente que 2,2 % de la superficie réunit 18,9 % de ses habitants et produise 30 % du PIB ».

M. Fujita & J.-F. Thisse (2003).

Quels sont donc les gains pour les entreprises et les ménages derrière une telle configuration de l'espace économique et social? L'explication est connue : la concentration spatiale de l'activité économique et des ménages rend possible une meilleure combinaison des facteurs de production et permet la mobilisation de l'ensemble des forces économiques tout en minimisant les coûts des transferts sur un périmètre géographique réduit. Il en résulte que les villes influencent le comportement des agents économiques à partir du moment où l'agglomération influence l'utilité des ménages et la fonction de production des entreprises ; de même que la proximité de la ville-marché engendre les gains et augmente l'utilité en réduisant leurs coûts de déplacement.

1.2.1.1 Le modèle de la localisation des ménages

L'économie urbaine explique la répartition des résidences dans une ville et la formation d'une rente foncière urbaine à partir d'une réinterprétation du modèle de Von Thünen. La ville thünenienne est, dans ce cas, réinterprétée comme étant le centre ville ou (Central Business District) vers lequel les individus doivent se déplacer pour travailler, les logements étant localisés dans la zone périphérique. A partir de ce schéma de raisonnement, le modèle d'économie urbain (Alonso, 1964 et Mills, 1967)¹ centre son analyse sur l'arbitrage entre accessibilité au centre-ville (où sont localisés les emplois) et la consommation du sol (mesurée par la taille de leurs logements ou de leurs lots résidentiel) auquel son confrontés les ménages lors de leurs choix résidentiel.

Von Thünen avait déjà montré à propos de la localisation des cultures, que les coûts de transports vers le centre ont un pouvoir structurant sur les divers usages du sol en allant du centre (ville-marché) vers la périphérie, dans un modèle monocentrique. Pour les économistes urbains, l'observation des faits montre que le plus souvent la densité d'occupation de même que les prix des terrains décroissent régulièrement à mesure qu'on s'éloigne du centre. Ainsi, on se donne un point central (le CBD) à partir duquel la ville s'ordonne.

Le choix de la localisation des ménages est balisé par un certain nombre d'hypothèses²:

- Tous les emplois sont au CBD.
- L'espace urbain est parfaitement homogène, on se déplace au même coût dans toutes les directions.
- Tous les points situés à la même distance du centre auront la même densité d'occupation, mêmes occupants, même prix de la terre.
- Chaque ménage a une fonction d'utilité et une fonction de budget et peut jouer sur deux variables, la surface du sol occupé et la distance au centre, compte tenu du fait que le coût unitaire du sol décroît vers la périphérie.

A partir de ces hypothèses on s'intéresse au comportement d'un ménage hypothétique dans son choix résidentiel. Etant donné que: La décision à laquelle le ménage fait face, se

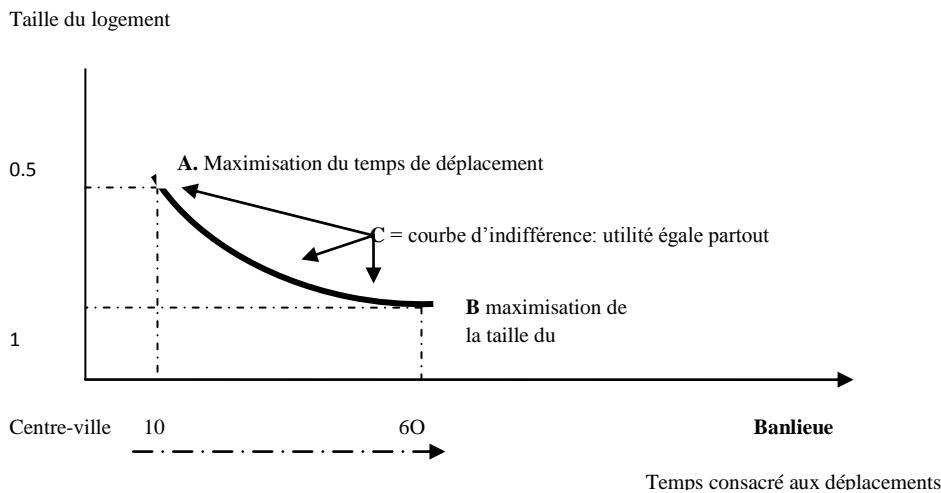
¹ Cités par Fujita and Thisse : chapitre 3 : Von Thünen et la formation de la rente foncière.

² Ces hypothèses sont tirées de : Philippe Aydalot : économie régionale et urbaine : chapitre 9 la structure de la ville ; la localisation résidentielle. P 355

résume dans la plupart des cas, à un choix entre un logement plus adéquat (plus grand surtout) et un logement plus proche du lieu de travail (mais plus petit). L'idéal, et de pouvoir trouver un grand logement à proximité du lieu de travail

Autrement dit, le ménage doit faire un arbitrage entre les deux biens compte tenu de sa fonction d'utilité, et décide de combien de mètres carrés d'espace-logement, il est prêt à sacrifier pour se rapprocher de son lieu de travail (Graphique 5).

Graphique 5 : Arbitrage entre taille du logement et temps de déplacement



Source : M. Polèse et R. Shearmur : op cité P 283.

Le ménage serait tout aussi satisfait d'un petit logement (d'une unité par personne), mais ne nécessitant que dix minutes de déplacement par jour, aller-retour (point A), que d'un grand logement (de deux unités par personne) mais qui exige une heure de trajet par jour (point B)¹. Le même modèle permet d'expliquer la décroissance de la rente foncière urbaine à mesure que la distance au centre augmente, ainsi que la baisse de la densité de population quand on s'éloigne du centre. La densification du tissu urbain et l'attractivité accrue qu'enregistrent les villes peuvent être expliquées par les éléments suivants :

- L'importance relative accordée au temps et aux coûts de déplacement entre le domicile et le lieu du travail montre que les ménages préfèrent se localiser en ville pour économiser en temps et en argent sur les déplacements.
- La charge de tous les déplacements réguliers (études, achats, manifestations culturelles...) et la localisation de ces biens et services principalement dans les centres urbains font que la localisation dans les villes permet de réaliser divers gains appelés économies de localisation.
- Même si un ménage riche (face aux mêmes modes de transport) est moins sensible à la distance qu'un ménage pauvre, le coût en temps (la durée du trajet) est le même pour tous.

Le modèle de localisation des ménages laisse en marge certains facteurs qualitatifs très importants : moyens de transport utilisés, qualité des équipements et de l'environnement urbain qui restent des variables importantes. Dans la littérature économique ces variables participent également à déterminer la taille optimale des villes.

¹ Le ménage conserve le même niveau de satisfaction (ou d'utilité) sur toute la longueur de la courbe ; c'est la spécificité des courbes d'indifférence.

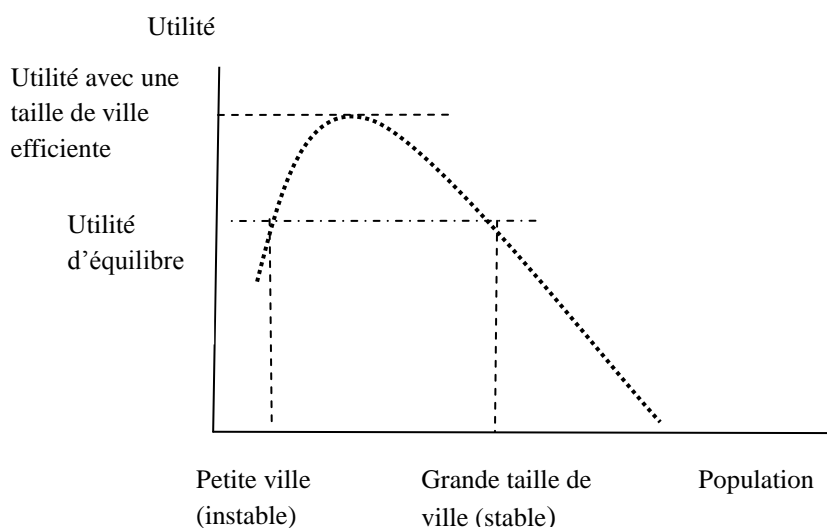
1.2.2 Economie des villes et taille urbaine optimale

Une des caractéristiques qui font de la ville un sujet complexe et sa nature évolutive. L'histoire des villes montre que ce sont les petites villes qui deviennent grandes et les mêmes villes qui autrefois abritaient l'industrie sont devenues tertiaires aujourd'hui. Dans une approche statique de la ville, il existe une taille optimale d'équilibre au-delà de laquelle l'utilité des ménages et la productivité des entreprises deviennent décroissantes. Dans une approche dynamique: avec l'introduction des dynamiques de développement la taille optimale de la ville devient fonction du niveau de développement et de progrès technique.

1.2.2.1 La taille des villes dans une approche statique

La thèse de la taille urbaine optimale suppose l'existence d'une concentration urbaine d'équilibre, permettant la réalisation d'avantages économiques dus à la forme d'organisation en agglomérations des entreprises et des ménages. Cependant les gains engendrés par l'agglomération ne sont pas illimités, ils devraient, en toute logique, diminuer à partir d'une certaine taille, seuil au-delà duquel on enregistre des déséconomies. Celles-ci se manifestent sous formes de congestion, de pollution et d'autres importunités (Graphique 6).

Graphique 6 : l'utilité comme fonction de la taille de la ville



Source: G. Duranton & D. Puga (2004)

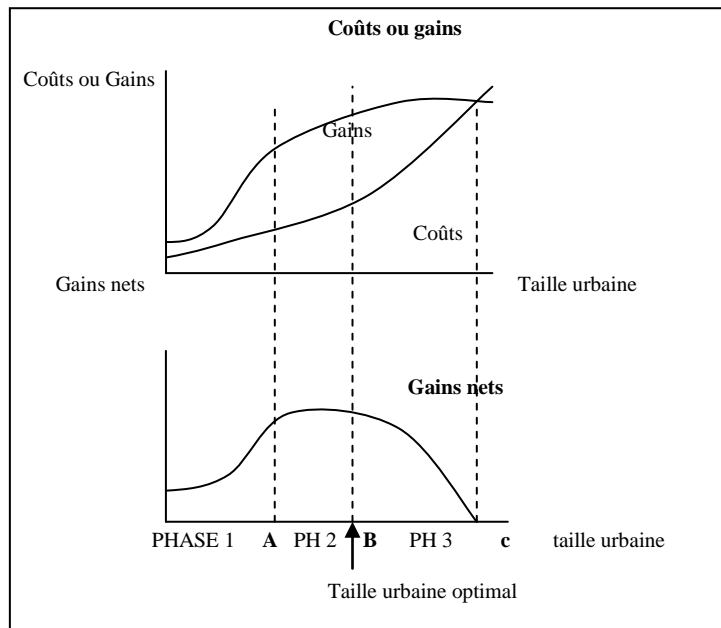
La taille optimale d'une ville résulte d'une concomitance entre les économies urbaines et la croissance de la population. Cette taille optimale est décroissante des coûts de transaction qu'engendre une croissance dégénérée de la ville; elle est croissante des rendements croissants dus au fait de la concentration et d'une bonne stratégie de gestion urbain.

“The efficient size of a city is the result of a trade-off between urban agglomeration economies and urban crowding. Efficient city size decreases with commuting costs and increases with the extent of aggregate increasing returns as. An immediate corollary of this is that the efficient size is larger for cities specialised in sectors that exhibit greater aggregate increasing returns. In equilibrium, all cities of the same specialisation are of equal size and this size is not smaller than the efficient size”.

G. Duranton & D. Puga (2004)

Le problème auquel est confrontée cette approche est celui de l'évaluation des coûts et des gains, tout comme il est difficile d'arbitrer entre économies externes et déséconomies externes pour qualifier une quelconque concentration d'optimale. Comment calculer une valeur ajoutée urbaine, faite non seulement des économies d'urbanisation, mais aussi de l'accumulation du savoir, d'effets de proximité, des économies permises par des adaptations réussies aux innovations?

Graphique 7 : Evolution des gains et coûts économiques en fonction de la taille urbaine



Source: M. Polèse & R. Shearmur op.cit p 86

- Dans la première phase : les gains de l'accroissement urbain augmentent rapidement, les économies d'agglomération l'emportent sur les déséconomies d'agglomération.
- Dans la deuxième phase les économies urbaines restent avantageuses quoique les coûts engendrés par l'augmentation de la taille de la population augmentent. Phase A à B.
- Dans la phase trois les inconvénients associés à l'accroissement de la taille de la ville commencent à monter rapidement, à partir d'un certain seuil B, pour annuler finalement les gains de concentration à partir du point C, au-delà, toute augmentation dans la taille de la population se répercute par l'augmentation des coûts et la concentration devient sources des déséconomies externes.

Le graphique 7, offre une conception théorique, le raisonnement présente des limites quant à l'explication de la réalité. Les caractéristiques de l'environnement technologique et l'aspect évolutif de la ville posent problème à la représentation statique des gains de concentrations urbaine. Ceci rend la caractérisation d'une taille optimale très ambiguë et la représentation parfois insignifiante. Dans la réalité des agglomérations dépassant le seuil de 10 millions d'habitants sont socialement vivables et économiquement efficaces (New York, Paris, Londres, Séoul...). D'autre part, des villes avec la même taille représentent des dysfonctionnements importants (Le Caire, Bombay, Kinshasa...). Ceci renvoie à penser la taille de la ville en liaison directe avec sa structure et sa gouvernance économique comme le suggère J. F. Thisse (2003) qui dit que :

« En dernier ressort, la qualité de la gouvernance urbaine et sa remise à jour régulière, restera l'atout majeur des villes. ».

J.-F. Thisse (2003)

On peut dire alors que la taille de la population à elle seule ne détermine pas le niveau des coûts et d'avantages offerts par la ville. Cependant d'autres facteurs tels que son contenu, sa spécialisation et ses fonctions peuvent exercer une grande influence.

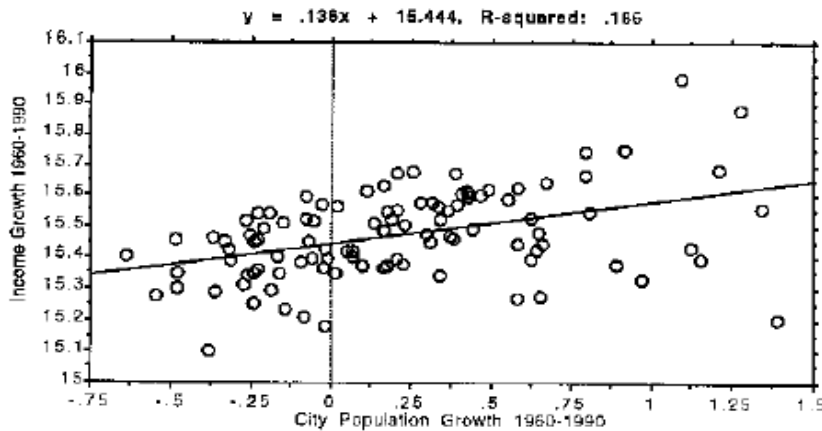
1.2.2.2 La taille de la ville dans une approche dynamique

La notion de dimension optimale suppose qu'aucune différence n'existe dans les fonctions et les structures des villes. Les études sur la taille de la ville en dynamique, avec l'introduction des variables évolutives (évolution de la structure économique, progrès technologique et processus de développement cumulatif) constatent que la taille optimale pousse le niveau de population au maximum tout en restant efficace.

E. Glaeser étudia le rapport de la croissance des revenus par tête et la croissance des villes à travers les villes américaines durant trente ans, il montre que la croissance du revenu et de la population augmente en même temps (Graphique 8). La corrélation entre les revenus et la croissance de la population est de 39 %. Cependant, les raisons d'une telle corrélation ne dépendent pas du volume de population mais dans l'expérience dans la gestion et la capacité à gérer des flux migratoire même en cas de crise. Les villes ont un potentiel d'attractivité pour une population avec des niveaux d'instruction élevés ce qui ne pousse pas les salaires vers le bas et par conséquent le niveau de vie augmente¹.

¹ E. L. Glaeser: *Cities, Information, and Economic Growth*, souligne trois principaux éléments à l'origine de cette corrélation: *Certain cities experienced positive shocks to demand for their products and as a result both wages and employment rose. This explanation is plausible only if one believes that migration would not have eliminated the wage increases over a 30- year period. The second possible explanation is that growing cities experienced an increase in the number of highly skilled workers. More highly skilled migrants might have been going to the more popular cities. A third explanation may be that the popular cities had some attribute that was valued more over time, such as the initial skills distribution of the city.*

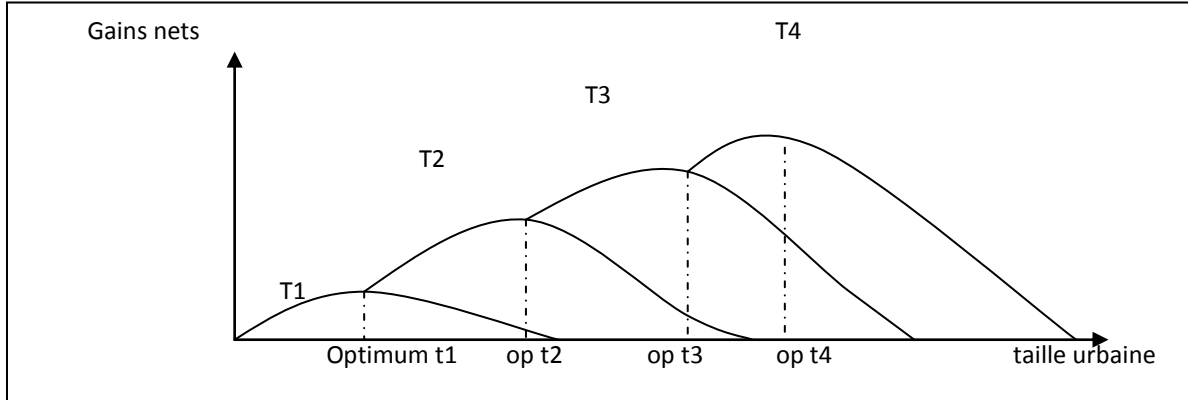
Graphique 8 : La corrélation entre revenu et niveau de croissance urbaine aux Etats-Unis (1960-1990)



Source: Edward L. Glaeser: *Cities, Information, and Economic Growth*

Le niveau de la technologie détermine la taille des villes, et plus les technologies s'améliorent plus les gains liés à la concentration augmentent. Toute amélioration apportée aux infrastructures urbaines a des effets sur les économies d'échelles qu'une entreprise peut réaliser autant que cela repousse les limites démographiques et physiques de la ville. De ce fait la taille optimale devient tributaire du niveau technologique (Graphique 9).

Graphique 9: Taille urbaine et changement technologique dans l'approche dynamique



Source: M. Polèse et R. Shearmer op. cit, P 89.

Les gains de concentrations augmentent à mesure que la taille de la ville augmente ; le glissement de la courbe vers la droite est le fait du progrès technologique, l'évolution de la technologie sur les périodes T1, T2, T3,... Tn montre le niveau de concentration optimale à de différentes étapes. La technologie, et le mode de gouvernance efficace permettent l'augmentation des économies d'agglomération qui l'emporte sur les effets négatifs externes. Une telle situation répond largement aux critères du processus de développement des villes des pays développés dont l'attractivité et la compétitivité augmente avec leurs tailles. Comme l'écrit G. Cavallier en s'intéressant au rôle des villes dans un contexte de mondialisation qui caractérise l'économie contemporaine :

« pour les décideurs économiques confrontés à un avenir incertain, ces agglomérations constituent de puissants réducteurs de risques. Une base économique variée, un portefeuille large d'activités, une population diversifiée,

un marché de l'emploi présentant une large gamme de qualifications, constituent, en effet, de sérieux atouts pour gérer de situations indécises».

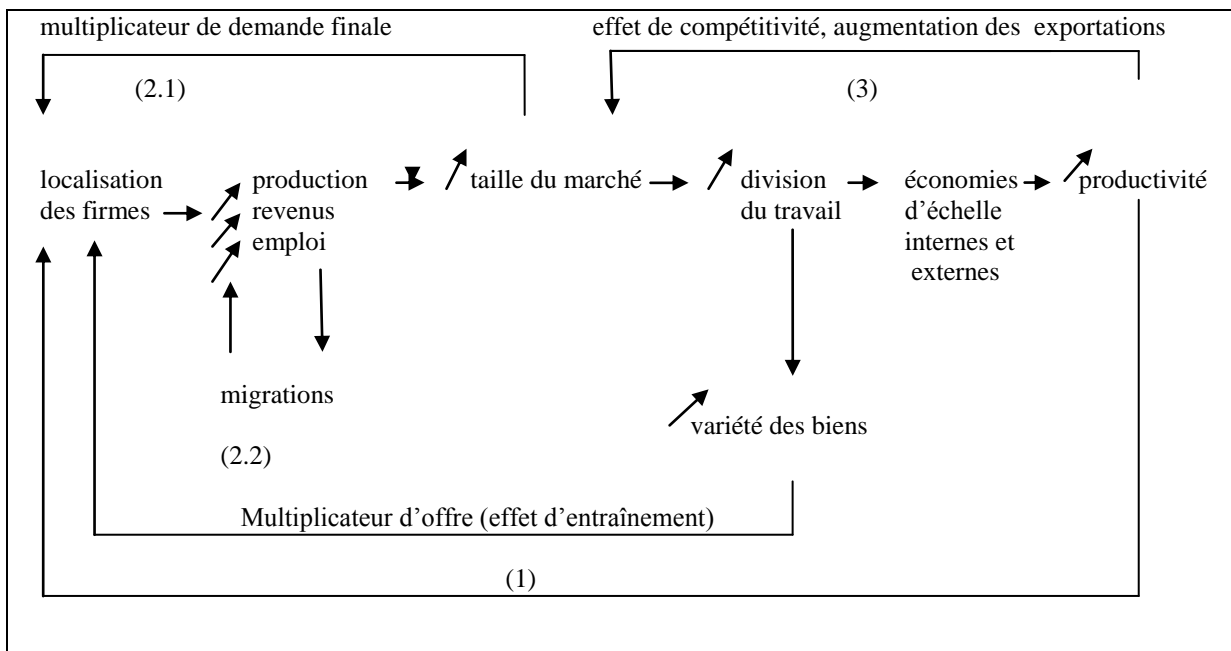
G. Cavallier (2002) p. 115

Ces facteurs constituent des économies d'agglomérations qui renforcent l'attractivité et la compétitivité des villes où le développement se manifeste dans un processus de causalité circulaire.

1.2.3 Économies des villes: Agglomération et développement cumulatif

L'introduction du principe de causalité circulaire dans les années 1950 par G. Myrdal dans le cadre de l'économie de développement devient un principe fondamental pour caractériser le paysage économique dans le cadre de l'économie spatiale. Une caractéristique essentielle dans la formation des paysages économiques est que la cause devient souvent l'effet, et réciproquement. Ainsi, la relation de causalité circulaire dans le processus de développement cumulatif : une plus grande masse d'activités au sein d'une région attire davantage la population et l'activité économique, ce qui, en retour, favorise la création de nouveaux emplois et de la richesse au niveau des villes. Le schéma 5, synthétise ce processus de croissance industrielle développé par la nouvelle économie géographique.

Schéma 5 : Les mécanismes de croissance industrielle régionale



Source : Krugman (1991a et b) et Catin et Ghio (1999)

Les différentes étapes rétroactives dans le processus de développement cumulatif pourraient être interprétées de manières suivantes :

- une productivité supérieure entraîne un accroissement dans la localisation des entreprises qui, à leur tour, engendrent une hausse de la production industrielle, du revenu et par conséquent, la taille du marché pousse à de nouvelles localisations : *effet de multiplicateur de demande finale*.

- une taille critique du marché pousse à une division du travail qui entraîne une variété des biens, incitant ainsi à de nouvelles localisations des firmes par effet d'entraînement : *multiplicateur d'offre*.
- lorsque la productivité est supérieure elle bénéficie d'une meilleure compétitivité-prix qui accroît son volume d'exportation : *effet compétitivité*.

Et le processus reprend à nouveau avec un poids cumulatif plus important.

Bien qu'à partir des années 50 les économistes ont accordé une place importante à l'étude des villes, c'est à la même époque que se sont développées les études sur la spécialisation et la diversification des économies qui accompagnent le processus de polarisation. Cependant, il n'existe pas de modèle d'analyse économique incorporant à la fois des variables économiques et spatiales qui explique l'organisation économique de l'espace avant que la nouvelle géographie économique soit développée. C'est à partir des enseignements de la NEG que nous tenterons d'appréhender la ville dans la section suivante.

2- Appréhender la ville dans le cadre de la NEG

La ville a, aussi, été étudiée sous l'éclairage de la nouvelle économie géographique. Pour comprendre le phénomène de développement des villes, la théorie économique fait appel au concept d'économie géographique. En effet, pour les théories économiques et géographiques un espace économique peut être représenté avant tout comme le résultat d'un arbitrage entre rendements d'échelle croissants et coûts de transport des biens et des personnes. Ce sont les forces principales qui interviennent dans la formation des espaces économiques, valable à toutes les échelles spatiales (des régions, des pays, du monde) ce qui fait que la géographie économique confère une grande pertinence en tant qu'outil d'analyse économique spatiale.

2.1 La nouvelle économie géographique

Avant d'observer la ville dans le cadre de la nouvelle économie géographique, il convient d'abord de décrire ce « nouveau » corps d'analyse économique spatiale, ses principes et sa propre conception sur la formation de l'espace économique.

2.1.1 Qu'est ce que la nouvelle économie géographique?

La nouvelle économie géographique comme branche des sciences économiques a été développée par Paul Krugman dans les années 90. Elle se donne pour un double objectif :

- L'explication d'une large variété des économies d'agglomération dans un espace géographique en faisant intervenir des variables qui jusque-là n'ont pas été prises en compte par les théories économiques spatiales comme les rendements croissants, la concurrence imparfaite...

“NEG can be described as a genre: style of economic analyses which tries to explain the spatial structure of the economy using certain technical tricks to produce models in which, there are increasing returns and markets are characterized by imperfect competition”

P. Krugman, 1998.

- La détermination des nouvelles dynamiques à l'œuvre qui structurent l'espace économique contemporain, à savoir les forces d'agglomération et de dispersion :

« *The aim of geographical economics is precisely to understand what are the economic forces that, after controlling for first nature, account for 'second nature', which emerges as the outcome of human beings' actions to improve upon the first one* ».

Ottaviano et Thisse (2003).

La NEG est une branche d'analyse économique à part entière à partir des années 1990, suite aux travaux de Krugman (1991) qui a modélisé les mécanismes de polarisation/dispersion de l'activité économique dans l'espace dans un modèle centre-périphérie. La nouvelle économie géographique¹ devient l'indispensable outil pour comprendre les phénomènes économique-spatiaux en toute synchronie. Cette branche d'analyse se développe tout en juxtaposant à la problématique ancienne (diversification/spécialisation, dans la théorie du commerce international) une dimension géographique qui n'est pas d'une moindre importance (agglomération/dispersion). A l'axe sectoriel de l'analyse économique s'est rajouté un axe spatial. La NEG, contrairement aux démarches classiques, de l'analyse de la structure des échanges et de la spécialisation (abstraction faite des coûts de transports et de la mobilité des facteurs) dans le cadre de l'économie internationale², incorpore à la fois, les coûts de transport et la plus au moins grande liberté de la concentration des activités. Par rapport aux théories d'agglomérations qui se développent à partir d'une simple supposition de l'existence d'économies externes ou de déséconomies dans le cadre de l'économie urbaine par exemple, la géographie économique

¹ Notons que pour les économistes de l'espace «La nouvelle» économie géographique est une synthèse formalisée de différentes approches économiques spatiales menées antérieurement:

- E. L. Glaeser souligne, que la problématique de la géographie économique est ancienne et connue notamment des économistes urbains ; l'adjectif « nouvelle » renvoie plutôt à la modélisation des forces en œuvre rendues possible par le modèle centre-périphérie de P. Krugman. “*Certainly urban economists have understood that these forces were important for decades if not centuries, but no one before Krugman had put them all together in as simple and rigorous a form. Krugman's work shows the conditions under which history can influence expectations and vice versa. He also shows the potential role of government in coordinating the flow of activities between regions*”. IN Edward L. Glaeser: *Cities, Information, and Economic Growth*.
- G. Duranton note que : « en pratique, il semble que la nouvelle économie géographique occupe le « no-man's-land » entre l'économie urbaine, la microéconomie de la localisation, l'analyse économique des migrations, et l'économie internationale. In: la nouvelle économie géographique: agglomération et dispersion. Economie et prévision n°131 1997-5.
- Pour: P. Krugman (1993) cité par G. Duranton: l'économie géographique n'est qu'une extension naturelle de l'économie internationale.
- M. Fujita and T. Mori, notent qu'il y a quatre concepts fondamentaux à l'origine de la première génération des modèles de la NEG :
 - ✓ Le modèle d'équilibre général dans le cadre de l'économie spatiale qui est inspiré par la théorie de la localisation.
 - ✓ le principe des indivisibilités au niveau des unités de production et de la résidence des ménages et ces implications sur les externalités économique.
 - ✓ Les coûts de transports qui rendent la localisation géographique discriminante pour les entreprises.
 - ✓ Le mouvement de localisation des facteurs de productions et la localisation des consommateurs qui est un préalable aux formations des agglomérations. M. Fujita and T. Mori: *Frontiers of the New Economic Geography*, institute of developing economies. Discussion papers no. 27, April 2005. Version numérique.

² Dans la théorie néo-classique (modèle d'Eckscher-Ohlin ; analyse factorielle neo-technologique) la spécialisation trouve fondamentalement son origine dans une distribution géographique inégale des ressources naturelles et des facteurs de production. Dans les nouvelles théories du commerce internationale la spécialisation technique et spatiale repose largement sur les rendements croissants ; sans avantage comparatifs initiales les pays, régions trouve un intérêt à se spécialisées et à participer à l'échange par l'appui des rendements croissants.

incorpore à la fois les coûts de transport et les rendements croissants et elle tente de dériver des économies externes, autrement dit de *faire des économies externes une propriété émergente* selon les propos de P. Krugman¹. Les modèles de la nouvelle géographie économique utilisent des paramètres économiques tels que la préférence pour la variété, l'élasticité de la demande en biens industriels, la complémentarité des activités et ils mettent l'accent sur des paramètres géographiques comme les coûts de transport, la mobilité des individus, la diffusion des économies d'agglomération, la transportabilité des inputs et des outputs.

2.1.2 Les deux lois fondamentales de la NEG

Dans sa démarche méthodologique, l'économie géographique commence par une situation initiale où l'espace est homogène avec une égale distribution de l'activité sur toutes les régions. Ensuite les économistes posent la question : qu'est ce qui pourrait provoquer un déséquilibre de la situation initiale, et quelles sont les forces permettant de faire perdurer une telle asymétrie ? Pour expliquer les formes de concentrations économiques au niveau géographique deux ingrédients sont nécessaires : les rendements croissants et les coûts de transfert. L'interaction entre les forces de concentrations (existence d'économies d'échelle localisées) et des coûts de transactions (engendrés par l'échange des biens et des idées) permet d'expliquer la formation de l'espace économique ou l'existence d'agglomérations différentes. Il en résulte deux conséquences que l'on peut voir comme les deux lois fondamentales de l'économie géographique²:

- La première énonce que toutes les activités ne peuvent être présentes partout. En effet, la dispersion géographique des activités caractérisées par des rendements croissants entraîne des dépenses élevées en matière d'investissement et, simultanément, une sous-utilisation des équipements concernés. Ce qui signifie qu'il existe des gains à la concentration de la production sur un espace donné sous forme d'économies d'échelle ou de rendements croissants.
- La seconde loi de l'économie géographique énonce que ce qui se passe près de nous est souvent plus important que ce qui se passe loin de nous. Le fait qu'il existe des coûts de transactions lorsque les agents ne sont pas localisés au même endroit et qu'ils interagissent dans leurs activités économiques pour échanger des biens ou des idées fait que ces derniers choisissent toujours d'interagir avec des agents se situant à proximité les uns des autres.

Ces deux lois de l'économie géographique impliquent que la diffusion du développement économique ne va pas de soit et n'est pas nécessairement uniforme, et à partir de là, la géographie devient une variable indispensable pour la théorie économique. Les grandes villes favorisent une plus grande productivité de l'activité économique en donnant naissance à ce que l'on appelle communément des «économies d'agglomération».

2.1.3 La formation de l'espace économique dans la NEG

L'économie géographique met l'accent sur le phénomène de polarisation ou de dispersion dans l'espace par l'action de mécanismes économiques poussant à la concentration plus au moins des activités économiques. Sur le plan géographique l'activité économique se

¹ P. Krugman: l'économie auto-organisatrice: traduit de l'anglais par F. Leloup édition de Boeck 1998. P, 30.

² J-C Prager, J.-F. Thisse op cit P, 35-38.

caractérise par l'agglomération ou la dispersion dont la répartition peut être plus au moins cohérente sur le territoire. La structure de l'activité peut être une spécialisation ou une diversification productive selon la zone géographique¹. La structure de l'espace dépend de l'interdépendance des décisions de localisation des agents économiques. Cette interdépendance engendre deux forces antinomiques ; des forces centripètes et des forces centrifuges; elles sont le mécanisme principal derrière la structure spatiale en agglomération ou en dispersion; P. Krugman distingue deux types d'interdépendances² :

- Des entreprises pourraient détester avoir d'autres entreprises près d'elles parce que celles-ci exercent une concurrence en matière des clients, de travailleurs ou de terrain. Ce sont des forces centrifuges qui poussent à la dispersion des entreprises.
- Des entreprises pourraient apprécier la proximité d'autres firmes parce que celles-ci attirent des clients ou promettent de couvrir une plus grande variété de services locaux ; ce sont des forces centripètes.

S'il n'y avait que les premières forces, les entreprises se disperseraient de façon régulière à travers l'espace et s'il n'y avait que les secondes l'activité se rassemblerait en un seul endroit. Étant donné que l'espace mondial se caractérise par une concentration plus au moins marquée dans l'espace ; cette structure résulte d'une tension entre les forces centripètes et les forces centrifuges. La formation des agglomérations est le résultat d'un équilibre complexe entre des forces centripètes poussant au regroupement des activités dans l'espace et des forces centrifuges conduisant à leur dispersion.

2.1.4 L'agglomération dans le modèle de base de la NEG

Comment l'interaction entre les rendements croissants (au niveau d'une firme) et les coûts de transports et la mobilité des facteurs peut-elle donner corps à une structure économique spatiale d'agglomération ou de dispersion? C'est à cette question fondamentale qu'essaie de répondre le modèle centre-périphérie. L'auteur se donne les hypothèses suivantes :

- Deux régions,
- Deux secteurs de production : industrie et agriculture,
- Deux types de travail, qualifié dans le secteur industriel et non qualifié dans le secteur agricole.
- Le secteur industriel produit une large variété de produits horizontalement différenciés ;
- chaque variété est produite par une firme à rendements croissants où les inputs sont constitués essentiellement du facteur travail, tandis que le secteur agricole produit des produits homogènes à rendements constants avec le travail comme seul input.
- Les travailleurs du secteur industriel sont mobiles entre les deux régions, tandis que les travailleurs agricoles sont immobiles mais également répartis entre les deux régions.
- Les coûts de transport sont de type *iceberg*.

Étant donné les hypothèses du modèle, les résultats obtenus quand aux mécanismes d'agglomération et de dispersion indiquent que l'immobilité des agriculteurs est une force centrifuge puisque ils consomment les deux biens alors que les forces centripètes apparaissent

¹ C'est l'activité économique fait l'objet essentiellement d'un nombre restreint de secteurs, la zone est dite spécialisée, elle est diversifiée dans le cas où l'activité a une prépondérance des secteurs spécifiques

² P. Krugman op.cité p. 30,

plus complexes et dépendent des causalités circulaires. Les forces centripètes émergent à partir de trois niveaux d'interaction: à travers les économies d'échelle, les coûts de transports et la mobilité des facteurs¹ :

- Les entreprises tendent vers la concentration de la production sous le motif d'économies d'échelle.
- Les entreprises tendent à se localiser devant le marché de l'offre et de la demande pour réduire les coûts de transports.
- L'accès au marché et à la demande est important là où les autres firmes sont localisées sous le motif de la taille du marché.

Si un grand nombre de firmes est localisé dans une région, une grande variété est produite dans cette région et les travailleurs (consommateurs) qui y résident auront à la fois un meilleur accès à la variété et un revenu réel plus important que ceux des autres régions ; ce qui incite à la migration. De ce fait l'augmentation dans le nombre des travailleurs dans cette région aura un effet positif sur le marché local ou ce que l'on appelle dans la géographie économique « *home market effect -HME-* ». Des économies d'échelle incitent à la concentration de la production dans une seule région. En raison des coûts de transport positifs il devient important pour les entreprises de produire là où la taille du marché est importante. Les faibles coûts de transport combinés à de fortes économies d'échelles conduisent à une concentration industrielle. La production industrielle tend à se concentrer aux endroits où les marchés sont importants mais le marché sera de taille importante dans les régions où la production est concentrée.

« *Manufactures production will tend to concentrate where there is a large market, but the market will be large where manufactures production is concentrated* ».

P. Krugman, 1991

Il en résulte un processus de causalité circulaire entre la concentration des établissements humains au niveau géographique et l'industrialisation. En 1996, une étude empirique menée par Moomaw et Shatter (1996) vient confirmer cette tendance en mettant en évidence les éléments suivants : lorsque la part relative de l'emploi industriel s'accroît, le taux d'urbanisation et la concentration métropolitaine se voient renforcés. A l'inverse, lorsque c'est la part relative de l'emploi agricole qui augmente, la population tend à se redistribuer vers les aires rurales ou les petites aires urbaines, réduisant ainsi la concentration métropolitaine.

2.1.5 La ville dans le processus d'agglomération à causalités circulaires.

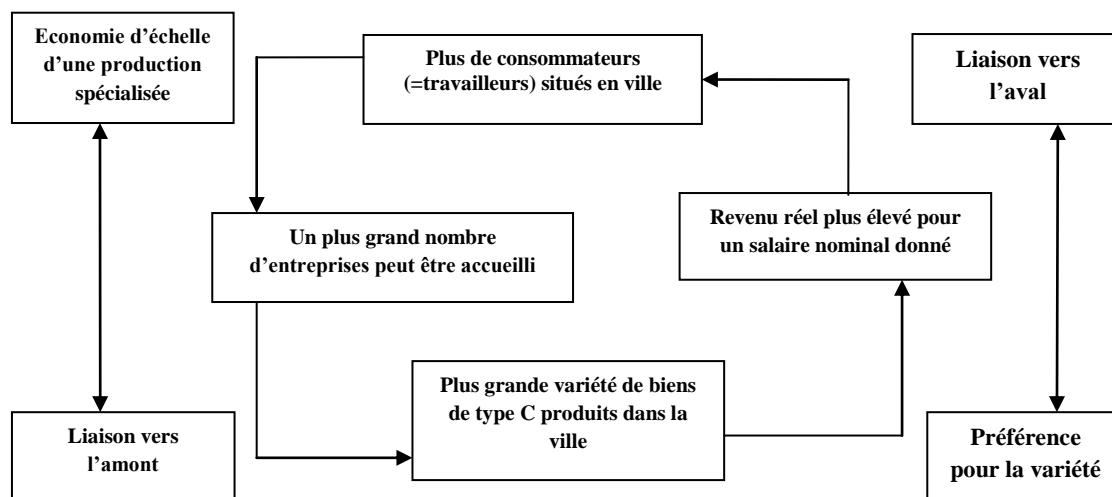
Les modèles d'économie géographique décrivent des dynamiques économiques divergentes dans un processus cumulatif (Schéma 6).

Le schéma montre le processus de causalités circulaires dans une agglomération spatiale d'entreprises et des travailleurs à travers deux liaisons. Vers **l'aval** la disponibilité d'une plus grande variété des biens de consommations augmente le revenu réel des travailleurs sur place. Vers **l'amont** un plus grand nombre de consommateurs appelle un plus grand nombre d'entreprises spécialisées. A travers ce mécanisme de causalités, les économies d'échelle au

¹ P. Krugman: space, the final frontier, journal of economic perspectives volume 12, November 2, spring 1998. P 161-174. P. 166.

niveau de chaque entreprise se transforment aux rendements croissants à l'échelle de la ville renforçant ainsi la productivité et l'attractivité de l'agglomération.

Schéma 6: Causalités circulaires dans l'agglomération spatiale des firmes et des travailleurs



Source : M. Fujita (1994)

Dans ce qui précède l'agglomération se développe dans une logique circulaire: une fois l'activité économique agglomérée (à partir d'un accident historique) elle se développe d'une façon entretenue engendrant des effets de productivité et d'attractive. Toutefois, ce processus n'est pas irréversible, d'autres forces y interviennent pour pousser dans l'autre sens. L'équilibre économique spatial devient alors le résultat des forces centripètes qui poussent à l'agglomération et des forces centrifuges qui incitent à la dispersion.

2.2 Les nouvelles dynamiques d'agglomération.

Dans le modèle centre-périphérie, la dynamique derrière la formation des agglomérations est la mobilité des travailleurs qualifiés. L'élément fondamental à l'origine de l'agglomération est la mobilité interrégionale des travailleurs. Etant donné que la mobilité n'est pas une caractéristique de tous les pays, il faut s'interroger sur les dynamiques à l'œuvre dans la formation et la croissance des villes dans les économies qui se caractérisent par une faible mobilité du travail. Cependant, ce qui nous intéresse ici c'est le rôle de la **variété** des biens intermédiaires, **de l'indivisibilité**, **des rendements croissants** au niveau des villes et de l'**interaction** entre histoire et anticipation des agents économiques. Nous nous intéresserons, également, à une autre forme d'agglomération issue du modèle d'auto-organisation spatiale qui débouche sur une forme multicentrique.

2.2.1 Variété des biens intermédiaires et formation d'agglomération

Dans certain pays la mobilité du travail est trop insignifiante pour expliquer la formation des agglomérations¹. C'est pourquoi certains chercheurs proposent, de dépasser le

¹ La mobilité des travailleurs qualifiés par exemple en France du moins, au plus 5% de la population active au niveau communal, au sein de l'union européenne la mobilité du travail est très faible et en cette matière, l'écart

cadre du modèle de Krugman pour expliquer la formation des régions industrielles dans des économies caractérisées par une faible mobilité spatiale de la main d'œuvre.

« La structure centre-périphérie repose pour une large part sur l'hypothèse de mobilité géographique des travailleurs qualifiés. Si cette hypothèse semble raisonnable dans certaines parties du monde (aux Etats-Unis par exemple), elle l'est moins ailleurs (au sein de l'Union Européenne, par exemple). Il est alors plus réaliste d'admettre que tous les travailleurs sont immobiles. Dans ce cas c'est l'existence d'un secteur intermédiaire qui peut être responsable de l'émergence de la structure centre-périphérie »¹.

A.J Venables (1996)

D'autre part, la demande de biens intermédiaires entrant dans les différents processus de production est souvent plus importante. Dès lors, des économistes comme Pierre-Philippe Combes, Thierry Mayer et Jacques-François Thisse soutiennent l'idée qu'il est raisonnable de penser que les choix de localisations des producteurs de biens intermédiaires vont conditionner largement ceux des producteurs de biens finaux, et réciproquement². Tout comme J. F. Thisse & M. Fujita après avoir remarqué que le phénomène d'agglomération industrielle est quasi-universel, même quand le facteur travail est immobile notent que :

« une explication alternative de l'apparition de l'agglomération consiste à considérer le secteur moderne comme utilisant un grand nombre de biens intermédiaires différenciés. Plus précisément, l'agglomération du secteur moderne dans une région peut se produire à cause de la concentration des industries intermédiaires dans cette même région, et vice versa³ ».

J.F Thisse & M. Fujita (2002)

Une idée qui remonte aux travaux d'A. Marshall et qui se focalise sur les nombreux avantages dont peuvent profiter des firmes qui se regroupent géographiquement.

Si l'on suppose que le travail est immobile entre les régions, mais que les entreprises restent mobiles, de nouveaux processus d'agglomération peuvent émerger. En effet, si les entreprises du secteur final se concentrent dans une région, la demande de biens intermédiaires y est très élevée, ce qui attire les producteurs de biens intermédiaires. En retour, ces biens intermédiaires étant fournis à un coût moindre dans la région centre, les entreprises du secteur final y sont également attirées. Des processus d'agglomération de nature cumulative semblent donc pouvoir se déclencher, quand la mobilité interrégionale du travail est supprimée, un autre facteur la consommation de biens intermédiaires - lui a été substitué (Schéma 6).

2.2.2 Indivisibilité et formation des agglomérations

La vie économique requiert le transfert des biens et services entre des agents économiques physiquement localisés dans de différents emplacements. Cette séparation physique des agents économiques est due au principe d'indivisibilité. Les échanges économiques deviennent coûteux en fonction de la distance séparant l'emplacement des deux

avec les États-Unis est souvent considérable notent Pierre-Philippe Combes, Thierry Mayer et Jacques- François Thisse in : **Leçons d'économie géographique** Chapitre 7. L'évolution des disparités régionales.

¹ A.J Venables, (1996) : Equilibrium locations of vertically linked industries. In Thisse & Fujita: Economie des villes et de la localisation. P 428.

² Aux Etats-Unis, la consommation intermédiaire représente en 1997, 59% de la production totale de l'ensemble des secteurs manufacturés (calculé à partir des tableaux input output du Bureau of Economic Analysis). In Pierre-Philippe Combes, Thierry Mayer et Jacques- François Thisse in : op. cit.

³ J.F Thisse & M. Fujita: économie des villes et de la localisation, chapitre 9. Agglomération industrielle et concurrence monopolistique P 399. De Bœck éditeur, octobre 2003.

biens. Les indivisibilités prennent une place prépondérante dans l'explication de l'interaction des agents économiques et le processus de formation des agglomérations comme l'écrit Koopmans (1957) :

“Without recognizing indivisibilities - in human person, in residences, plants, equipment, and in transportation - urban location problems, down to those of the smallest village, cannot be understood.”¹ . Toujours dans ce sillage M. Fujita et J. F. Thisse ajoutent que « dans la mesure où, dans le monde réel, le sol est essentiel et peut abondant et le transport coûteux, il nous faudra tenir compte de la présence d'indivisibilités pour comprendre l'émergence des agglomérations économiques »².

J.F Thisse & M. Fujita(2002)

Toutefois, la prise en considération du principe d'indivisibilité remet en question la pertinence du modèle concurrentiel quant à l'explication des concentrations spatiales. Pour construire des théories économiques de l'agglomération les économistes s'éloignaient du paradigme concurrentiel et proposent des modèles qui prennent en compte des coûts de transports, des rendements croissants et des effets d'externalités dans le cadre de concurrence imparfaite.

2.2.3 Les rendements croissants au niveau des villes

Dans le premier chapitre consacré au fondement de l'analyse économique spatiale nous avons vu que les coûts de transports est la principale variable qui structure l'espace économie. Aujourd'hui, avec la globalisation des firmes, la mondialisation de l'économie, la diminution drastique des coûts de la distance, le développement massif de l'usage des TIC... de nombreuses descriptions de l'économie contemporaine laissent à penser qu'une page de l'histoire économique a été tournée. La tyrannie de la distance comme variable explicative de la structure spatiale semble avoir été dépassée. Dès lors, les différents espaces économiques devraient converger vers une structure homogène où la localisation des entreprises deviendrait indifférente par rapport à l'espace. Cependant, et paradoxalement au sens de la théorie économique spatiale, la période contemporaine est aussi marquée par une polarisation de la population, de l'emploi et de la richesse dans les plus grandes métropoles mondiales. La distance qui jusqu'ici façonnait la pensée spatiale des économistes semble avoir perdu une grande part de son pouvoir explicatif de la structure spatiale. Cependant, les économistes font appel à d'autres variables: plus les coûts de transports diminuent les firmes se trouvent de plus en plus incitées à concentrer leurs production en un nombre restreint de sites pour mieux profiter des économies d'échelle.

Une fois que les coûts de transports ne constituent plus de contraintes pour les entreprises la concurrence mondiale en prix s'intensifie entre ces dernières ce qui incite à la différenciation des produits comme stratégie de compétitivité. En retour les firmes cherchent davantage à bénéficier des économies d'urbanisation. Ainsi les rendements croissants qu'engendre l'espace urbain sont une force d'agglomération dans la mesure où l'accès à un bassin de main-d'œuvre diversifié engendre des externalités positives.

¹ In Gianmarco Ottaviano, Jacques-François Thisse: On economic geography in economic theory : increasing returns and pecuniary externalities, <http://www.unicatt.it/seminaridelmartedi/seminari19992000/jeg1222.pdf>

² M. Fujita et J-F. Thisse économie des villes et de la localisation. op cit, P 82.

2.2.4 L'histoire aussi compte dans le comportement de localisation

Dans les deux cas cités précédemment, le comportement de localisation des entreprises et de migration des travailleurs se détermine sur la base d'un calcul économique sans faire référence au processus historique (qui n'est pas conforme avec un comportement d'anticipations rationnelles), mais

« une telle hypothèse est assez restrictive dans la mesure où les décisions de migration sont prises sur la base des flux d'utilité présents et futurs, mais aussi de différents coûts liés à la prospection, aux difficultés d'appariement et au (mal du pays) »

J. F. Thisse & M. Fujita (2003).

L'organisation économique de l'espace ne pourrait être appréhendée en la réduisant au simple critère de rationalité économique et dans la plupart des cas l'histoire est un facteur influent comme l'écrit Gilles Duranton :

« si on cherche à réunir l'échange, la production et l'espace, il devient impossible de faire abstraction du temps. L'organisation économique de l'espace est profondément historique »¹.

G. Duranton (1997)

Pour appuyer l'argument historique dans la formation des espaces économiques G. Duranton fait appel à trois arguments:

- En s'appuyant sur l'argument de P. Krugman qui annonce que souvent l'histoire compte il pose la question: dans quelle situation l'évolution économique dépend-elle de l'histoire ou bien des anticipations des agents? La réponse qui semble se dégager est que l'évolution des variables économiques n'est pas toujours gouvernée par les anticipations des agents, mais dépend du passé² selon une fonction croissante des rigidités ou des coûts de transaction.
- Des questions politiques et historiques ont donné naissance à des Etats-nations dotés de frontières, or une frontière n'est pas neutre par rapport à l'économie. Ces propos sont justifiés dans les faits observés tels que ; la réunification allemande, les constructions européennes ou la chute du communisme en Europe centrale et orientale. Les contraintes politiques et institutionnelles sont le fruit du passé.
- Les éléments qui structurent l'économie dans l'espace sont nombreux et dépendent du niveau de développement, cependant, ils n'agissent pas avec la même intensité selon le stade de développement atteint par le pays.

Cependant, une force d'agglomération pourrait être aussi une force de dispersion tout à la fois à un certain niveau de la manifestation du phénomène. Par exemple, lorsque les entreprises se concentrent dans une région sans qu'il y ait une augmentation correspondante de l'offre de travail, et ce, parce que les travailleurs ne peuvent résider que dans leur région de naissance, la rémunération du travail finit par croître. Ce processus produit deux conséquences opposées : augmentation de la demande finale au niveau du centre suite à

¹ G. Duranton: la nouvelle économie géographique: agglomération et dispersion : économie et prévision n° 131 1997-5

² Tout comme L'approche évolutionniste et les modèles de dépendance du passé, initialement développés dans l'étude de l'histoire des technologies et transposés par Arthur (1986) dans le domaine de l'économie régionale. Arthur cherche à comprendre comment à partir d'un « accident historique » (small event), responsable d'une perturbation dans la distribution spatiale des facteurs de production, un site peut, grâce à l'apparition de rétroactions positives localisées, monopoliser une industrie, en attirant toutes les nouvelles ressources à l'échelle globale tout en sachant que les préférences intrinsèques de certains agents auraient dû initialement les conduire à l'adoption d'un autre site.

l'augmentation des revenus, c'est une force centripète. D'autre part, une force de dispersion auquel donne lieu au renchérissement du coût de travail, ce qui incite les entreprises à se délocaliser surtout quand le coût du transport est faible. Le jeu de ces forces centrifuges et centripètes conduit à l'émergence d'une structure spatiale polycentrique.

2.2.6 L'auto-organisation d'une aire urbaine

La structure spatiale centre-périphérie est largement décrite mais les modèles n'expliquent pas les mécanismes qui engendrent une telle structure à partir d'un espace supposé homogène. Les modèles d'économie spatiale (de Von Thünen à Alonso) entreprennent une supposition de l'existence d'un centre a priori, à partir duquel l'espace s'organise. Sur une échelle réduite, la nouvelle économie urbaine décrit la structure polycentrique de l'espace urbain à partir d'une intervention de facteurs exogènes. L'économie géographique explique l'auto-organisation polycentrique de l'espace supposé homogène à partir d'un mécanisme de forces antinomiques (des forces centrifuges qui poussent à la dispersion dans l'espace et des forces centripètes qui poussent à la concentration). Si seulement les premières forces existaient, les entreprises se disperseraient de façon régulière à travers l'espace et s'il n'y avait que les deuxièmes forces l'activité se rassemblerait en un seul endroit. Ainsi pour expliquer la structure spatiale polycentrique des villes modernes dans les modèles d'économie géographique il faut prendre en compte deux critères¹ :

- il doit y avoir une tension entre les forces centripètes et les forces centrifuges, mais pas une tension trop forte.
- la portée des forces centripètes doit être plus petite que celle des forces centrifuges: les entreprises doivent apprécier avoir d'autres entreprises proches mais ne pas supporter en avoir juste un peu plus loin.

Dans les modèles où les critères 1 et 2 sont satisfait, une dispersion d'entreprises à travers le paysage, quelle soit régulière ou disparate évoluera vers une structure avec des centres d'affaire multiples et régulièrement espacés (graphique 10).

2.2.6.1 Le modèle des cités lisières

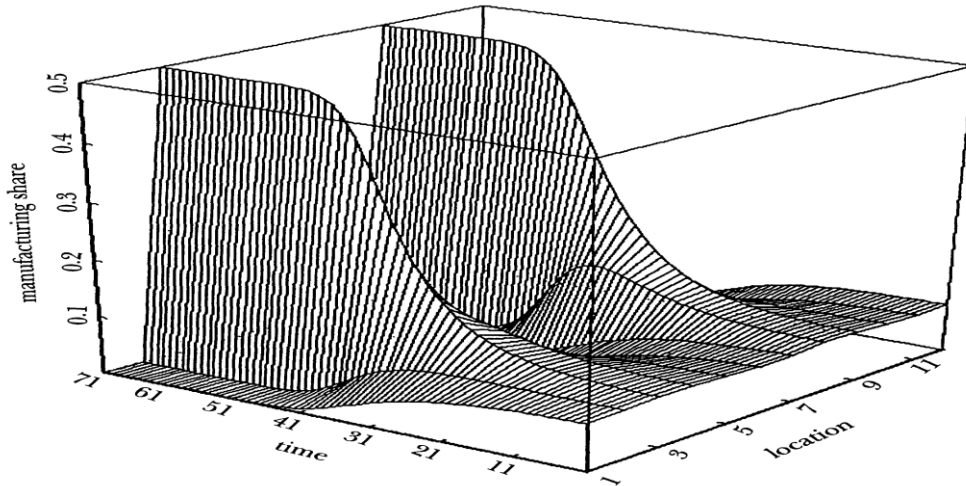
A partir d'une simulation par ordinateur, le modèle montre qu'une allocation d'entreprises dans l'espace (assez mais pas parfaitement régulier) évolue de façon spontanée en une métropole hautement structurée avec deux districts d'affaires (Graphique 10). Ce graphique est une version d'une cité en 3D. L'aire considérée est constituée de 12 localisations équidistantes autour d'un cercle représenté graphiquement par l'axe des localisations. Un autre axe représente le temps et enfin un troisième axe qui indique la part des entreprises en chaque lieu en fonction du temps. Cet espace évolue selon la loi suivante : les entreprises se déplacent vers les lieux hautement attractifs; l'attractivité de l'endroit est à la fois positivement et négativement influencée par le nombre d'entreprises sises dans les autres lieux; les effets d'interaction diminuent avec la distance mais les effets positifs diminuant plus rapidement que les effets négatifs.

Le modèle montre que la cité développe spontanément une structure où toutes les entreprises finissent en deux localisations 4 et 8. Une localisation qui n'est pas due à une position initiale particulière mais aux paramètres considérés par le modèle. P. Krugman propose pour illustrer cette idée, le cas de l'agglomération de Los Angeles qui possède un

¹ P. Krugman L'économie auto-organisatrice, op.cité P 31.

centre assez peu marqué et plusieurs pôles d'activités tertiaires plus périphériques, les *edge-cités* ou cités lisières. On aboutit selon lui, à un jeu d'équilibre entre les forces centrifuges qui poussent les entreprises, les usines, à s'éloigner les unes des autres, et les forces centripètes qui tendent à les rapprocher.

Graphique 10 : Simulation de l'évolution des cités lisières



Source : P. Krugman: op.cité, chapitre 1, l'auto organisation spatiale P32.

Conclusion

Les préoccupations soulevées par la croissance des villes d'une part à partir de l'essor du processus d'urbanisation dans les années 1950, et d'autre part le problème d'intégration de l'espace par la théorie économique néo-classique, ont donné naissance à de nouveaux paradigmes d'analyse économique spatiale : économie urbaine sur l'échelle micro-spatiale et nouvelle économie géographique sur une échelle plus large. Ces deux modèles ont permis d'enrichir la théorie économique en intégrant la dimension spatiale dans l'analyse économique.

Nous avons vu dans l'approche de la ville, par l'économie urbaine, que le comportement spatial des agents économique induit systématiquement la polarisation socio-économique de l'espace. La concentration de la population dans les villes est profitable pour les firmes et les ménages dans la mesure où une telle forme d'organisation génère des économies d'agglomérations en fonction de la structure des villes. C'est dans ce sillage que la théorie d'agglomération tente de mettre au point un niveau qui décline une taille d'équilibre optimale, cependant l'introduction de variables dynamiques rend cette dernière dépendante de plusieurs facteurs tels que le progrès technique au même titre que le processus de développement cumulatif au niveau des villes. La taille optimale des villes échappe au réductionnisme économique et aux descriptions statiques. Elle semble résulter beaucoup plus d'un niveau plus complexe qui fait intervenir d'autres variables non-économiques telles que la gouvernance locale.

Dans le cadre de la nouvelle économie géographique l'équilibre spatial et la croissance des villes sont le résultat de jeu de forces antagoniques: des forces centrifuges qui poussent à la dispersion spatiale telle que la congestion, les coûts fonciers élevés et les forces centripètes qui poussent à la concentration spatiale qui pourraient être les rendements

croissants, les indivisibilités, la variété des intrants et la dépendance du passé. Aussi, la formation des villes dans une dynamique auto-organisatrice montre que dans un espace supposé quasi homogène au départ, une structure polycentrique émerge d'une manière spontanée suite à un petit événement qu'est l'équivalent d'un changement insignifiant dans l'un des paramètres du modèle. Autrement dit sans différenciation initiale dans l'espace économique, un petit accident historique pourrait conduire à la formation des agglomérations et à la structure spatiale centre-périphérie.

Les apports de la Nouvelle Economie Géographique et Urbaine permettent de mettre en exergue dans la théorie économique la productivité des espaces urbains sous toutes les latitudes. Compte tenu de l'articulation vertueuse entre concentration et développement économique, les aspirations du développement auront besoin inévitablement d'un niveau d'urbanisation important. C'est dans ce sens même que Le Rapport Annuel sur le Développement dans le Monde de la Banque Mondiale (World Development Report ou WDR (2009) accorde un intérêt particulier à la dimension géographique du développement, le rapport s'articule autour du rôle moteur des économies d'agglomération pour la croissance en avançant que :

« à l'échelle planétaire, environ 75 % de la production économique a lieu dans les villes. Les pays en développement se pressent d'accroître la part de contribution des villes dans la formation de leur PIB, la majorité d'entre eux dépassant déjà le seuil de 60 %. »¹.

Rapport de la Banque Mondiale (2009)

Dans ce contexte il suffirait de mieux orienter et accompagner les villes avec les dispositions nécessaires afin de stimuler la croissance et non pas de chercher des outils à contrebalancer la tendance à l'urbanisation qui interviendra en toute logique.

¹ B.M, Note conceptuelle sur la stratégie urbaine, Stratégie de la banque mondiale pour les villes et les collectivités territoriale, Département finance, économie & développement urbain réseau développement durable, avril 2009, p. 5.

Chapitre 4

Transformation du système productif et reconfiguration des espaces urbains

L'approfondissement des phénomènes de la spécialisation et de la différenciation de l'espace économique mondial notamment à partir des années 1970 auront comme principales conséquences la transformation du système productif et la reconfiguration des villes. Ces dernières deviennent de plus en plus impliquées dans le développement économique. En effet les différents paradigmes industriels postfordistes développés dans les années 80 se fondent sur la spécialisation des villes, l'agglomération des activités économiques ou le « clustring » dont l'objectif est de réduire les coûts de transactions et de profiter des effets de proximité et des externalités dans une économie mondialisée. De ce fait, les villes auront un rôle essentiel dans les stratégies de développement économique, comme le suggèrent A. Scott et M. Storper:

« ... l'agglomération est déterminante pour le développement non seulement parce qu'elle est une source de productivité économique accrue, mais parce qu'elle est aussi une condition fondamentale de la spécialisation dans la division mondiale du travail et un fondement essentiel de la croissance orientée vers l'exportation. ».

A. Scott et M. Storper (2006), page 179.

Par ailleurs, l'implication des villes dans le développement de l'activité économique est reconnue dans la littérature économique qui accorde un intérêt particulier à la question de l'espace (et/ou du territoire) et de l'économie. Pour autant, il est important de savoir quel est le rapport qui existe entre l'organisation économique spatiale et le niveau de la productivité des entreprises ? Quels sont les mécanismes à travers lesquels se manifeste le rapport entre l'espace (le territoire) et l'activité économique ? Comment la ville simule-t-elle la compétitivité des entreprises ? Quelles rôles attribués aux villes dans les nouvelles stratégies de développement économique?

Pour discuter de ces questions, nous développerons en premier lieu une esquisse sur le fondement théorique et historique du système de production, ensuite nous essayerons de dresser une typologie des nouvelles formes de production spatialisée. La démarcation des dynamiques à l'œuvre dans le système de production permette de déduire le lien spécifique entre l'organisation économique spatiale et la productivité. En second lieu, nous nous focaliserons sur le rôle des espaces urbains dans les nouveaux paradigmes de productions spatialisées que nous essayerons d'appréhender fondamentalement à travers des effets de proximité et des externalités qui constituent les fondements même des systèmes de production spatialisés.

1- Le lien entre l'organisation spatiale et productivité

L'histoire de la pensée économique montre que, l'idée économique dominante avant A. Marshall (1890) est que l'efficacité de la production provient fondamentalement de deux facteurs a-spatiaux : la division du travail (la spécialisation) et la croissance au sein des firmes (la taille de l'usine et les économies d'échelle). A. Marshall a introduit une composante spatiale qui est aussi importante que ces deux facteurs : l'efficacité de la production peut être acquise à partir de la localisation de la production au sein d'une aire géographique caractérisée par une concentration des entreprises interdépendantes et un marché du travail spécialisé. L'efficacité de la production n'est pas seulement l'apanage des économies d'échelle et de la division du travail, elle est aussi tributaire des facteurs spatiaux-économiques. Ce lien est appuyé par les successeurs de Marshall, notamment les économistes italiens vers la fin des années 70 et par l'évolution de l'économie moderne qui se caractérise par le succès des configurations productives localisées, plus adaptées au contexte d'économie mondialisée.

1.1 Retour sur les fondements des formes productives localisées¹

Il existe un lien entre l'organisation spatiale de l'activité et la productivité des entreprises. Cependant, nous pouvons entrevoir dans la littérature économique que les différentes approches qui s'intéressent au phénomène d'agglomération spatiale de l'activité économique et de l'organisation industrielle dans l'espace s'inspirent à l'origine des travaux d'A. Marshall sur les districts industriels, qu'il est indispensable, par conséquent, de revisiter.

1.1.1 A. Marshall et l'organisation industrielle spatialisée

A l'origine de l'organisation industrielle spatialisée se trouve la nature des économies et les sources de ces économies pour une branche d'industrie. A. Marshall évoque deux types d'économies derrière l'augmentation de la production industrielle: des économies internes qui dépendent de la structure et de la taille de l'entreprise et des économies externes qui dépendent du progrès général du milieu industriel. Il note que:

« Nous pouvons diviser en deux catégories les économies résultant d'une augmentation de la production dans une branche quelconque: premièrement, celles qui tiennent au développement général de l'industrie; et, secondement, celles qui tiennent aux ressources des entreprises individuelles s'occupant de cette branche de production, à leur organisation et à l'excellence de leur direction. Nous pouvons appeler les premières économies externes, et les secondes économies internes [...] ces très importantes économies externes qui peuvent souvent être obtenues par la concentration d'un grand nombre de petites entreprises d'un caractère semblable dans certaines localités, ou, comme on dit d'ordinaire, par la localisation de l'industrie»².

A. Marshall,(1890)

¹ Nous utilisons le concept « organisation productive localisée » comme terme générique qui couvre toutes formes d'organisation des acteurs en réseaux : les technopoles, Les districts technologiques, les parcs scientifiques, les clusters anglo-saxons, les systèmes productifs locaux (SPL) français, les pôles de compétitivité européens, les grappes industrielles et les créneaux d'excellence canadiens...etc.

² A. Marshall, Principes d'économie politique (1890), Chapitre X : **Organisation industrielle (suite). Production en grand.** Livres I et II trad. franc. 1906 : Un document produit en version numérique par Jean-Marie Tremblay, bénévole, professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi. Dans le cadre de la collection: "Les classiques des sciences sociales". Site web: <http://www.uqac.quebec.ca/>. p, 115

Aux facteurs de production classique (travail, capital, la terre) s'ajoute un nouveau élément tout aussi important : l'organisation industrielle dans le cadre de laquelle il a introduit pour la première fois les économies de localisation³.

1.1.1 Les économies internes

Les principaux avantages de la grande production sont des économies internes. En général ces économies sont liées aux avantages de la grande production, ou économie d'échelle que permet la taille de l'entreprise à travers trois voies⁴ : économie de main d'œuvre, économie de machines, et économie de matières premières.

- **économie de main-d'œuvre** : lorsqu'une centaine d'articles, meubles ou vêtements, doivent être taillés exactement sur le même modèle, il vaut la peine de faire grande attention à couper les planches ou les étoffes, de façon à ne perdre que peu de morceaux. Mais c'est là, en réalité, une économie de main-d'œuvre ; le modèle est destiné à servir plusieurs fois, il peut donc être fait avec soin.
- **économie de machine** : de grands établissements, même s'ils ne produisent que des marchandises simples, ont d'ordinaire des ateliers bien organisés de charpentiers et de mécaniciens, qui non seulement diminuent le prix des réparations, mais qui ont le grand avantage d'éviter les retards résultant des accidents du matériel
- **économie de matières premières** : une grande entreprise achète en grandes quantités et par suite à bon marché, elle paye des frets plus bas, et fait une foule d'économies sur ses transports, surtout si elle possède une voie ferrée de service.

1.1.2 Les économies externes

Parallèlement aux économies internes Marshall distingue d'autres types d'économies qui sont plus importantes et qu'il appelle : économies externes. Celles-ci supposent une intégration du rapport qu'entretient l'entreprise avec son espace de localisation. En ce sens l'efficacité de l'industrie ne sera pas le résultat des entreprises indépendantes, mais de l'interdépendance et d'autres avantages offerts par le milieu de localisation. En d'autres termes, il s'agit des économies de localisation dont A. Marshall souligne la prépondérance par rapport aux économies internes:

« Les économies qui résultent d'une bonne organisation industrielle ne dépendent souvent que dans une faible mesure des ressources des entreprises individuelles. Ces économies internes, que chaque établissement doit à son organisation propre, sont souvent très peu importantes par rapport aux économies externes, qui résultent du progrès général du milieu industriel ; la situation d'une entreprise joue presque toujours un grand rôle pour déterminer la mesure dans laquelle cette entreprise peut tirer profit des économies externes; et la valeur de situation qu'un emplacement tire de l'accroissement d'une population riche et active autour de lui. Ou de l'ouverture de voies ferrées et autres bons moyens de communication avec les marchés existants, est la plus

³ Sur ce thème A. Marshall avait noté que: « Ricardo, et les économistes de son temps en général, se sont trop pressés de tirer cette conclusion de la loi du rendement décroissant ; et ils n'ont pas assez tenu compte de l'augmentation de puissance que donne l'organisation. En fait tout cultivateur tire profit de la présence de voisins, agriculteurs ou habitants des villes. Même si la plupart d'entre eux sont comme lui adonnés à l'agriculture, ils lui procurent peu à peu de bonnes routes et d'autres moyens de communication. Ils lui donnent un marché où il peut acheter à des prix raisonnables ce dont il a besoin, objets de nécessité, objets de confort, et objets de luxe, pour lui-même et pour sa famille, et tout ce qu'il lui faut pour son travail. Ils mettent à sa portée des ressources de toutes sortes : soins du médecin, moyens pour s'instruire et pour se distraire, sont à sa porte ; son esprit s'élargit et ses aptitudes se trouvent augmentées. Et si le marché voisin se transforme en un grand centre industriel, les avantages sont encore plus grands. »³. A. Marshall op cit livre V, page 36.

⁴ Alfred Marshall, Principes op cit, Chapitre XI : Organisation industrielle (suite). Production en grand, trad. franc. 1906 : 125-128.

frappante de toutes les influences que les changements survenus dans le milieu industriel exercent sur le coût de production»⁵.

A. Marshall

Dans cette longue citation, nous trouvons presque l'essentiel des éléments mobilisés récemment par les économistes du développement local, de Becattini à Porter en passant par B. Pecqueur pour conceptualiser et développer les différentes formes d'organisation de la production en réseaux localisés.

1.1.2 Externalités marshalliennes ou effet de la localisation sur l'activité économique

Les districts industriels sont source d'externalités affectant positivement le niveau de la production au sein d'une localité. Ces gains sont associés au fait que la localité renferme un grand nombre de producteurs et de consommateurs, à la possibilité d'interaction entre les agents... Marshall note qu'il existe des externalités affectant le niveau de production au sein d'une agglomération industrielle (localité) :

« Lorsqu'une industrie a ainsi choisi une localité, elle a des chances d'y rester longtemps, tant sont grands les avantages que présente pour des gens adonnés à la même industrie qualifiée, le fait d'être près les uns des autres. Les secrets d'industrie cessent d'être des secrets ; ils sont pour ainsi dire dans l'air, et les enfants apprennent inconsciemment beaucoup entre eux. On sait apprécier le travail bien fait ; on discute aussitôt les mérites des inventions, et des améliorations qui sont apportées aux machines, aux procédés, et à l'organisation générale de l'industrie. Si quelqu'un trouve une idée nouvelle elle est aussitôt reprise par les autres, et combinée avec les idées de leurs cru ; elle devient ainsi la source d'autres nouvelles. »⁶.

A. Marshall

L'auteur accorde beaucoup d'importance à *la proximité géographique, de la spécialisation, de l'apprentissage et de l'interaction sociale* qui ouvrent sur la valorisation des innovations et des idées nouvelles. La localité devient un lieu où des idées nouvelles peuvent circuler et se combiner les unes aux autres, favorisant l'innovation. La capacité d'innovation d'un lieu provient de la capacité de chaque acteur individuel à reprendre une idée à son compte ou à faire part d'une idée à un autre, ce qui nécessite une proximité géographique et une interaction sociale. Par ailleurs, la localité industrielle soutenue par A. Marshall, peut être aussi considérée comme un moyen de contenir les imperfections du marché du travail et des coûts de production des entreprises :

- L'établissement d'une division du travail entre firmes et la répartition des coûts fixes sur plusieurs unités de production. Certaines firmes devenant fournisseurs des autres, évitant aux firmes utilisatrices les coûts de transport : *« des industries subsidiaires se consacrant chacune à une petite branche de l'œuvre de production, et travaillant pour un grand nombre d'entreprises voisines, sont en état d'employer continuellement des machines très spécialisées, et de leur faire rendre ce qu'elles coûtent, bien que leur prix d'achat soit élevé, et leur taux de dépréciation très rapide »⁷.*
- La localité offre aussi la possibilité de dépasser certaines contraintes qui entravent le développement des entreprises. A partir du moment où elles permettent une meilleure allocation et une flexibilité du travail. *« Le propriétaire d'une fabrique isolée est souvent mis dans de grands embarras lorsqu'il a subitement besoin d'ouvriers d'une certaine*

⁵ A. Marshall, op cit: livre V. P, 101

⁶ A. Marshall: livres I et II, ch. X: op cit, P, 119.

⁷ A. Marshall: op cit, livres I et II. P 119 ;

spécialité, et un ouvrier spécialisé, qui cesse d'être employé par lui, a du mal à se tirer d'affaire »⁸. Cependant, dans le cadre d'une localité industrielle marshallienne, les employeurs sont disposés à s'adresser à un endroit où ils ont des chances de trouver un bon choix d'ouvriers possédant les aptitudes spéciales qu'il leur faut. De leur côté les ouvriers cherchant du travail vont naturellement dans ces endroits où se trouvent beaucoup de patrons ayant besoin d'ouvriers de leur spécialité.

La somme des facteurs procréés par la localité industrielle constitue ce qu'on nomme aujourd'hui: l'« *atmosphère industrielle* » dans le cadre d'analyse d'économie industrielle. On parle aussi d'« *économies d'agglomération* » au sens large dans le cadre du paradigme de l'économie spatiale qui recouvre un champ d'analyse plus vaste. Dans l'économie urbaine, il est question « *d'économies d'urbanisation* », la théorie de localisation se focalise sur les « *économies de localisation* ». La nouvelle économie géographique dont l'analyse du mécanisme de causalités circulaires vertueuses dans l'agglomération spatiale des firmes et des travailleurs au niveau du centre (chapitre 3) se focalise sur « *rendements d'échelle et les économies des transports* ». Et, si, on reprend à titre d'exemple les éléments explicatifs de la polarisation économique et du mécanisme de causalité entretenue, avancés par la NEG comme les coûts de transport ou l'effet de taille du marché, on voit que ces facteurs sont déjà invoqués par A. Marshall, non pas comme facteurs explicatifs de l'agglomération, mais comme caractéristiques de la performance d'un système de production localisé où l'agglomération est un préalable.

*« Lorsque dans une industrie, agricole ou non, deux producteurs jouissent à tous égards de facilités égales, sauf que l'une a une situation plus avantageuse que l'autre et peut acheter ou vendre sur les mêmes marchés avec moins de frais de transport, l'avantage différentiel que lui donne sa situation est la somme des excédents de dépenses pour frais de transport que doit supporter son concurrent. Nous pouvons aussi supposer que d'autres avantages, résultant de la situation, tels, par exemple, que la proximité d'un marché de travail spécialement propice à son industrie, peuvent, de la même façon, être traduits en valeurs pécuniaires »*⁹.

A. Marshall

Les concepts développés par chacune des branches d'analyse économiques précitées constituent l'interface entre l'organisation économique spatiale et le niveau de la productivité des entreprises. Ainsi nous trouvons par exemple, dans la littérature économique que l'une des raisons avancées pour expliquer l'existence et le dynamisme des centres urbains est l'existence d'externalités liées à la concentration de l'activité économique sur un périmètre géographique restreint.

1.1.3 Le tournant territorial dans les années 1980: la bifurcation du système productif

Après les années de crise de la décennie 1970 et le déclin des régions manufacturières traditionnelles d'Amérique du Nord et d'Europe de l'Ouest, il apparut de nouveaux espaces industriels (*Troisième Italie, Sunbelt* (États-Unis), un certain nombre de pays du Tiers-monde, surtout en Asie du Sud-est et orientale)... Ces nouveaux espaces industriels opèrent une rupture radicale avec le modèle fordiste. Cette tendance vers la reconfiguration des systèmes de production aura comme conséquences un regain d'importance accordée aux initiatives locales de développement et une reconsidération du rôle des acteurs locaux comme agents de changement économique. De plus, cette conjoncture se caractérise par des transformations majeures dans le système économique avec la remise en question de politiques de type keynésiennes ainsi que l'essor de la mondialisation. Se pose alors la question de l'articulation

⁸ Idem

⁹ A. Marshall, op. cit p 101.

entre le niveau local et l'échelle globale. Dans ce contexte le développement local et le développement régional commencent à apparaître dans les préoccupations des économistes et donnent naissance à de nouveaux paradigmes de développement. Un groupe d'économistes et de sociologues italiens qui concentraient leur recherche sur la renaissance industrielle dont, Becattini (1987) et Brusco (1982). Un second groupe, le GREMI (Groupe de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs) s'organisait autour des économistes P. Aydalot, C. Courlet, B. Pecqueur se consacre au thème de la région comme cadre de l'innovation industrielle. Un troisième groupe, composé en majorité de géographes, apparut en Californie du Sud, et s'attacha d'abord à comprendre les causes du dynamisme des activités de haute technologie qui s'épanouissent si fortement dans la région (Scott 1986 ; Storper 1987).

Les travaux de ces équipes sont fortement influencés par les idées d'Alfred Marshall sur les districts industriels et les économies externes. On y retrouve un large usage des concepts de : économies d'agglomérations, concentration spatiale de l'activité, spécialisation industrielle, innovation et atmosphère industrielle.

1.1.3.1 La généralisation des systèmes localisés en dépit d'une mondialisation accrue

En dépit d'une mondialisation économique accrue, des formes d'organisation en réseaux locaux gagnent la plupart des pays.

« Les districts industriels italiens ont leur équivalent dans le Bade-Wurtemberg tout comme dans certaines préfectures japonaises, dans la Silicon Valley, ou encore, plus récemment, dans les « pôles de compétitivité » français, mais aussi au Sud, comme l'ont montré de nombreux travaux sur les « clusters » en Inde (Bangalore), au Brésil ou en Afrique de l'Ouest. »¹⁰.

B. Pecqueur, (2007)

Ces formes d'organisation en réseaux se développent dans un contexte de mondialisation, au moment même où le processus de mondialisation s'accélère, notamment à partir des années 1980. On assiste d'autre part à l'émergence du « local » comme cadre de déploiement de stratégies de développement, comme le souligne A. Bencharif dans le cas de technopole qui est aussi une forme productive localisée:

« Les années 1980 et surtout 2000 ont connu un regain d'intérêt pour les dispositifs technopolitains, qui s'est traduit par une multiplication des sites et une très grande diversité des formes d'organisation qui les caractérisent. En 1980, le nombre de technopoles dans le monde était inférieur à 50, il a atteint 500 en 1990, pour ensuite se situer autour de 900 l'année 2000. Quelle qu'en soit la forme, la notion de technopole a ainsi connu un certain succès qui s'explique en grande partie par l'accélération du processus de la mondialisation, au cours des deux dernières décennies. ».

A. Bencharif, 2009, page 1.

Les promoteurs de thèses sur les districts, systèmes productifs locaux ou milieux innovateurs développent l'idée que les modalités du développement économique sont plurielles et qu'elles se traduisent par des configurations territoriales correspondantes à la spécificité et au contexte de développement de chaque pays. Pecqueur évoque cette dynamique d'organisation en réseaux comme étant : « une modalité locale d'adaptation au global et un outil de relance de compétitivité »¹¹. Cependant, cette modalité locale d'adaptation ne va pas de soit, c'est un construit à partir des stratégies nationales impliquant le rôle de l'Etat. Autrement dit, il s'agit de nouvelles initiatives publiques visant un

¹⁰ B. Pecqueur, L'économie territoriale : une autre analyse de la globalisation, L'Économie Politique 2007/1, n°33, (41-52), P 41.

¹¹B. Pecqueur, op cit, P 48.

renforcement de l'organisation en réseaux créateurs de valeur à partir de dynamiques locales comme les stratégies des pôles de compétitivité, par exemple.

Désormais, un nouveau cadre pour penser le développement stratégique se met en place, tout en impliquant l'ensemble des acteurs qui interviennent dans un processus de production sur un territoire donné. Le nouveau paradigme implique aussi l'imbrication des échelles de déploiement d'une stratégie de développement comme le suggère M. Porter dans la construction du cluster:

“Clusters represent a new way of thinking about national, state, and local economies, and they necessitate new roles for companies, for various levels of government, and for other institutions in enhancing competitiveness”.
Porter, 2000, page 16

Pour saisir la logique de fonctionnement de ces systèmes en rapport avec leur milieu d'insertion nous allons présenter une typologie sur ces derniers qui ont donné sur la construction de nouvelles stratégies de développement.

1.2. Typologie et formes d'organisation productive localisée

Le monde a connu une transformation profonde depuis les années 1970, avec l'entrée en crise du modèle fordiste de nouvelles formes d'organisation industrielles plus flexibles et robustes vont se mettre en place. Au niveau des entreprises, la transformation est plus marquante, la structure en grandes entreprises avec la domination des relations verticales et la séparation des tâches à différents niveaux de réalisation, de conception... laisse place à de nouvelles formes d'entreprises de moyenne et de petite taille et très flexibles. Le modèle de production de masse fordiste rigidement structuré est évincé par de nouveaux modes de production basés sur la spécialisation et l'avantage spécifique local. Contrairement à la structure sur la base de filière a-spatiale du système de production fordiste, les nouveaux systèmes de production sont fondamentalement spatialisés. Nous allons voir dans ce qui suit trois types de nouvelles formes d'organisation «spatio-productive» : le district industriel, les clusters, et les SPL. Les deux premières formes sont reconnues comme étant les formes théoriques « pures », tandis que la troisième recouvre une multitude plus vaste d'organisations de réseaux locaux en se basant sur la spécificité du milieu.

1.2.1 Le district industriel

Le district industriel (DI) est un système de production inscrit dans le territoire, la principale dynamique est donc endogène. Au-delà de la proximité géographique et organisationnelle, des facteurs historiques et sociologiques jouent un rôle prépondérant dans la construction et le développement du marché local. C'est ainsi que l'étude de la relation entre l'industrie et le territoire se focalise sur la notion de district industriel que Becattini définit comme:

«une entité socio-territoriale caractérisée par la présence active d'une communauté de personnes et d'une population d'entreprises dans un espace géographique et historique donné!»¹².

Becattini, (1992)

Il y est question de territoire, de société et d'économie¹³.

¹²Becattini, 1992 , In Claude Courlet : De l'industrie localisée et du district industriel chez Alfred Marshall, *Géographie, Économie, Société*, vol.12, n°1, 2000

¹³ Une autre approche, entre l'industrie et le territoire est développée dans le cadre de la nouvelle économie géographique, dans les travaux de P. Krugman, M. Fujita et G. Ottaviano, J.F. Thisse, G. Duranton... qui privilégient le rôle du marché au détriment des institutions et du tissu social.

1.2.1.1- Les formules du district industriel et les facteurs de succès

A partir d'une étude de cas, Ann Markusen (2000)¹⁴, a dégagé quatre types de districts industriels qu'il désigne sous le nom de « lieux-aimant »

- Le nouveau district industriel (NDI) : c'est le modèle marshallien complété par un mode de fonctionnement flexible d'entreprises agglomérées. L'accent est, également, mis sur le fait que ces entreprises sont de petite taille et innovatrices.
- Le district (moyeu-et-rayons) dont le cœur est formé par une ou plusieurs entreprises dominantes, on parle aussi d'organisation en grappes industrielles.
- La plate-forme satellite : il s'agit d'un district industriel regroupant des filiales de multinationales dont le siège social est localisé à l'extérieur.
- Le district industriel d'Etat. Il s'agit d'une entité publique créée par l'Etat et qui est sans but lucratif (base militaire, université...) qui tient un rôle clé dans un domaine spécifique.

Cette typologie montre la solidité d'un district en fonction de types d'entreprises qui sont implantées sur un territoire donné. Pour une ville, l'avenir est d'autant mieux assuré que s'y agglomèrent des entreprises de petite taille fonctionnant suivant le modèle italien. Dans le cas de constellation de filiales de grands groupes dont les sièges sociaux sont localisés ailleurs, l'avenir de la ville est incertain. En outre, au-delà d'une atmosphère de forte cohésion sociale et politique, d'une coopération l'emportant sur la compétition, il y a trois mécanismes¹⁵ qui justifient l'existence de rendements croissants à l'échelle du district : partage des coûts ; facilitation du processus d'appariement et de l'apprentissage :

- Le DI permet un *partage* plus efficace des équipements (ex. les infrastructures locales), des risques et des gains issus de la spécialisation de l'activité. Un *cluster* plus important dans une activité donnée facilitera la construction des équipements spécifiques.
- Il permet également de faciliter le processus d'appariement entre employeurs et employés, acheteurs et fournisseurs, partenaires liés par des projets communs ou entrepreneurs et financiers.
- Il facilite l'*apprentissage* des nouvelles technologies ou des évolutions du marché. Au sein d'un *cluster*, plus d'interactions directes répétées entre les agents économiques et une meilleure coopération peuvent ainsi favoriser la création, la diffusion et l'accumulation des connaissances.

1.2.2 Les clusters

En anglais *to cluster* signifie *rassembler*. C'est à partir de ce principe que M. Porter propose au début des années 1980, l'introduction du cluster comme référence à l'analyse des concentrations géographiques où la croissance est importante et soutenue par les interactions entre les acteurs privés, publics et institutionnels comme le montre dans sa définition du cluster :

“A cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and associated institutions in a particular field, linked by commonalities and complementarities. The geographic scope of clusters ranges from a region, a state, or even a single city to span nearby or neighboring countries (e.g., southern Germany and

¹⁴ In, J. Bouinot : la ville compétitive, les clefs de la nouvelle gestion urbaine, éd Economica 2002 , p 82-83.

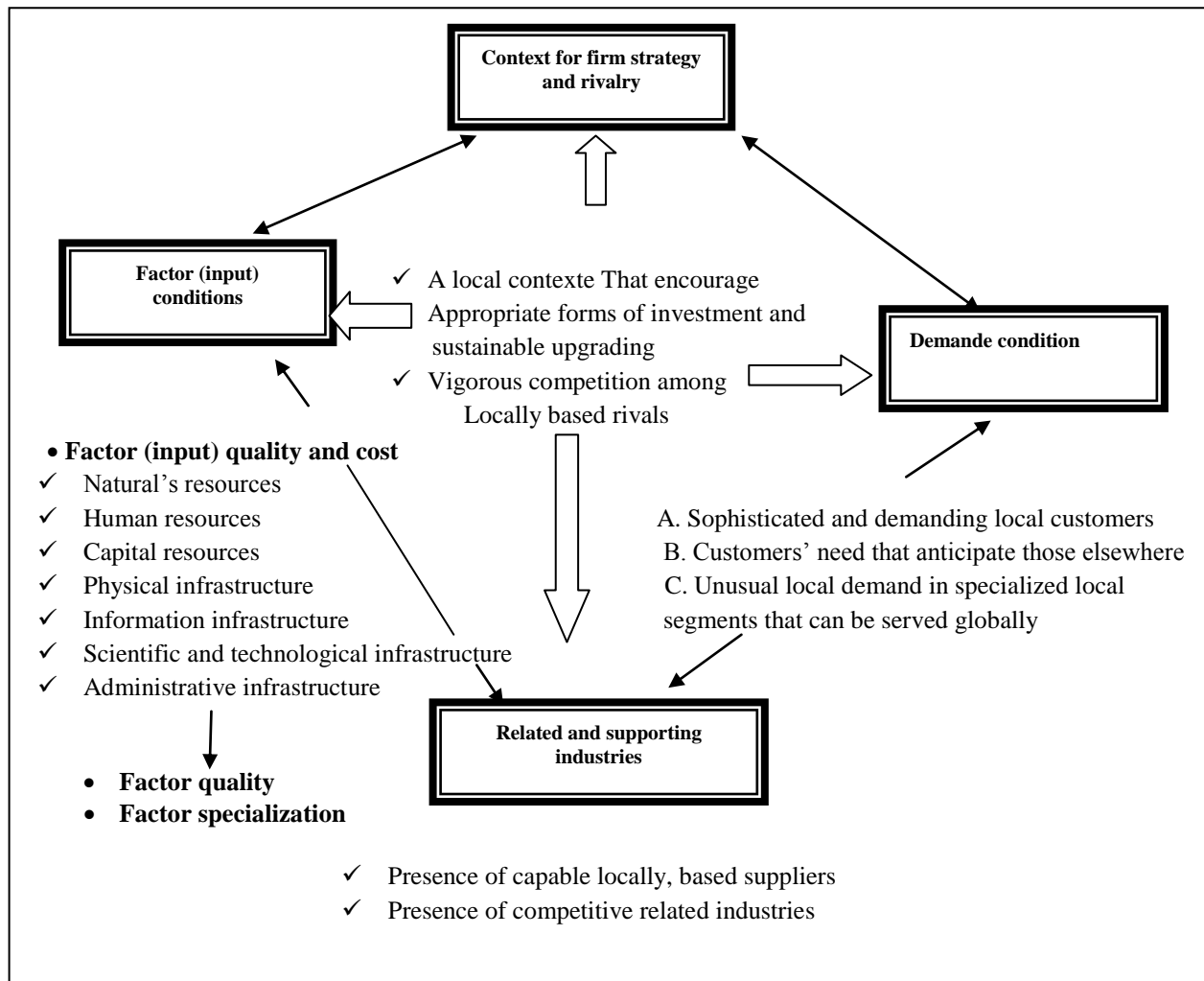
¹⁵ D'après G. Duranton, P. Martin, T. Mayer, F. Mayneris: les pôles de compétitivité. Que peut-on en attendre? Collection du C. E.P.R.E.M.A.P. 2007

German-speaking Switzerland). The geographic scope of a cluster relates to the distance over which informational, transactional, incentive, and other efficiencies occur¹⁶.

M. Porter (2000)

Porter décrit le fonctionnement du cluster en un diagramme dont les quatre éléments principaux sont: Les « conditions des facteurs »: *Factor (input) conditions*, les « conditions de la demande »: *Demande condition*, les « industries connexes »: *Related and supporting industries*, la « stratégie, structure et rivalité »: *Context for firm strategy and rivalry*.

Schéma 7 : Le diamant de Porter



- Les « conditions des facteurs » **-Factor (input) conditions-** sont les éléments de l'environnement structurel (ressources naturelles, main-d'œuvre, capital, institutions, infrastructures, universités). La qualité des principaux facteurs de production constitue la première question d'encadrement au développement des entreprises et des clusters.
- Les « conditions de la demande » **-Demande condition** - reflètent les caractéristiques de la demande sur le marché interne des produits ou des services de l'industrie. C'est grâce à

¹⁶ M. E. Porter: Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters In a Global Economy: Economic Development Quarterly, Vol. 14 No. 1, February 2000 15-34.P 16

leur analyse que les entreprises prévoient les évolutions prévisibles des marchés et essayent de répondre aux désirs des consommateurs. La pression de la demande incite les entreprises à innover, à chercher de nouvelles méthodes de production et à monter dans la chaîne de valeur.

- Les « industries connexes » **Related and supporting industries**- sont les activités qui fournissent d'autres produits et services mais qui, à une demande similaire, peuvent interagir autant avec le client qu'avec les entreprises. La proximité géographique tend à exploiter les bénéfices apportés avec l'échange d'idées et d'innovations.
- La « stratégie, structure et rivalité » **-Context for firm strategy and rivalry-** l'existence de concurrents locaux est aussi une puissante stimulation pour l'innovation et l'amélioration de la performance des entreprises sur toute la chaîne de valeur. Mais, quand c'est nécessaire, la coopération entre entreprises peut aussi s'avérer déterminante.

Après avoir délimité l'ensemble des éléments qui interviennent dans la structure du cluster, comme facteurs de succès, Michaël Porter revient pour définir ce dernier à partir de la mise en marche des éléments du diamant:

« A cluster is the manifestation of the diamond at work. Proximity, arising from the co-location of companies, customers, suppliers, and other institutions, amplifies all of the pressures to innovate and upgrade »¹⁷.

M. Porter (2000)

Il en ressort que la dynamique du cluster résulte de l'innovation que génère les effets de proximité:

« Many cluster advantages rest on external economies or spillovers across firms, industries, and institutions of various sorts »¹⁸.

M. Porter (2000)

Il s'agit ici, d'un type particulier d'économies d'agglomération qu'est désigné sous le terme anglais de "*technological spillovers*". Ces économies externes renvoient à l'échange permanent et informel d'informations et de connaissances entre les acteurs productifs localisés dans la même zone de production.

Le schéma présenté ci-dessus est une approche systémique où chaque élément dépend de l'état des autres. Les interactions au sein du cluster sont principalement informelles, cependant, la cohérence entre les éléments du diamant fait que deux approches des acteurs autrefois antinomiques deviennent compatibles, à savoir: la collaboration entre les acteurs et la concurrence, comme c'est le cas dans le district. En effet, tout comme les districts industriels, les clusters constituent ce que la littérature qualifie de formes de la performance et de l'émergence de développement local. Dans ces formes d'organisation, il s'agit généralement d'un mécanisme de type « bottom-up », c'est-à-dire purement endogène. Cependant, la différence entre le district et le cluster se trouve dans la dimension territoriale des acteurs. Ancrage territorial des acteurs dans un district, d'où l'importance de la notion du territoire dans la «construction sociale du marché». Pour le cluster l'intensification des liens économiques entre des acteurs n'est pas forcément inscrit dans une continuité territoriale au sens cognitif :

¹⁷ M. E. Porter, op cit, P, 21.

¹⁸ Idem.

« le concept de cluster introduit une rupture en défendant l'idée d'une performance construite par des acteurs, non circonscrite aux frontières géographiques du territoire »¹⁹.

Bocquet et Mothe, (2009)

1.2.3.1 Les Systèmes productifs localisés

La notion de système productif localisé trouve son origine au carrefour des travaux sur l'organisation industrielle et l'économie régionale. Selon C. Courlet, le SPL ne dérive pas seulement du district industriel, la notion s'inspire également des analyses récentes de l'économie industrielle et de l'économie régionale sur l'innovation. Le SPL est :

« ... un ensemble caractérisé par la proximité d'unités productives au sens large du terme (entreprise industrielles, de services, centres de recherches et de formation, interfaces, etc.) qui entretiennent entre elles des rapports d'intensité plus au moins forts. La densité des liens entretenus entre les unités de production dépend avant tout de l'organisation et du fonctionnement du système de production. Les rapports entre unités sont divers et se présentent sous divers formes : formels, informels, matériels immatériels, marchands et non marchands »²⁰

C. Courlet (2001)

Ainsi le SPL est la manifestation de ces phénomènes de développement localisé où l'importance des effets de proximité et du contexte territorial est déterminante sur le processus de production et d'innovation. C'est la même définition que la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale française) qui se charge de la promotion des SPL adopte :

«Une organisation productive particulière localisée sur un territoire correspondant généralement à un bassin d'emploi. Cette organisation fonctionne comme un réseau d'interdépendances constitué d'unités productives ayant des activités similaires ou complémentaires qui se divisent le travail (entreprises de production ou de services, centres de recherche, organismes de formation, centres de transfert et de veille technologique, etc.)»²¹.

P. Breteche(2009)

Il faut préciser que l'expression « système productif localisé » est souvent utilisée pour désigner une approche de développement «down-up»²² recouvrant plusieurs configurations productives spatiales: il peut aussi désigner la forme organisationnelle qualifiée de technopole comme de milieu innovateur.

1.2.3.2 Le technopôle: correspond à une définition qui relève de l'aménagement du territoire, comportant une volonté de créer une polarisation économique autour d'un site de recherche et de haute technologie²³. Un technopôle recouvre plusieurs réalités, selon M. Castells et P. Hall (1994)²⁴ ce dernier est caractérisé par :

- Des aménagements planifiés soit de la promotion immobilière privée, soit d'un partenariat public-privé ;

¹⁹ (Bocquet et Mothe, 2009) cité par P. Breteche : Action publique et territoire innovants : Analyse contextuelle de l'évolution d'un milieu : le cas du « Pays d'Aix-en-Provence ». *Communication au Deuxième Dialogue Euro Méditerranéen de Management Public 7-10 octobre 2009 Portoroz- Piran – Slovenia*

²⁰ C. Courlet: territoire et régions, les grandes oubliés du développement économique, l'Harmattan 2001. P, 68.

²¹ Cite par P. Breteche, op cit, P9.

²² Il s'agit d'appuyer le développement économique à la base, laisser l'initiative du développement aux acteurs locaux : il s'agit d'une stratégie du bas vers le haut. Contrairement à la stratégie de développement de type bottom-up dont l'initiative vient d'en haut, par une politique de l'Etat central.

²³ Par contre, une technopole (nom féminin de techno & polis) renvoie aux villes dans l'ensemble de la base économique est orienté vers les productions de haut-technologies.

²⁴ IN R. Le Goix : villes et mondialisation le défi majeur du XXI^e siècle, éd ellipses 2005, p 100-1002

- Les technopôles font l'objet d'une promotion par le gouvernement en association avec des établissements supérieurs d'enseignement et de recherche (public ou privé).
- La fonction est de générer de l'innovation en encourageant les synergies entre la R&D et le secteur industriel de haut technologie.

M. Castells et P. Hall donnent à voir une typologie variée des technopoles :

- Des complexes industriels de haute technologie tels que la Silicon Valley (San Francisco), route 128 à Boston, aux Etats-Unis
- Des cités scientifiques: Tsukuba (japon), cité universitaires (Akademgorodsc) en Russie
- Des parcs technologiques : Sophia Antipolis en France, Cambridge en G.B.
- Développement régional et décentralisation; exemple des villes nouvelles en France.
- Grandes aires métropolitaines : les grands espaces industriels au Japon.

Quoique les caractéristiques d'une technopole varient d'un cas à l'autre, leurs succès est vraisemblable à partir de la mobilisation de trois types d'approches selon G. Benko²⁵ : le succès des technopoles peut être analysé à trois niveaux :

- **le paradigme technologique:** les entreprises de haute technologie sont à la recherche d'environnements spécifiques qui ne sont pas répartis de manière homogène. La disponibilité d'un capital humain, la présence d'universités, de centres de recherche, l'agrément de l'environnement, l'existence d'infrastructures de transport modernes, la présence de services qualifiés, le climat politique local, figures caractéristiques des parcs technopolitains, représentent alors les conditions nécessaires ou préalables à leur localisation.
- **l'étude des cycles de vie des produits:** Le succès des technopôles répond au besoin grandissant en R&D lié à l'élaboration de produits nouveaux. La conjonction entre une révolution technologique et l'apparition de structures transversales (pépinières d'entreprises, centres de ressources mutualisés...) favorise une tendance à la concentration géographique des centres de R&D.
- **Les qualités intrinsèques du milieu :** qui favorise l'éclosion de nouvelles activités à haut contenu technologique. Si certains milieux sont plus réceptifs que d'autres à l'innovation, il faut y voir la présence de facteurs socioculturels et historiques. Ce qui explique la tendance au regroupement des entreprises.

1.2.3. 3 Le milieu innovateur

Il s'agit de mettre en exergue la dimension spatiale de l'innovation et son ancrage territorial via le concept de milieu : au lieu de se focaliser sur l'entreprise, c'est le territoire qui retient l'attention. Le développement et l'innovation seraient secrétés non plus par les grandes entreprises, fer de lance du système fordiste, mais par le territoire et le milieu. Le milieu est :

«un ensemble territorialisé dans lequel les interactions entre agents économiques se développent par l'apprentissage qu'ils font des relations multilatérales génératrices d'externalités spécifiques à l'innovation et par la convergence des apprentissages vers des formes de plus en plus performantes de gestion en commun des ressources»²⁶.

Maillat, Quévit, Senn, 1993

²⁵ G. Benko G : *Géographie des technopôles*, Coll. Géographie, éd, Masson 1991.

²⁶ (Maillat, Quévit, Senn, 1993.), in H. Lamara op cit P 4

Le milieu est donc créé par l'interaction des agents et par les relations d'échanges continues qu'ils entretiennent. Le milieu innovateur est le résultat de l'intensification dans les deux logiques d'interaction et d'apprentissage sur un territoire donné. Ainsi dans le cadre des études sur le milieu innovateur la notion du territoire est mise en avant, du fait que l'innovation qui est un élément dynamique dans un système productif local dépend de la capacité du territoire à l'engendrer :

«Les entreprises innovantes ne préexistent pas dans les milieux locaux mais elles sont secrétées par eux»²⁷.

Ph. Aydalot (1985)

1.3.1- Les caractéristiques d'un système productif localisé

Ce qui caractérise le système productif localisé n'est pas la matière (technologie high-tech, agro-alimentaire, textile...) ou la taille (taille plus au moins grande de l'agglomération) mais c'est le mode de fonctionnement et de déploiement territorial. Un système de production se reconstruit à partir de certaines caractéristiques apparentes. Il existe trois éléments qui déterminent un système productif localisé: la concentration géographique des entreprises, la spécialisation poussée autour d'un métier et la coopération des acteurs.

1. **Une concentration géographique des entreprises.** Ce facteur renvoie à la densification de l'activité économique des entreprises sur un périmètre géographique réduit, souvent de petite taille. Cette concentration peut prendre deux formes qui renvoient en fait à la même explication : augmenter les gains de productivité.

- La première forme de concentration repose sur le principe d'*externalités*. C'est-à-dire sur le fait que les entreprises ont intérêt à se situer près d'autres entreprises afin de tirer avantage d'une localisation dans une même zone où seront déjà présents des réseaux routiers, des nœuds de communications, des plates-formes multimodales (air, terre, mer). Mais aussi des sous-traitants et des débouchés pour la production ainsi qu'un bassin de main d'œuvre. Et toutes ces externalités sont liées à un lieu, à la proximité et à la présence d'autres acteurs. Les formes spatiales de cette concentration prennent plusieurs formes : Le quartier commerçant, Les districts industriels (confection dans la Troisième Italie), le Choletais en France, plus de 200 entreprises de la chaussure dans un rayon de 30 km.
- La seconde forme de concentration repose sur le principe des *économies d'urbanisation*. Les unités de production ont intérêt à se situer dans des espaces où les activités et la population sont concentrées. Les fortes densités garantissent la présence d'une main-d'œuvre abondante, d'un marché important, mais aussi d'infrastructures de bon niveau ; en dessous d'une masse de population (ou de production) certaines activités économiques ne sont pas rentables. Les formes spatiales de cette concentration sont les technopoles et les grandes villes.

Dans des conditions de développement économique courant, ces deux configurations de concentration se développent dans un processus de combinaison entre les deux formes d'économies, ces formes se conjuguant et se renforcent mutuellement. Cela donne des espaces de concentration où existent des économies d'agglomération, c.-à-d. L'addition des économies de localisation et des économies d'urbanisation.

2. **Une spécialisation:** Dans un SPL la spécialisation est poussée autour d'un métier et/ou un produit, c'est un indicateur de la dynamique locale et d'une forte assise économique et sociale pour un SPL. la spécialisation se met en place en fonction des logiques de localisation

²⁷ Ph. Aydalot : économie régionale et urbaine, éd Economica, 1985

et de la nature des réseaux urbains. La littérature économique avance généralement trois sources pour la spécialisation :

- La localisation des matières premières. Il s'agit ici du premier facteur à l'origine de la spécialisation des régions industrielles après la révolution industrielle. Aujourd'hui ce facteur perd de son importance devant la diminution de l'importance des matières premières dans les coûts de production et le développement des moyens technologiques, mais il laisse des traces dans le paysage industriel en raison de l'importance de la tradition industrielle des régions. La corrélation entre les localisations industrielles aux Etats-Unis entre 1860 et 1987, soit sur une période plus d'un siècle s'élève à 0,64 selon Sung-Jong Kim(1997)²⁸.
- Les politiques industrielles de l'Etat : les décisions d'implantation des entreprises ne sont pas toujours guidées par la rationalité économique, elles dépendent parfois des stratégies pratiquées par les Etats dans leurs politiques industrielles qui orientent le déploiement spatial de l'industrie : comme c'est le cas dans les technopoles. Il s'agit d'une spécialisation appuyée par les politiques publiques.
- Les externalités dynamiques de l'agglomération : celles-ci exercent un effet cumulatif ou de renforcement des situations acquises, ceci explique le monopole de quelques régions du monde pour certains types d'industrie.

3. Des **coopérations entre les acteurs** : elles se traduisent par une mutualisation des moyens, des outils et des savoir-faire mis en œuvre par les PME d'une même branche. C'est une caractéristique empruntée au cluster où la coopération l'emporte sur la concurrence.

1.3.2 L'analyse d'un système de production localisée

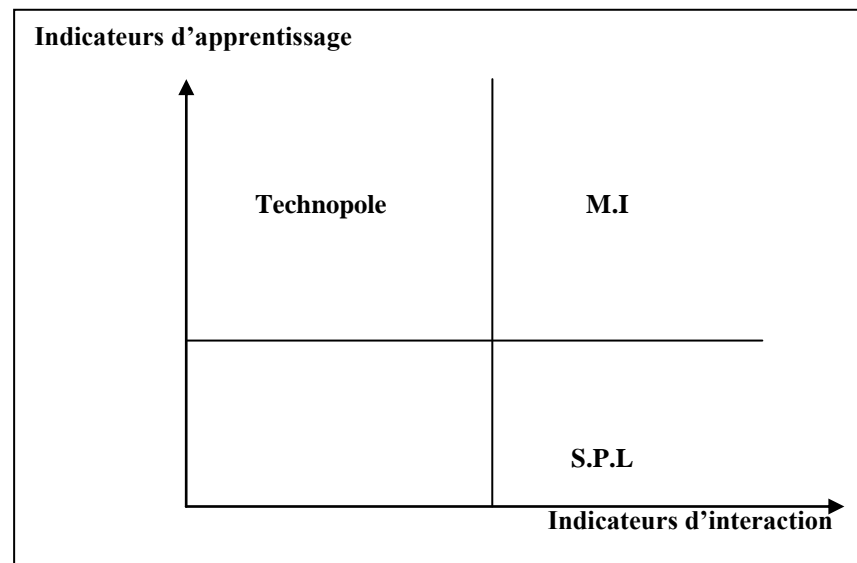
Comme nous venons de le voir, un système productif localisé recouvre plusieurs situations qu'on pourrait reconnaître à partir des dynamiques à l'œuvre communes à des formes d'organisation productive spatialisée. Ainsi à des fins analytiques, on utilise une base d'analyse à double entrée pour caractériser ces systèmes²⁹, l'une pour indiquer le niveau d'apprentissage et l'autre pour le niveau d'interaction. Comme dans (le schéma 9) le **SPL** est régi par une logique d'interaction, le **technopôle** par une logique d'apprentissage, tandis que le **MI** implique les deux logiques à la fois.

- **la logique d'interaction** : Il s'agit de la faculté des acteurs à nouer des relations qui engendrent des externalités spécifiques, et qui sont propres à favoriser la créativité de l'entité socio-territoriale ainsi formée. Ceci revoie à l'importance de la cohérence inter-organisationnelle résultante du degré de solidité, de coopération créatrice que les acteurs manifestent par la réalisation de projets novateurs et par la fixation de nouveaux objectifs.
- **la logique d'apprentissage** : Cette logique traduit quant à elle la capacité de créer et de s'adapter à la nouveauté. Le SPL, s'efforce, sur ce point, d'être en phase avec les changements environnementaux et s'y adapte en modifiant, en son sein, les rapports de coopération concurrence.

²⁸ Cité in J. Bouinot, op cit P, 67.

²⁹ P. Breteche : Action publique et territoire innovants : Analyse contextuelle de l'évolution d'un milieu : *le cas du « Pays d'Aix-en-Provence »*. Communication au Deuxième Dialogue Euro Méditerranéen de Management Public 7-10 octobre 2009 Portoroz- Piran – Slovenia P 9

Graphique 11 : Typologie des situations des représentations territoriales



Source : P. Breteche : Action publique et territoire innovants, op cit.

1.4 Les stratégies de développement des pôles de compétitivité

L'intérêt pour les stratégies des pôles de compétitivité est appuyé, depuis les années 80, après l'envol du processus de la mondialisation avec l'élargissement de la concurrence sur un marché mondial, marqué par une libéralisation accrue. Désormais, une nouvelle stratégie d'intervention indirecte de l'Etat pour soutenir la concurrence des entreprises nationales est née, il s'agit des construire, de renforcer, d'accompagner l'émergence des pôles de compétitivité en mesure de soutenir la concurrence à l'échelle mondiale.

« Face à l'imprévisible que secrète l'innovation dans la crise, une structure industrielle peut se disloquer comme elle peut s'adapter qualitativement... la capacité de transformation offensive de l'industrie dépend au premier chef de la présence de pôles de compétitivité, de leur renforcement et de leur renouvellement »³⁰.

M. Aglietta, R. Boyer (1981)

1.4.1 Qu'est ce que un pôle de compétitivité ?

Le concept est un mot composé, de Pôle et de compétitivité, il renvoi à la dimension spatiale et/ou à l'ancrage territorial de la compétitivité:

- *Un pôle:* peut être défini comme un centre de gravitation des hommes et des activités et qui se caractérise par l'attraction et la croissance. C'est un concept qui est largement utilisé dans le domaine du développement depuis les années 1960 et par lequel on désigne la place ou la région qui est caractérisée par une forte croissance. Pour F. Perroux :

« un pôle et surtout un pôle de croissance, il est un centre économique moteur qui exerce des effets d'entraînements sur son environnement; il peut être une entreprise une firme motrice, un secteur d'activité, une ville une région ou un pays selon l'échelle considéré et il exerce des effets d'entraînement multiples à travers ; des effets de dimension ; effets de productivité et effet d'innovation »³¹.

F. Perroux

³⁰ M. Aglietta, R. Boyer : pôles de compétitivité, stratégies industrielles et politique macroéconomique CEPII N° 8223. 1981.

³¹ Dictionnaire d'histoire économique, financière et géographique, sous la direction de F. Teuton, 4^e édition, PUF juillet 2004.

Dans la littérature économique d'aujourd'hui, le concept de pôle dépasse les seuls aspects de croissance et de l'entreprise pour se conjuguer avec l'innovation et la compétitivité.

- **La compétitivité** se distingue de la productivité, même si elle y est liée, et renvoie à la capacité à long terme d'un territoire (ville, région, nation) d'exploiter ses avantages concurrentiels, tout en appuyant la croissance soutenue des revenus et de l'emploi.

«La compétitivité se définit comme la capacité de produire des biens et des services qui résistent au test des marchés internationaux, tout en maintenant des niveaux de revenu élevés et durables ou, de façon plus générale, la capacité des (régions) de générer des niveaux d'emploi et de revenu relativement élevés, tout en étant exposées à la concurrence externe»³².

Pomeroy et McClennan, (2007)

La compétitivité dépasse largement la dimension de l'entreprise pour se situer sur d'autres échelles, sa définition renvoie à la mise en rapport de deux échelles : échelle locale, (par l'emploi et le revenu des régions), échelle mondiale (par test de marchés internationaux). Aujourd'hui dans la littérature la compétitivité relève de la compétitivité des territoires, des villes, des régions. Et c'est dans ce sens que l'on évoque un pôle de compétitivité.

On peut définir les pôles de compétitivité comme des sous-ensembles territoriales du système productif national, composés d'entreprises, d'institutions publiques et des centres de recherches et de formation, le tout constitué sur un espace géographique restreint qui a acquis une position performante dans la concurrence nationale et internationale dans son domaine de compétence. Cette notion est utilisée par les économistes et les praticiens du développement économique local pour désigner :

« La spécialisation d'une partie de la base économique d'une grande ville dans un secteur donné »³³.

J. Bouinot (2004)

En ajustant la notion de pôle de compétitivité au cluster, B. Pecqueur annonce que celui-ci est

« un phénomène essentiellement urbain et dédié aux technologies de pointe. Il est généralement d'une taille qui compte à l'échelle des marchés internationaux »³⁴.

B. Pecqueur, (2007)

Pour autant les pôles de compétitivité ne constituent pas une forme d'organisation productive en rupture avec les formes anciennes déjà ancrées sur un territoire :

« En dépit de leurs spécificités, les pôles de compétitivité ne peuvent donc pas être considérés comme des innovations organisationnelles de rupture mais ils s'inscrivent dans la continuité des systèmes territorialisés mis en place dans d'autres contextes »³⁵.

Calme et Chabault, (2007)

³² Définition de la Commission européenne, (1999), in (Pomeroy et McClennan, 2007): la compétitivité en milieu urbain et les investissements dans l'infrastructure: modèle et cadre d'analyse : *Document de travail pour le programme de recherche « Infrastructure Canada et de la Ville d'Ottawa »: Développement des connaissances, sensibilisation et communication, décembre 2007. P, 4*

³³ J. Bouinot :op cit, p 83.

³⁴ B. Pecqueur, L'économie territoriale : une autre analyse de la globalisation, L'Économie Politique 2007/1, n°33, p. (41-52). P, 44

³⁵ (Calme et Chabault, 2007). In L. Gonçalves, D. Chabault, J. Tixier : Ancre régional ou développement international ? Analyse des stratégies de délimitation des pôles de compétitivité, 5^{ème} colloque de l'IFBAE Grenoble, 18 et 19 mai 2009, p, 7.

1.4.2 L'objectif des pôles de compétitivité

L'objectif des pôles peut être cerné sur deux niveaux : au niveau local à travers la stratégie qui vise à exploiter des effets d'entraînement en aval est en amont, en faisant collaborer de manière étroite le monde de la recherche, de la formation et des entreprises ; au niveau international en déployant une stratégie de mobilisation des ressources à l'échelle mondiale.

1.4.2.1 des effets d'entraînement à l'échelle locale

L'objectif de la stratégie des pôles de compétitivité est la mobilisation des facteurs de concurrence des territoires en s'appuyant sur les effets d'entraînement en amont et en aval. Un pôle de compétitivité spécialisé ou diversifié exerce des effets d'entraînement qui bénéficient à une grande variété d'autres activités et d'autres territoires. Ces effets d'entraînement peuvent s'exercer aussi bien :

- Vers l'aval par des gains de productivité. En effet l'accumulation de l'expérience dans le processus de production et l'étalement des coûts fixes sur un volume de production régulièrement croissant avec l'acquisition puis la consolidation de parts substantielles de marché, renforce d'avantage la compétitivité des entreprises.
- Vers l'amont les entreprises qui sont à la base de ces pôles favorisent une transmission des progrès de productivité aux autres entreprises avec lesquelles elles nouent des relations. Ainsi les entreprises renforcent leur spécialisation dans le processus de production et leur potentiel d'innovation.

Ces deux éléments conduisent à une variété des intrants, à l'innovation technique et à la création de nouveaux usages de nouveaux procédés pour les producteurs:

« L'objectif des pôles est de construire des compétences spécifiques dans le périmètre d'un territoire afin de les rendre visibles à l'international [...] Les pôles s'inspirent dans une large mesure de l'exemple des clusters et cherchent à opérationnaliser les éléments de compétition définis par Porter »³⁶.

Calme et Chabault, (2007)

Cependant la maîtrise des effets d'entraînement nécessite la mobilisation d'un savoir technique par la coordination et des concours de compétences dans le sens du développement d'une stratégie industrielle basée sur la mobilisation des ressources.

1.4.2.2 Les stratégies centrées sur la mobilisation des ressources

Les stratégies de mobilisation sont diverses. Les analyses soulignent quatre stratégies communes au développement d'un pôle de compétitivité:

Une stratégie de captation de ressources : les entreprises des pôles cherchent certaines ressources qu'elles ne trouvent pas nécessairement sur le territoire du pôle. Il s'agit alors de créer des partenariats avec des fournisseurs qui peuvent se situer au-delà des frontières. Le pôle peut alors développer un partenariat avec une entreprise ou un réseau à l'étranger. Il permet ainsi à un pays de se doter de territoires visibles à l'échelle mondiale, capables d'attirer des investissements, et de susciter une «atmosphère innovante ».

³⁶ L. Gonçalves, D. Chabault, J. Tixier : Ancrage régional ou développement international ? Analyse des stratégies de délimitation des pôles de compétitivité, 5^{ème} colloque de l'IFBAE Grenoble, 18 et 19 mai 2009, p 3

Une stratégie de gestion des compétences multipolaire : les compétences nécessaires à l'innovation et à la recherche peuvent se situer au-delà des frontières. La coopération à plus ou moins long terme du pôle avec des laboratoires de recherche ou avec des chercheurs en particulier peut être indispensable à un pôle en fonction du degré d'expertise nécessaire pour ce dernier.

Une stratégie commerciale en fin de chaîne de valeur : la stratégie d'internationalisation au niveau des débouchés commerciaux se pose dès la création du pôle à partir du moment où la commercialisation des outputs des pôles se situe au niveau du marché mondial;

Une stratégie de légitimation : L'un des objectifs des pôles est le soutien de la concurrence à l'échelle internationale, Cela signifie que la quête de légitimité au niveau international représente un objectif sous-jacent pour chaque pôle. Ils doivent alors opérationnaliser cette stratégie de quête de dimension internationale du pôle.

1.5 Enseignements à retenir des configurations productives localisées

Quelle que soit la forme d'organisation productive considérée, le principe et la logique de fonctionnement demeurent les mêmes et renvoie à une définition de base commune :

« il s'agit de construire des réseaux localisés sur un territoire, pour répondre aux nouveaux enjeux posés par la coordination des acteurs économiques et les institutions du savoir; il s'agit de promouvoir des dispositifs permettant une appropriation des savoirs et leur diffusion, à travers un partenariat entre des organisations de recherche-développement et le monde de la production, avec l'appui des pouvoirs publics, généralement locaux, pour accroître la compétitivité des territoires et des entreprises concernées »³⁷.

A. Bencharif (2008)

En effet, Les promoteurs de thèses sur les districts, systèmes productifs locaux ou milieux innovateurs, avancent l'idée que les modalités du développement économique sont plurielles et qu'elles se traduisent par des configurations territoriales correspondantes. Certains auteurs constatent que :

« Il n'y a donc a priori aucune raison de trancher dans un sens ou dans un autre : les clusters peuvent être trop petits ou trop gros, trop nombreux ou trop peu nombreux, selon la force respective des gains de la concentration géographique et des coûts de congestion »³⁸.

G. Duranton (2007)

Il est aussi de l'avis des économistes géographes, comme le fait remarquer G. Benko :

« Il n'y a pas un modèle de développement local, mais des politiques et des formes de gouvernance. Il faut donc jongler entre le local et le global, entre le court terme et le long terme, et concilier l'économie avec le social et l'écologique »³⁹.

G. Benko (2000)

Le même constat semble avoir été souligné par les promoteurs de l'économie institutionnelle,

³⁷ A. Bencharif, op cit, P, 3.

³⁸ G. Duranton, P. Martin, T. Mayer, F. Mayneris: les pôles de compétitivité. Que peut-on en attendre? Collection du C. E.P.R.E.M.A.P. 2007.

³⁹G. Benko : cité par B. Pecqueur : le développement local, pour une économie des territoires, 2^e éd, la découverte & Syros, Paris, 2000 , P 73.

« Face à l'impératif de compétitivité, il serait illusoire de tenter d'importer des modèles étrangers, aussi efficaces semblent-ils : il ne s'agit rien moins que de construire des formes originales d'organisation économique qui soient adaptées au contexte sociopolitique... »⁴⁰.

M. Aglietta et R. Boyer

A cet effet, il convient de considérer d'abord les spécificités du milieu avant d'engager une politique de développement qui vise la construction d'un pôle de compétitivité qui n'est pas autre chose qu'une forme de production localisée conjuguée avec une stratégie de vision internationale.

Compte tenu de la nouvelle configuration de l'économie moderne qui s'appuie sur le savoir, le savoir-faire, les connaissances en générale, le rôle des TIC et la prépondérance du capital humain dans le développement économique, la ville, par sa structure et ses fonctions spécifiques devient un facteur indispensable pour accompagner le développement économique d'un pays. Étant donné que dans la plupart des cas les villes sont l'espace privilégié dans le déploiement des systèmes productif, il est indispensable de voir le rapport entre la configuration urbaine et la productivité.

2- Quel est le rapport entre la configuration urbaine et la productivité?

L'économie définit la ville comme un lieu qui apporte aux entreprises un type particulier d'économies externes. Ces économies externes propres au milieu urbain représentent des profits non liés directement à l'activité de la firme mais qui résultent de sa localisation à proximité d'autres firmes, d'un grand marché qui représente un débouché immédiat pour sa production, et d'un marché du travail ou d'une main-d'œuvre qualifiée (capital humain), dans l'utilisation indivisible par les entreprises d'équipements financés par la puissance publique (aéroports, universités, équipements culturels, etc.), de la qualité de la vie urbaine ou de l'image des villes. Cette catégorie d'économies d'agglomération représente pour chaque firme l'effet bénéfique qu'elle retire de sa localisation dans une ville particulière. Nous essayons de voir dans ce qui suit, combien la construction d'un avantage spécifique local est un produit de la ville à travers la corrélation qu'entretient cette dernière avec la proximité, les externalités, le capital humain et les économies d'agglomération. Cependant, nous commençons par la reconsidération économique du rôle des villes.

2.1 La reconsidération économique du rôle des villes

Les villes permettent la réalisation d'importantes économies pour les entreprises qui s'y localisent à partir d'une multitude de facteurs: économies sur les infrastructures à forte intensité de capital, soutien des interconnexions amont et aval des acteurs économiques, offre d'un marché du travail dense avec des qualifications divers, atouts relationnels localisés qui favorisant les effets d'apprentissage et d'innovation... Ces facteurs créent des externalités positives à la fois pour les entreprises et pour les travailleurs. Les villes jouent un rôle fondamental dans la productivité des entreprises et leur compétitivité. Elles ont un rôle important dans le développement et la croissance économique. Par ailleurs, sans reconsidération du rôle des villes, il devient improbable d'expliquer la concentration géographique qui caractérise l'économie contemporaine comme le suggère Robert Lucas:

⁴⁰ M. Aglietta, R. Boyer : pôles de compétitivité, stratégies industrielles et politique macroéconomique CEPII N° 8223. 1981.

“If we postulate only the usual list of economic forces, cities should fly apart. The theory of production contains nothing to hold a city together. A city is simply a collection of factors of production - capital, people and land - and land is always far cheaper outside cities than inside. Why don't capital and people move outside, combining themselves with cheaper land and thereby increasing profits? [...] a theory that accounts for their existence has to explain why these producers are apparently choosing high rather than low cost modes of operation?”.

R. Lucas, 1998.

L'analyse du processus de localisation des entreprises et des ménages explique la géographie économique et la constitution des agglomérations des entreprises et des établissements humains. La ville n'est pas seulement un espace géographique où une densification des hommes et des activités est importante, il y a aussi un tissu économique et social structuré, des acteurs économiques, institutionnel et politiques ; des stratégies, des projets... La raison d'existence et de croissance des agglomérations urbaines ne saurait être appréhendée à partir du seul principe de la rationalité économique. D'autres approches concourent à l'intégration du rôle des villes dans le développement économique en mettant en avant la valorisation de la proximité, de la reproduction des externalités positives, de la l'accumulation du capital humain et des économies d'agglomération. Ces facteurs impliquent la ville dans la productivité des entreprises et par conséquent dans la compétitivité des territoires, voir même dans le processus de développement comme le suggèrent A. Scott et M. Storper :

« ...le développement, dans n'importe quel pays, est toujours marqué, en fonction du lieu, par d'importantes variations d'intensité et de caractère de l'ordre économique [...] les villes et les régions sont des éléments déterminants du processus de développement dans son ensemble »⁴¹.

A. Scott & M. Storper (2006)

Ces auteurs justifient le rôle déterminant des villes sur l'idée que les firmes tirent des gains de productivité considérables, de la concentration en un même lieu d'autant de fournisseurs et de clients différents, par ailleurs, les formes de concentration géographique concernent aussi des communautés humaines, lesquelles ont d'autres effets sur la performance économique:

- les regroupements d'entreprises opèrent comme des mécanismes de socialisation puissants, devenant de véritables moteurs à produire de nouveaux talents au travers des expériences de terrain des travailleurs et de leur participation à des réseaux en relation avec le travail.
- Les entreprises se rencontrent également dans des organisations formelles et informelles qui aident à rationaliser leurs interactions, à accélérer les échanges d'informations, à construire la confiance et la réputation et à promouvoir leurs intérêts communs.
-

Compte tenu de ces facteurs de productivité, la ville devient l'interface indispensable pour penser la construction et le développement d'un système de production compatible avec son espace d'insertion.

2.2 La Ville et le capital humain

L'accumulation du capital humain favorise le développement des villes et réciproquement, la dynamique urbaine aide à son tour au développement du capital humain, il ya comme *processus de développement auto-entretenu*. La théorie économique souligne l'importance du niveau de formation, d'éducation et de l'apprentissage dans le mécanisme de la croissance économique à travers les retombées qu'engendre un niveau de capital humain élevé comme externalité positive pour les entreprises. E. Moretti, (2003) étudie le rapport

⁴¹ A. Scott & M. Storper, Régions, mondialisation et développement, *Géographie Économie Société* 2006/2, Vol. 8, p. 169-192.

entre la ville et le capital humain en s'intéressant à la réparation de ce dernier à travers les villes américaines. Il constate qu'il y a une disparité dans la répartition du capital humain, et que les villes les plus performantes (qualité de vie) sont aussi celles qui concentrent un niveau élevé du capital humain. La raison avancée pour expliquer cette situation et que les travailleurs qualifiés se localisent en fonction du niveau des salaires, des coûts de la vie et de la qualité de vie, quant aux entreprises, elles choisissent leurs sites en tenant compte de l'image de la ville.

*"Human capital is not distributed randomly across cities; it tends to be higher in areas with high productivity and good amenities. The reason is that workers endogenously choose where to locate based on wages, cost of living and the match between their taste and city amenities. Similarly, firms also endogenously choose where to locate based on wages, cost of land and the match between their cost function and cities characteristics"*⁴².

E. Moretti (2003)

Cette interaction entre entreprises et travailleurs dans leurs comportements spatiaux fait que les villes qui attirent et focalisent un niveau du capital humain élevé sont aussi celles qui offrent les meilleures institutions et infrastructures, ainsi qu'une structure industrielle moderne combinée aux avancées technologiques. C'est un processus de développement cumulatif.

Dans la mesure où le capital humain disponible localement évolue dans un environnement incertain, il est amené à chercher des opportunités de travail ailleurs, et dans ce cas c'est un processus de sous-développement qui s'installera dans la ville, comme le remarquent Scott. et Storper:

« Si les travailleurs sont amenés à développer leurs compétences, tout en étant incapables d'être assurés d'avoir des contrats d'emploi à long terme, ils préféreront se trouver là où les employeurs potentiels sont nombreux à leur tour, les processus de recherche et d'embauche rapides compenseront des rotations de main d'œuvre élevées ».

Scott. et Storper (2006)

En outre, le capital humain qui est une composante essentielle du développement économique se trouve intimement lié à l'environnement urbain. Dans la dynamique d'accumulation du capital humain et des connaissances, le rôle que jouent les villes est apparent dans le transfert et la rapidité de la diffusion des connaissances :

*« When one thinks about human capital, knowledge, and growth, the role of cities is almost inescapable. Ideas move quickly in cities; unrelated agents come into contact and share ideas. The externalities that this growth literature discusses seem to be much more features of urban environments than of agents operating alone in the hinterland"*⁴³.

E. L. Glaeser (2003)

Ainsi, face aux enjeux d'attractivité du capital humain, les villes (ou plus précisément les acteurs présents dans les villes, et qui souhaitent y valoriser leurs investissements) sont contraints de s'adapter au changement en améliorant l'image de la ville.

2.3 La filiation de la ville et de la proximité

La ville est un espace d'interactions socio-économiques: par le biais d'interaction se crée toute forme d'externalité susceptible d'affecter le niveau de production des entreprises qui s'y trouvent. C'est un espace qui rend possible toute forme de combinaisons nouvelles entre les facteurs de production, difficile à réaliser lorsque la distance qui les séparent (disposition initiale) est très importante. En considérant les interdépendances que suscitent le

⁴² E. Moretti: human capital externalities in cities. UCLA. April 2003. P 2.

⁴³ E. L. Glaeser: Cities, Information, and Economic Growth, Cityscape p.13.(2003)

processus de production et les contraintes qu'engendre la distance, il s'avère qu'il est profitable aux entreprises autant qu'aux autres agents économiques de se situer à proximité les uns des autres (souvent la nouveauté naît de la rencontre, du dialogue, de l'échange). C'est dans ce sens que P. Claval (1982)⁴⁴ parle des villes comme des lieux qui « maximisent l'interaction sociale ». Si la taille d'une ville comporte n personnes, le nombre des interactions que ces personnes sont susceptibles d'avoir entre elles varient comme n^2 . Si, on s'intéresse aux effets dits « d'apprentissage » qui renforcent la capacité d'innovation des entreprises, ces derniers résultent du fait des échanges qu'elles peuvent avoir de par leur proximité avec d'autres acteurs urbains.

La proximité géographique est, donc, un élément important qui détermine la capacité d'échange d'informations et donc de création de technologies, mais ce rapport ne va pas de soit:

*« la proximité géographique est neutre dans son essence. Ce sont les actions et les perceptions humaines qui vont lui donner une dimension plus ou moins positive ou négative, ainsi que lui conférer une certaine utilité »*⁴⁵.

A. Torre (2006)

Par ailleurs, elle est relative de plusieurs manières⁴⁶ : caractéristiques morphologiques des espaces au sein desquels se déroulent les activités, disponibilité d'infrastructures de transport... Dans de telles considérations et face aux besoins d'interactions des agents, et aux contraintes de proximité la ville devient le siège privilégié pour la localisation optimale des activités économiques et des établissements humains:

*“New York City's garment district, financial district, diamond district, advertising district and many more are as much intellectual centers as is Columbia or New York University. The specific ideas exchanged in these centers differ, of course, from those exchanged in academic circles, but the process is much the same”*⁴⁷.

R. Lucas (1988)

R. Lucas met le constat en se référant aux travaux de Jane Jacob sur l'économie des villes.

2.4 La ville et le principe d'externalités

Les entreprises ont intérêt à se situer près d'autres entreprises afin de tirer avantage d'une localisation dans une même zone où seront déjà présents des réseaux routiers, des nœuds de communications des plates-formes multimodales, mais aussi des sous-traitants et des débouchés pour la production ainsi qu'un bassin de main-d'œuvre. Tous ces facteurs présentent des avantages économiques indiqués sous le terme générique d'externalités. Ces externalités sont liées à un lieu et sa structure, à la proximité et à la présence d'autres acteurs. C'est en ce sens qu'économiquement la ville présente un intérêt particulier à travers le phénomène d'externalité: l'économie définit la ville comme un lieu qui apporte aux entreprises un type particulier d'économies externes. Cependant, du fait des mesures insuffisamment précises à mesurer vraiment des rapports coûts/bénéfices de l'agglomération et des évaluations qui ont plus des aspects qualitatifs. Les externalités se trouvent mobilisées dans le cadre des nouvelles théories de la croissance, cependant, l'introduction de la dimension spatiale implique d'une manière inéluctable la ville.

⁴⁴ P. Claval. *La logique des villes*. Paris, LITEC 1982.

⁴⁵ A. Torre, Retour sur la notion de Proximité Géographique, *Géographie Économie Société* 2009/1, Volume 11, p. (63- 75) P. 65

⁴⁶ Idem

⁴⁷ R. Lucas : on the mechanics of economic development, *Journal of Monetary Economics* 22 (1988) 3-42. North-Holland, P, 37

Les externalités économiques loin d'être un concept précis recouvrent un large éventail de situations et de facteurs susceptibles d'être à leur origine. En effet dans les nouvelles théories de croissance, on peut distinguer une diversité de facteurs générateurs d'externalités : les infrastructures publiques ont un effet déterminant sur l'économie et contribuent à augmenter la productivité du secteur privé (R. Barro, 1990). Le capital humain peut également être considéré comme un facteur capable d'entraîner l'accumulation du capital technique et/ou de progrès technique (Lucas, 1988) ; L'investissement privé en capital physique d'une firme accroît simultanément sa production et la productivité des autres firmes grâce à la présence d'externalités technologiques (Romer, 1986).

Les nouvelles théories de la croissance relient le rôle des institutions, de l'investissement public et privé et du capital humain... qui se manifestent sous forme d'externalités positives pour l'activité productive. Toutefois, ces théories n'analysent pas les interactions entre les différentes sources de croissance et font le plus souvent abstraction de la dimension spatiale des externalités. Pour Marshall, cependant, le rôle de l'espace est décisif dans l'émergence des économies externes liées à la proximité de firmes d'une même branche (économies externes spécifiques) ou du fait de la concentration géographique des activités et des agents économiques (économies externes généralisées). Toutefois, dans la mesure où l'interaction est le mécanisme principal à la transmission des externalités et dans la mesure où la ville est le lieu par excellence de maximisation des interactions, la ville devient dès lors un facteur essentiel dans la génération des externalités positives et par là, même un facteur de croissance économique. C'est ainsi que de part et d'autre on assiste à des tentatives d'intégrer la dimension spatiale dans la croissance économique.

2.5- La ville et les économies d'agglomération

Les gains réalisés par la concentration géographique des activités industrielles, des ménages et des services publics qui constituent la structure d'une ville sont des économies d'agglomération. Les économistes distinguent entre plusieurs sources à l'origine des économies d'agglomération que W. Isard définit dans un sens large comme :

« des économies d'échelle externes à la firme, à l'opposé des économies d'échelle internes à la firme permises par sa taille. Ces économies d'agglomération sont des économies externes « marshalliennes » internes à une ville ou à une région considérée. »⁴⁸.

W.Isard (1956)

On distingue généralement deux grandes catégories d'économies d'agglomération.

Economies de localisation : ce sont des économies externes à la firme et internes à l'industrie localisée dans une agglomération donnée, elles représentent des profits non liés directement à l'activité de la firme mais qui résultent de sa localisation à proximité d'autres firmes d'une part et d'autre part à proximité d'un grand marché qui représente un débouché immédiat pour sa production, et d'un marché du travail susceptible d'aider au recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée (capital humain). Elles sont source de différents facteurs: la spécialisation intra- industrielle, la différenciation des activités et la variation des inputs, la circulation des informations facilitées par la proximité, la diffusion des innovations...

⁴⁸ W. Isard: (1956): Location and space economy. In M. Catin: Economie d'agglomération: encyclopédie d'économie spatiale (105-109). Ed, Economica ,1994. Sous (dér.). J.P. Auray. A. Bailly, P-H. Derycke et J. M. Huriot. P 105.

Économies d'urbanisation : ce sont des économies externes à la fois pour la firme et pour l'industrie mais internes à la ville. Elles consistent dans l'utilisation d'équipements financés par la puissance publique (aéroports, palais des congrès, universités, équipements culturels, gares, etc.). La qualité de la vie urbaine, l'ambiance urbaine, voire l'image de la ville, ce sont des facteurs qui représentent pour chaque firme l'effet bénéfique qu'elle retire de sa localisation dans une ville particulière. Les économies d'urbanisation résultent de plusieurs facteurs:

- L'utilisation commune de biens publics réalisés par la collectivité. Un facteur de production dans le prix n'est pas internalisé dans les coûts de revient des entreprises.
- La taille de l'agglomération : la concentration de la population et de services aux entreprises.
- Le patrimoine urbain ou l'image de marque de la ville.
- La présence d'infrastructures matérielles et d'activités tertiaires.

Dans les analyses empiriques la distinction entre économies de localisation et économies d'agglomération n'est pas toujours claire, ces analyses caractérisent des phénomènes variables selon les secteurs, les périodes et les territoires retenus. Cependant, il existe des déséconomies d'agglomérations : ces déséconomies sont généralement spécifiées par la taille de la ville et la nature des activités qui y sont localisées. Les effets négatifs qu'engendre l'agglomération sont généralement liés, à la congestion qui augmente à mesure que la taille de la population urbaine augmente, à la pollution qui découle de la structure industrielle de la ville, à l'augmentation des prix du foncier. Ceci incite à s'interroger sur la configuration urbaine qui accompagne le développement d'un pôle de compétitivité?

3. Quelle reconfiguration de la ville pour accompagner la transformation du système productif ?

Étant donné que les villes constituent les lieux de déploiement «légitimes» d'un système productif, vu que ce sont elles qui détiennent les facteurs-clés de la compétitivité (capital humain et infrastructurel, proximité, externalité, économies d'agglomération), elles dévoilent différentes configurations pour accompagner des stratégies de développement compte tenu de leurs dotations en facteurs de compétitivité précités. Les configurations apparentes peuvent être considérées à deux niveaux : une concentration et une extension sur le plan spatial et une spécialisation ou une diversification économique sur le plan productif. Ajouter à cela le redéploiement micro-spatial des activités à travers la tertiarisation des centres urbains et l'exurbanisation de l'industrie traditionnelle. Mais, ces configurations sont un fait qui ne va pas de soit, et dans la plupart des cas le développement économique spatial est accompagné par des stratégies d'aménagement de l'espace.

3.1 La concentration géographique et la spécialisation des villes

Évoquant le lien entre la croissance économique et la géographie, J. F. Thisse et M. Fujita constatent que :

« *L'agglomération est la contrepartie territoriale de la croissance économique* »⁴⁹.

J.F.Thisse et M. Fujita(2003)

⁴⁹ J.F.Thisse et M. Fujita: op cit p 481.

La spécialisation régionale des activités d'innovation est le résultat de la combinaison d'aptitudes et de capacités spécifiques développées régionalement. Le même constat est évoqué par la NEG, alors que pour la théorie néo-classique (modèle d'Heckscher-Ohlin ; analyse factorielle néo-technologique) la spécialisation trouve fondamentalement son origine dans une distribution géographique inégale des ressources naturelles et des facteurs de production, la NEG avance que la spécialisation technique et spatiale repose largement sur les rendements croissants. Sans avantages comparatifs initiaux les pays (régions) trouvent intérêt à se spécialiser et à participer à l'échange par l'appui de rendements croissants permis par l'agglomération. Le même principe demeure valable à une moindre échelle (villes). Les économies d'agglomération sont l'une des raisons les plus significatives sur la concentration et la spécialisation des villes.

La concentration géographique se mesure par le degré de la concentration de l'industrie K dans une localisation particulière, par opposition à la dispersion sur le territoire national. La mesure de la concentration de l'industrie K à la localisation I est :

$$L_{ik} = \frac{X_{ik}}{\sum_i X_{ik}}$$

Avec X_{ik} la localisation de l'emploi ou de la production du secteur K en I. et L_{ik} la part de l'industrie ou de l'emploi dans le secteur K localisée dans la région I. La localité I sera spécialisée dans l'industrie K si L_{ik} est nettement supérieur à 1. Autrement dit si son emploi dans K est en quote-part est supérieur au total de l'emploi dans le même secteur observé à l'échelle considérée, d'autre part on distingue entre la concentration géographique et la spécialisation industrielle qui renvoie au niveau de l'emploi total dans l'industrie K dans différentes localisations.

$$S_{ik} = \frac{X_{ik}}{\sum_k X_{ik}}$$

(Overman, Redding and Venables (2001)⁵⁰ ont démontré que si on normalise l'indice L_{ik} par

la part de localisation de l'emploi national en I. $S_{ik} \equiv \frac{\sum_k X_{ik}}{\sum_k \sum_i X_{ik}}$

Et, S_{ik} par la part de l'industrie K dans l'emploi national. $S_k \equiv \frac{\sum_i X_{ik}}{\sum_k \sum_i X_{ik}}$

On aura, la mesure de l'indice de localisation ; « location quotient », où

$$Q_{ik} = \frac{\sum_k \sum_i X_{ik}}{\sum_k X_{ik} \sum_i X_{ik}}$$

La distribution comparée de l'indice Q_{ik} , par industrie K dans le temps, nous informe sur l'évolution de la spécialisation de la ville dans le temps alors que la distribution comparée

⁵⁰ In, J. Vernon Henderson : Urbanization and Growth, Draft chapter prepared for Handbook of Economic Growth, Volume 1, P. Aghion and S. Durlauf (eds.), North Holland. Octobre , 2004

de *Qik*, par localisation I dans le temps nous informe sur l'endroit où la localisation de l'industrie K est devenue plus ou moins concentrée. Dans la pratique *Qik* est l'indice synthétique qui nous donne à voir dans l'espace et dans le temps que le niveau de concentration diffère d'une industrie à l'autre, et que certaines villes sont plus spécialisées que d'autres. Ce qui renvoie à s'interroger sur les différentes forces qui poussent à la spécialisation ou à la diversification et à la concentration.

3.2 Spécialisation versus Diversification

Dans des études empiriques sur la spécialisation, Henderson (1988) a montré qu'il existe une spécialisation relative des villes dans certains pays aux niveaux de développement différent. Sur le phénomène de la concentration et son évolution dans le temps l'indice confirme cette tendance dans le cas de la Corée du Sud où selon l'étude de Lee (1997), en étudiant la relation entre l'évolution de la concentration urbaine et la conversion industrielle de la Corée, il démontre qu'au début du processus de développement coréen, l'industrie était concentrée dans les villes principales du pays, avec le développement récent du pays l'industrie traditionnelle se trouve relativement plus concentrée dans les espaces ruraux tandis que les centres urbains centralisent les activités à fort contenu technologique.

Black et Henderson (2003) étudient 317 espaces métropolitains et définissent 55 clusters (villes spécialisées) dans différents secteurs d'activités selon un critère impliquant que 5,33 % de l'emploi de la ville soit généré par le seul secteur considéré. Ils montrent que le modèle de production diffère selon les types de villes, et que le niveau d'éducation est significativement différent à travers les différentes villes. Ils démontrent aussi qu'il existe une spécialisation absolue dans les petites villes et certaines villes de rangs inférieurs enregistrent 0 % dans la catégorie d'emplois variés. Mais pourquoi les villes de petites tailles sont-elles plus spécialisées?

La littérature distingue entre les externalités de localisation marshalliennes ou MAR par rapport à (Marshall-Arrow-Romer) qui concerne le transfert du savoir (connaissance) intra-industrielle et les externalités d'urbanisation Jacobs (1961) qui concerne le transfert inter-industrie des connaissances. Selon Henderson, Kuncoro and Turner (1995) les externalités marshalliennes jouent un rôle important dans l'industrie traditionnelle pendant que les externalités urbaines sont plus importantes dans la technologie moderne :

“MAR externalities play a bigger role in traditional industries, while Jacobs's externalities are more important in modern high technology industries. Other empirical studies suggest that labor productivity and industrial growth are positively related to the local size of the industry as well as to the industrial composition of the city in which the industry is located”⁵¹.

Henderson, Kuncoro and Turner, 1995

Ceci étant, les deux types d'externalités considérées peuvent cohabiter dans une approche dynamique marquant le passage d'une économie spécialisée à une économie diversifiée.

Dans une approche statique. La diversification ou la spécialisation des villes est expliquée comme le résultat d'interaction entre coûts de l'échange d'une part, et les coûts de localisation en milieu urbain d'autre part selon (Hesham M. Abdel-Rahman, 2003).

⁵¹ Henderson, Kuncoro and Turner (1995), in Hesham M. Abdel-Rahman: Theories of Systems of Cities. Document en version numérique, JEL codes: H23, H41, R11, R12, R13, September 2003; P, 4.

Cependant, dans une approche dynamique de la spécialisation, selon Duranton et Puga (2001)⁵² il existe une sorte de coexistence entre les villes spécialisées et la ville diversifiée dans un modèle de production dynamique. Le passage de la ville spécialisée à une ville diversifiée constitue la dynamique du modèle dans un système des villes. Et la sélection des localisations des firmes se fait à base du cycle de produit :

« In this model a metropolitan area plays the role of a nursery for new products. They employed a model of product development where firms experiment with prototypes in a diversified city until they find the ideal production process. After the firm identifies the ideal production process it moves to a specialized city to start mass production »

constatent Duranton et Puga (2001).

3.3- Redéploiement micro-spatial des activités: tertiarisation des centres urbains

L'avancée technologique récente et l'évolution des systèmes économiques ont entraîné un approfondissement de la spécialisation des espaces urbains dans les activités du tertiaire. Tandis que les industries anciennes se trouvent reléguées vers des centres secondaires (qui dépendent du centre de l'agglomération principale) de nouvelles activités, PME, professions libérales, fonctions logistiques, services aux entreprises et aux ménages investissent les centres urbains... Ces activités sont spécifiquement urbaines pour au moins deux raisons : elles nécessitent des flux d'échanges interpersonnelles infiniment variés d'une part et d'autres parts ce sont des activités complémentaires et inter-liées qui se stimulent sans cesse entre elles.

Du fait, on assiste donc à un redéploiement spatial de l'activité dans l'espace urbain: les industries consommatrices d'espace se délocaliseront du centre urbain vers des pôles périphériques spécialisés; le centre urbain accueillera de nouvelles activités aux spécificités urbaines et de nouveaux établissements. Ce redéploiement spatial des activités et des établissements humains accompagne la compétitivité des territoires dans la mesure où : il contribue à la restructuration et à la modernisation de l'économie; il permet de dépasser les contraintes foncières aux centres urbains et améliore l'attractivité de la ville, tout en permettant la création de pôles secondaires spécialisés. Rappelons que la spécialisation est la démarche la plus adaptée aux petites agglomérations, tandis que les possibilités de diversifications se limitent à des villes importantes. Mais le schéma de redéploiement vertueux ne va pas de soit, ce qui nécessite d'accompagner le développement économique par l'aménagement de l'espace en intégrant la notion de projet urbaine pour un développement plus qualitatif.

3.4 L'aménagement de l'espace urbain pour accompagner le développement économique

L'aménagement sert à affirmer une reconfiguration économique des espaces, une redéfinition de l'identité économique de la ville, une pluralisation des acteurs de développement local et une certaine autonomie par rapport à l'État central. C'est en ce sens que l'urbanisme de projet succédera à l'urbanisme de plans. Alors que l'urbanisme de plan se caractérise par une approche quantitative des politiques urbaines, l'urbanisme de projet marque l'apparition de préoccupations plus qualitatives liées à un nouveau souci d'attractivité des territoires. Ce qu'une ville doit offrir, ce ne sont plus uniquement des surfaces constructibles et des infrastructures, mais des espaces urbains de qualité caractérisés par le développement dans le cadre d'un triptyque économique-social-environnemental. Le projet

⁵² Duranton, G. and D. Puga (2001): "Nursery cities: Urban diversity, process innovation, and the life cycle of products," American Economic Review, 91, 1454-1477.

urbain, qu'il soit d'aménagement ou de développement économique vient pour situer la ville par rapport à son environnement et développer ses avantages comparatifs.

- les enjeux spatiaux et tout particulièrement de redistribution des valeurs urbaines à travers les plans de développement et de l'aménagement urbain cèdent le pas aux enjeux économiques et stratégiques.
- le projet vise autant à mobiliser les acteurs, groupes et institutions urbaines et à constituer la ville en acteur collectif qu'à l'organiser spatialement.
- les projets sont caractérisés par des modes d'actions interactionnistes et négociés.

Dans la mesure où le développement économique est lié à l'aménagement de l'espace, et dans la mesure où ce dernier suppose une extension de l'espace urbain, un redéploiement de l'activité économique, une création de nouvelles opportunités économiques, il est donc essentiel que toute démarche d'aménagement (installation ou extension industrielle, nouveaux équipements, nouvelles zones d'habitation, d'industrie, nouveaux tracés, etc.) soit intégrée dans le schéma global d'organisation de l'espace de la ville. Il s'agit d'institutionnaliser l'investissement dans le cadre de l'aménagement urbain ou de projet de ville. Dans ce cas les économies que procure l'agglomération peuvent être pleinement contenues à long terme de manière à ce que l'installation d'un nouveau projet n'engendre pas des externalités négatives qui affectent l'image de la ville.

3.5 Quels enseignements pour orienter une politique de développement local?

Pour une grande ville, une diversification relative dans la base économique semble appropriée dans la mesure où elle est source d'économie d'agglomération. Pour les villes de petites et moyennes tailles, le rassemblement du savoir-faire sur une branche d'activité semble le plus approprié, à condition qu'elles ne se referment pas dans une spécialisation totale de type mono-industrie. Alors que la taille de l'agglomération est très ambiguë et reste à apprécier selon des considérations particulières, l'image de la ville semble dans ce cas un facteur déterminant à inclure comme élément commun quelle que soit la stratégie de développement. L'image de la ville synthétise l'ensemble des facteurs de compétitivité.

Le profit technique de l'espace économique en voie d'aménagement est une donnée essentielle pour le développement d'une stratégie locale, de même que, l'environnement institutionnel dans lequel évoluent les acteurs. Au-delà de ces deux composantes, il y a aussi une composante immatérielle importante et complexe : celle des relations entre les éléments constitutifs d'un pôle de compétitivité. Compte tenu de ces éléments, un pôle de compétitivité sur un espace donné devient un tout et la base sur laquelle il repose doit être un tout cohérent. Dès lors, il devient inconcevable de penser un pôle de compétitivité dans la mesure où au moins un des éléments est déficient, d'où l'importance capitale du principe de cohérence pour mener une stratégie de pôle de compétitivité. Ce principe de cohérence postule une infrastructure économique harmonisée et diversifiée pour les entreprises, des centres de recherches et des universités performants, des institutions de régulations et d'incitation aussi performants. Tous ces facteurs doivent se converger dans le cadre d'un projet d'avenir qui répond aux aspirations des acteurs locaux.

Dans le cas des pays en développement comme l'Algérie, l'enjeu consiste à transformer un espace plus ou moins structuré et spécialisé économiquement en un territoire voué au développement d'entreprises orientées selon l'avantage spécifique du milieu. Il est donc

question de créer de nouvelles opportunités pour l'industrie ou la production technologique au sens large. La ville en tant que lieu de concentration de capital humain, infrastructurel et réceptacle de nouvelle technologie est par excellence un milieu en devenir de pôle d'innovation et de création. Mais son devenir ne va pas de soi; il dépend de sa capacité d'adaptation d'une structure moderne, d'une culture qui transforme en équilibre les disharmonies résultantes des différences entre niveaux d'aspirations, niveaux techniques, structure sociale et économiques et entre nature des motivations des acteurs économiques.

Une fois que le principe de cohérence est plausible à certains niveaux de considération, ce pose alors la question de la démarche à entreprendre. Quelles sont les démarches à entreprendre pour le développement d'un pôle de compétitivité ? Selon les enseignements théoriques et pratiques esquissés plus haut nous pouvons entrevoir la démarche en trois temps:

- Une étude prospective de l'espace en voie d'aménagement.
- le choix des branches d'activité, qui nouent entre le profil technique, institutionnel et humain de l'espace considéré.
- le choix d'une stratégie à suivre dans des démarches opérationnelles; en terme d'acteurs (publiques, privés), de modalité (acteurs locaux ou étrangers), une structure atomiques autour des petites et moyennes entreprises ou bien une considération pour des entreprises pilotes.

Il s'agit en premier lieu d'une démarche descriptive de l'espace en question avec tous les attributs en mesure d'être intégrés dans une stratégie de développement, ce qui ramène au choix d'une stratégie possible, ensuite une démarche opérationnelle qui consiste en la mise en œuvre d'une stratégie compatible avec la spécificité du milieu.

Conclusion

Dans le passé, l'avantage comparatif faisait la marque de commerce d'une nation, région, ville. Désormais, le développement décline cet avantage comparatif au profit d'autres facteurs spécifiques construits à partir des plans d'action qui visent à dynamiser les nouvelles potentialités et la vocation des villes et des régions. C'est pourquoi l'on assiste aujourd'hui au déclin de certaines régions industrielles, autrefois prospères et attractives au profit des villes qui s'adaptent au nouveau contexte dans lequel l'avantage spécifique crée joue un rôle fondamental dans la productivité des entreprises. C'est peut-être à ce niveau que le rapprochement entre l'économie spatiale et l'économie industrielle est raisonnablement significatif à travers l'analyse des systèmes de production localisés.

Dans la première section, le retour sur les fondements théoriques du système productif nous a montré que l'efficacité d'une industrie est tributaire de l'organisation spatiale en agglomération qui génère des économies pour une industrie qui s'y localise. La résurgence du système productif peut être considérée comme la configuration la plus adaptée pour les milieux locaux face à l'essor de la mondialisation, cependant il n'existe pas de modèle typique pour toutes les économies du monde, c'est pourquoi l'on assiste à la bifurcation du système productif, clusters, SPL, district, technopole... l'avantage de ces formes productives est de permettre une adaptation de l'industrie au contexte et à la spécificité locale de chaque pays.

Dans la deuxième section nous avons vu que la reconsidération économique de la ville va de paire avec la multiplication des systèmes productifs, à partir des années 1980. Pour une ville l'avenir est d'autant mieux assuré qu'elle favorise la génération des externalités positives en termes de capital humain, de proximité et des économies d'agglomération. La

reconfiguration des villes en termes de concentration productive, de spécialisation ou de diversification tient compte de leur dotation en facteurs de compétitivité, de leur taille et de la stratégie de développement économique spatiale du pays. Cependant, la concentration géographique n'est pas suffisante pour elle-même, dans la mesure où les externalités sont conditionnées par l'organisation en réseaux qui ne relève pas forcément de la proximité géographique. Ainsi, l'intervention de l'Etat et des institutions est importante à travers la mise en œuvre des stratégies d'action d'aménagement du territoire.

La conclusion synthétique que l'on retire des deux sections est que la différenciation spatiale par l'organisation productive des entreprises ou par l'action d'aménagement du territoire est une source d'externalités positives ou négatives pour l'activité économique. L'aménagement du territoire dans sa nouvelle acception est une forme d'action publique de soutien aux économies régionales et locales compte tenu des spécificités territoriales (structure des entreprises locales, institutions et nature des interactions entre les agents économique). Afin que l'aménagement du territoire soit efficace, le rapport qu'entretiennent les entreprises avec leur environnement doit être appréhendé dans ses différentes dimensions. Les travaux menés sur les districts, les SPL, les milieux innovateurs, les parcs technologiques, sont au fondement des politiques publiques de développement territorial et notamment celle des pôles de compétitivité. En ce sens, l'aménagement du territoire, notamment au niveau local devrait s'articuler sur le modèle territoriale du développement économique et appuyé par des actions concertées d'une manière beaucoup plus horizontale entre les différents acteurs.

Chapitre 5

Ville et configuration de l'espace économique algérien

L'espace économique est structuré par les villes. Comprendre le rôle et l'implication de la ville dans la formation, l'organisation et la production de l'espace est aujourd'hui une question qui requiert beaucoup d'intérêt chez les économistes autant que chez les spécialistes des questions de développement. Dans les quatre chapitres précédents nous avons essayé de cerner le rapport ville-économie à travers un retour sur les fondements théoriques et historiques du sujet. Dans le présent chapitre nous nous intéresserons à l'espace économique algérien à travers la ville, sa configuration suivant les différentes étapes de développement du pays, ses caractéristiques, l'implication de la ville dans la structure de l'espace économique et sa perspective de développement. Pour mener à terme ce projet nous avons choisi adopté l'approche suivante.

D'abord cerner les conditions de formation de l'espace urbain en Algérie, en effectuant un retour sur l'évolution du processus de production de l'espace urbain datant de la colonisation française, ensuite la période de l'indépendance qui sera elle-même considérée en deux périodes, celle de l'économie dirigiste et la période de l'ouverture économique.

En Algérie, après l'indépendance le processus d'urbanisation est accéléré et, est caractérisée aussi par un développement de petites et moyennes agglomérations... C'est sur ces critères entre autres, que nous reviendrons ici pour caractériser le phénomène d'urbanisation en Algérie. Enfin, étant donné que la ville est un élément important dans la structure des territoires à travers les réseaux urbains que recouvre le pays, nous intéresserons aux conséquences, du processus d'urbanisation sur le développement territorial du pays.

Dans les nouvelles perspectives économiques, la tendance à la décentralisation, le développement régional et les considérations d'ordre territorial sont des facteurs important dans les stratégies de développement dans un contexte économique marqué par la mondialisation et la métropolisation. C'est dans ce contexte même que la stratégie des pôles de compétitivité en Algérie prévoit une reconstruction économique territorialement équilibrée. Nous reviendrons sur cet élément à la fin de ce chapitre.

1- La production de l'espace urbain en Algérie

Pour comprendre l'organisation de l'espace urbain aujourd'hui, il est nécessaire d'opérer un retour sur les conditions de sa formation historique dont certains éléments l'imprègnent toujours. En observant la ville algérienne nous pouvons entrevoir une juxtaposition de trois types de structures marquantes: une structure de l'ancienne ville coloniale, des constructions datant du zonage de l'époque socialiste, un conglomérat de bâtisses individuelles. Nous proposons de voir principalement en deux temps l'évolution du processus de production de l'espace urbain, d'abord pour la période datant de la colonisation française ensuite la période d'indépendance qui sera elle-même scindée en deux périodes, celle de l'économie dirigiste et la période de l'ouverture économique.

1.1 La ville coloniale

Avant la conquête française il n'existait pas de grandes villes structurées en Algérie, seulement quelques petites villes historiques (médiņas) et des villages traditionnels. L'Algérie

était un pays très peu urbanisé. À titre d'exemple, la ville de Bejaia à la conquête française en 1930, avait une population qui n'atteignit pas deux milliers d'âmes, elle n'était qu'un village parmi plus de 80 autres que compte la région¹. En plus, chaque ville formait une réalité singulière fortement autonome et possédait une organisation sociale et spatiale obéissant à un principe de cohérence et d'intégration propre. Du fait, nous pouvons avancer que la forme que recouvre la ville « moderne » en Algérie est une construction coloniale comme c'est le cas dans la plupart des pays colonisés où l'urbanisation est d'abord un fait militaire. La majorité des pays en développement ont accédé à la ville par la ville coloniale (création ex-nihilo ou juxtaposition à la ville traditionnelle).

« S'il est évident que la colonisation n'importe pas la ville en Afrique, on peut toutefois énoncer que la majorité des Africains accèdent à la ville via la ville coloniale[...] Dans cette perspective, la ville peut être envisagée en tant que « construction coloniale », non dans le sens où elle n'existerait pas auparavant et ne se déploierait pas de manière autonome ou dans le sens où les colonisateurs en seraient les initiateurs, mais dans le sens où ils en monopolisèrent la définition officielle pendant quelque trois quarts de siècle »².

O. Goerg, (2006)

L'Algérie ne fait pas une exception à cette règle, en ce sens que les colons n'y ont pas importé la ville en tant que modèle d'organisation de la vie sociale, mais ils l'ont reconfigurée de manière profonde sans même se soucier des structures existantes. Contrairement au fondement de la ville traditionnelle, l'urbanisme colonial de style militaire est fondé sur le principe d'accessibilité, sur le souci d'assurer une transparence à la nouvelle puissance française: larges avenues, vastes places, bâtiments monumentaux, constructions en front de mer. L'urbanisme colonial s'est accompli comme le décrit H. Mebirouk

« Sans aucun ajustement ni la moindre intégration. Ils [les français] ont induit un tissu urbain en dislocation avec les fondements de la ville traditionnelle »³.

H. Mebirouk (2004)

Dès lors la politique dite d'urbanisme coloniale se confond avec une politique d'expropriation qui supprime purement et simplement des structures anciennes pour mettre en place de nouvelles structures au service d'une civilisation occidentale.

La construction de la ville coloniale est clairement fondée sur le principe de la hiérarchie avec un accès à la ville comme étant le résultat d'un privilège pour la population locale dont les règles sont administrativement fixées:

« Les quartiers indigènes doivent être divisés en deux zones. La première, la plus voisine du quartier européen, étant réservée exclusivement aux semi-évolués [...]. Séparée de cette zone par un boulevard d'au moins quarante mètres, la seconde zone dans laquelle les indigènes vivent suivant leurs habitudes »⁴.

Gouverneur Hesling (1926)

L'emploi d'une terminologie différenciée « quartiers indigènes »⁵ pour en nommer les lieux procède d'une volonté de mettre à l'écart les populations colonisées et de les renvoyer à

¹ M. Kheladi : Urbanisme et systèmes sociaux, la planification urbaine en Algérie, OPU 1993, P. 155

² O. Goerg, domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination, revue Afrique et histoire N° 5, 2006. Page 16

³ H. Mebirouk : La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine. (2004) Version numérique.

⁴ Circulaire du lieutenant-gouverneur Hesling du 14/04/1926 cas de la Haute-Volta, cité par Odile G, op cit, P. 36.

⁵ « L'emploi d'un vocabulaire spécifique est un mécanisme généralisé dans la pratique coloniale: la mise à l'écart du colonisé démarre par le langage, à commencer par le terme d'« indigène » qui, du sens neutre d'autochtone, en vint à désigner un statut légal et à renvoyer les sujets colonisés à une altérité fondamentale », L'auteur note

une dissemblance fondamentale. La représentation dichotomique de la ville, au profit d'une différenciation des espaces se matérialise dans la réalité par une double ségrégation: la division sociale se superpose à la division raciale:

«les européens forment presque exclusivement la classe capitaliste et les algériens la classe prolétarienne. Les équipements collectifs sont strictement mesurés pour répondre aux besoins limités de la population coloniale. Du fait, les indigènes devinrent des «sujets» et furent exclus de la sphère des biens faits qu'offre la civilisation aux «citoyens»¹.

M. Kheladi (1993)

Ainsi la ville sera longtemps perçue comme un reflet de la colonisation et non pas un facteur de changement et de modernisation de la société pour la population locale, d'ailleurs la ville algérienne de l'époque coloniale a été construite en considérant ses liens et en tenant compte de son articulation avec l'économie française qui se développe à l'encontre de la société algérienne. Mais comment cette structure et cette perception vont-elles évoluer après l'indépendance.

1.2- L'évolution de la ville algérienne après l'indépendance

Après l'indépendance, l'urbanisation en Algérie pourrait être répartie fondamentalement en deux périodes, la période de l'économie dirigiste ou l'Etat et le principal acteur de l'urbain qui va de l'indépendance jusqu'à la fin des années 1980, la seconde période commence avec la libéralisation de l'économie et la fin de tout Etat dans les années 1990 où l'on assiste à la libéralisation du marché foncier et à la multiplication des acteurs urbains.

1.2.1- De 1962 à la fin des années 1980: l'Etat principal acteur de l'urbain

Cette période pourrait être répartie elle-même en deux période, la première correspond à un rôle de l'Etat principalement centré sur la gestion du parc immobilier et des villes, la deuxième est marquée par un rôle de l'Etat dans l'introduction d'instruments d'urbanisation et la réalisation opérationnelle des projets urbains.

1.2.1.1- la réappropriation des villes 1962-1970

Cette époque correspond aux premières années de l'indépendance, le départ des européens libère la population locale qui se précipite pour la réappropriation de la ville. Durant la première décennie de l'indépendance, le pouvoir public s'est contenté de gérer le parc de logements hérité en dépit de l'exode massif.

1.2.1.2- La première phase d'extension des espaces urbains 1970-1985

Suite à l'exode rural massif, les villes atteignaient un seuil de saturation et subissent le développement d'un habitat informel important sous des formes diverses sur des sites non planifiées. Selon le rapport du CNES (1999) sur la ville algérienne, un décalage entre les programmes d'habitation et le développement des secteurs secondaire et tertiaire est constaté à partir des années 1980. Il en résulte un déficit important du parc de logements et son corollaire, la densification des logements et la prolifération de bidonvilles.

aussi que dans le cas des villes, l'emploi d'une terminologie différenciée pour en nommer les lieux procède de la même volonté. O, Goerg idem, P 26

¹ M. Kheladi, op cit, p. 155.

« Le phénomène d'occupation des terrains publics par l'habitat illicite a débuté à partir des années 1970, phénomène perçu par les familles dépourvues d'un logement comme un droit légitime surtout que le discours politique de la période planifiée l'a vigoureusement souligné »¹.

CNES (1999)

Face à cette montée en puissance des constructions illicites et l'extension du périmètre urbain, la décennie 1970 va connaître la mise en œuvre d'instruments de maîtrise de la croissance urbaine, et la concrétisation d'une série d'opérations d'urbanisme. Cette époque a connu l'émergence d'une nouvelle programmation urbaine et d'une nouvelle politique de l'habitat. De nouveaux modes d'urbanisation caractériseront la ville algérienne. Il s'agit de la politique du lotissement, menée depuis 1974 en faveur des réserves foncières communales², des programmes planifiés des Zones d'Habitat Urbain Nouvelles (ZHUN) qui ont dominé les périphéries des anciens centres. En fait, loin de réaliser les objectifs escomptés, cette démarche se développera à l'encontre même d'une politique nationale socialiste comme le constate Kheladi Mokhtar (1993), vingt ans après l'indépendance, dans un pays libre à option socialiste, les villes algériennes recouvrent toujours des classes sociales. Le fait le plus grave est que l'aménagement de la ville consolide cette différence dans le mode de vie de la population.

«... l'existence d'une différence dans le mode de vie de certaines franges de la population, que l'aménagement de la ville a contribué à maintenir et à consolider. Il semble même que le planificateur intègre cette différenciation comme variable dans ses calculs au lieu d'essayer de l'éliminer ou de la réduire »³.

K. Mokhtar (1993)

Une contradiction entre les aspirations de la population et la stratégie de développement du pays.

Marc Cote (1993) souligne le décalage qui existe entre le désir de bâtir l'Algérie et les possibilités de la réalisation d'une telle ambition en décrivant ce que le pays a voulu construire à son indépendance il note:

« un espace à l'image de la société qu'il voulait se donner, un espace unifié, urbanisé, industrialisé, étatisé, en un mot un espace moderne »⁴.

M. Cote (1993)

Plusieurs facteurs font que non seulement cet espace moderne n'aura pas le jour, mais d'autres conséquences néfastes vont émergées, elles sont inévitables face aux défaillances des stratégies de développement et aux mutations socio-spatiales.

1.2.1.3 Impulsion de la ville face aux échecs des stratégies de développement et de la planification urbaine.

Après l'indépendance, le pays s'est engagé dans la voie de la planification centralisée qui est un outil pour l'Etat d'infléchir la marche de l'économie autant qu'un outil de modernisation et d'aménagement permettant une meilleure répartition géographique des activités et des ressources avec une prise en charge des besoins de la population et le souci d'un équilibre territorial. Comment cette politique de développement a-t-elle influencé l'essor de l'urbanisation? Nous allons nous appuyer sur trois facteurs.

En premier lieu, la stratégie industrielle qui vise à consolider la base productive dans les villes par les industries industrialisantes afin de construire une économie solide et d'assurer la création de l'emploi a largement contribué à l'élan de l'urbanisation. La stratégie

¹ Conseil national économique et social (CNES), Rapport sur la ville algérienne ou le devenir urbain du pays, www.cnes.dz/cnesdoc/cneshtm/ville.htm

² Notant que durant cette période, le foncier est nationalisé (1974) et l'espace urbain libre est municipalisé

³ M. Kheladi, op cit, P, 157.

⁴ M. Cote : L'Algérie ou l'espace retourné, éd. Media plus, Alger, 1993.

industrielle est une des composantes des politiques de développement régional mise en place par l'Etat. À l'échelle locale, l'intervention sur l'industrie se limite à la planification, mise en œuvre au moyen d'une norme spécifique comprise dans le plan de développement et la délimitation d'espaces réservés à cette fin à partir de critères de zonage assez stricts. Toutefois, l'attraction des villes n'est pas suffisamment prise en considération, du fait qu'il résulte un déficit important dans le parc de logements et une pression sur les équipements de développement et les infrastructures sociales, la prolifération de l'habitat informel.

En deuxième lieu, pour promouvoir un équilibre territorial entre les villes et les campagnes des réformes agraires ont été lancées sans se soucier de pratiques traditionnelles. Les pratiques agricoles traditionnelles qui reposent sur un système d'entraide entre les familles, particulièrement lors des travaux importants, garantissent une grande autonomie à la communauté. Cette relative indépendance des individus permet une liberté dans les pratiques agricoles. Avec la mise en place du système de l'autogestion le gouvernement souhaite contrôler et réglementer l'activité agricole. La transformation du système agricole traditionnel aura comme principale conséquence la modification des rapports des paysans à la terre. La collectivisation sera sanctionnée par un échec dans la conséquence immédiate a été une diminution de la production. Du fait, la baisse des revenus agricoles et la dégradation des conditions de vie dans les zones rurales sera inéluctablement suivie par l'afflux de la population vers les villes.

En troisième lieu, un regard sur la ville dans le cycle classique de planification urbaine montre que la délimitation topographique de l'assiette urbaine face à une extension physique de la ville laisse développer des constructions entravant la perspective de développement de la ville. En effet, l'organisation de l'espace urbain par les pouvoirs publics se résume au zonage fonctionnel privilégiant les centres à travers les stratégies de localisation des activités commerciales, des fonctions résidentielles et industrielles sur un périmètre urbanisable restreint au détriment de la périphérie immédiate, même lorsque les axes de communication le permettent, ne font que réduire l'espace urbain à un périmètre restreint. La prolifération des constructions individuelles et la périurbanisation en dehors de l'assiette « officiellement » urbanisable font que la morphologie de la ville correspond beaucoup plus à une nébuleuse de villages ne disposant pas d'infrastructures nécessaires, et qui se développent en dépendance fonctionnelle de la ville centrale.

1.2.1.4 Conséquences socio-spatiales de cette période

Loin de corriger les distorsions spatiales héritées du système urbain colonial, la politique d'industrialisation, l'échec des stratégies de développement agricole ont été lourds de conséquences. Les distorsions spatiales se trouvent accentuées et aggravées par la forte concentration de la population qui nécessite à son tour de nouveaux logements et des équipements. Parmi les effets les plus pervers de cette époque, nous avons :

- Le déplacement massif de la force de travail vers les villes et la dégradation des conditions générales d'habitat pour de larges couches de la population; entassement, saturation et détérioration des logements existants dans les villes,
- L'étalement du périmètre urbain au détriment des terres agricoles: entre 1981 et 1985, 40000 hectares (dont 30 000 provenant du secteur public) de terres agricoles ont été prélevés pour l'habitat et les infrastructures, selon le Ministère de l'agriculture en 1992¹.

¹ Selon le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement « bilan sectoriel et spatial » mission 1, rapport 1 ; projet SNAT 2025, juillet 2004.

- L'extension spatiale des villes s'amplifie avec la réalisation de l'habitat collectif selon la procédure ZHUN. La ZHUN est le moteur essentiel d'urbanisation qui a marqué les villes de l'Algérie indépendante.

Du fait, les formes que revêt l'urbanisation en Algérie dans la période socialiste sont plus problématiques, alors que le pays s'engage dans un processus de transition économique.

1.3 De 1990 à nos jours: ouverture économique, changement institutionnel et multiplication d'acteurs urbains

Depuis 1990, l'univers économique change de manière drastique, les mécanismes économiques ayant fondamentalement changé. La structure qui a été pendant longtemps relativement stable laisse place à un environnement changeant et incertain dans un contexte de transition économique. Les politiques locales de soutien à l'économie et l'initiative privée succéderont aux formes d'actions publiques à travers les cycles classiques de planification centralisée. La gestion et la production de l'espace urbain ne sont plus l'apanage de l'Etat, désormais la configuration des espaces urbains est soumise à une multiplicité des acteurs intervenants dans la ville. Cependant, si la période qui va de 1989 à 2000 a été marquée par le retrait de l'Etat, celui-ci aura un rôle prépondérant dans les actions sur la ville à partir des années 2000.

1.3.1 La période 1990-2000

Sur le chapitre de l'urbanisation, cette période se démarque de la précédente par deux faits : l'introduction de nouveaux outils d'aménagement et la multiplication des acteurs qui interviennent dans l'espace urbain.

1.3.1.1 Ouverture économique et naissance de nouveaux outils d'aménagement urbain

Le début de la décennie 90 annonce un net recul de l'Etat en tant que principal acteur de l'urbain en Algérie. Il y a eu redéfinition de toute la stratégie socio-économique et une réévaluation de l'action publique sur l'espace urbain à travers la régularisation de l'habitat illégal, la libération du marché foncier, la libération des études d'urbanisme, La réorientation de la politique de l'habitat vers la promotion immobilière. Cette période est marquée par la mise en place de nouveaux instruments d'urbanisme susceptibles d'encadrer l'essor des villes.

L'urbanisme sera mis en œuvre par le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et Plan d'Occupation du Sol (POS) auxquels nous pouvons ajouter le PAC pour les zones côtières. PDAU et POS ont été instaurés par la loi 90-29 du 01-12-1990, relative à l'aménagement et à l'urbanisme et ses décrets d'application 91-177 du 28-05-1991, et 91-178 du 28-05-1991. Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure. Le POS est un instrument d'urbanisme réglementaire, procédant d'une politique de protection. Dans le respect des dispositions du PDAU, il fixe de façon détaillée les droits d'usage du sol et de construction pour le secteur concerné. Le PAC (le Plan d'Aménagement Côtier) est initié dans les communes du littoral afin de protéger les espaces côtiers, notamment les plus sensibles, la loi « littoral » institue un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière, délimite l'espace littoral, identifie les différentes sources et formes de pollution et d'érosion.

Malgré l'introduction de ces outils d'aménagement, les villes algériennes continuent d'enregistrer des disfonctionnements ; ce que nous pouvons expliquer par :

- La dominance du caractère quantitatif: les outils d'aménagement urbain visent la programmation, la quantification des besoins et leur localisation spatiale en termes de disponibilités foncières. Les programmes ne sont pas soumis à des contraintes majeures (usage agricole, géotechnique ou formes juridiques de propriété, perspectives de développement futur...).
- La persistance de deux modes de gestion. L'abandon du socialisme reste superficiel parce que les caractéristiques de son mode de gestion sont encore profondément enracinées.

« ...on continue, toujours à parler de ZET, de ZHUN, de ZI ; le ministère de la planification n'existe plus mais dans il y a dans chaque wilaya une Direction de la planification (DPAT) ; l'administration est toujours aussi lourde, bureaucratique et papivore ... »¹.

M. Kheladi (2006)

Un phénomène qui persiste face à des contraintes de l'inadaptation des missions de l'administration locale à la complexité de la gestion des villes.

- L'absence d'une politique urbaine qui s'inscrit dans une stratégie d'Aménagement du Territoire; l'absence de stratégie de gouvernance qui impliquerait la société civile dans le processus d'urbanisation et de gestion de la ville. Le pouvoir central est parfaitement conscient des problèmes mais ne sait ou ne veut pas les régler.

« La ville algérienne ne doit plus être uniquement un espace de résidence, où toute politique urbaine se confond avec celle du logement. Elle doit être surtout un espace économique qui maximalise les performances des acteurs de la vie économique et sociale »².

Projet S.N.A.T (2025)

1.3.1.2- Ouverture économique et multiplication des acteurs dans l'espace urbain

Après avoir été long temps monopolisée par l'Etat, la configuration de la ville sera le résultat d'interventions de nombreux acteurs, à partir des années 1990. Ces différents acteurs défendent chacun ses valeurs et ses intérêts, nous en distinguons quatre :

Les acteurs économiques. Nous y trouvons surtout les petites et moyennes entreprises qui créent des emplois et produisent tant bien que mal les logements et équipements sociaux.

Les acteurs politiques. Il y a, bien sur, les instances nationales, régionales et locales qui sont chargées de mettre en œuvre les projets et d'assurer la cohérence national-local.

Les professionnels de l'espace. C'est la catégorie des architectes, urbanistes, aménageurs... Ils jouent un rôle très important dans la configuration (défiguration) de la ville.

Les habitants-usagers-citoyens. Entendons par-là les associations de citoyens (associations de propriétaires, d'habitants ou usagers, de protection de l'environnement...) qui peuvent constituer et constituent dans bien des cas, des groupes de pression pour atteindre des buts précis et permettre aux minorités de défendre leurs droits et de s'opposer à certaines actions urbaines importunes. Cette catégorie d'acteurs a fini par acquérir le statut d'acteurs à part entière.

Malgré les nouveaux instruments d'aménagement urbain, le retrait de l'Etat, la multiplication des acteurs et le manque d'encadrement n'ont fait qu'aggraver les problèmes qui vont crescendo durant les années 1990. Intégrer les différents acteurs dans le processus de

¹ M. Kheladi: introduction du document de Colloque international, l'articulation espace local-espace mondial : Enjeux, problèmes et perspectives. Université de Bejaïa, les 21 et 22 juin 2006. P. 4

² Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, P 102.

production et de gestion de l'espace urbain avec leurs intérêts conflictuels est une tâche qui pour l'heure n'a pu être surmontée. C'est pourquoi l'urbanisation est l'un des secteurs les plus problématiques et les plus dramatiques en Algérie. Un laisser-faire de mauvais aloi a fait que la croissance des villes est caractérisée essentiellement par un étalement multidirectionnel du cadre bâti; engendrant des tissus urbains non-structurés et faiblement équipés. Des quartiers entiers sont de ce fait marginalisés, le cadre de vie se dégrade et une importante perte en terres agricoles.

Une prise en considération des enjeux économiques, sociaux et environnementaux dans l'espace urbain, de la multiplication des acteurs et de la divergence de leurs intérêts nécessitent certainement l'instauration d'un système de gouvernance locale comme cadre globale impliquant tous les acteurs locaux qui intervient dans l'espace urbain.

1.4- La reprise de l'action publique : projets structurants et loi sur la ville

Le redressement des prix du pétrole à partir des années 2000 donne un nouvel élan aux actions de l'Etat. Le retour de l'intervention de l'Etat dans les espaces urbains en tant qu'acteur-constructeur se matérialise à travers le lancement d'opérations d'amélioration urbaine, de projets d'habitat et d'équipements, d'autres projets pour l'insertion des villes dans une nouvelle perspective de modernisation et de mise à niveau sur le plan fonctionnel. Il s'agit d'une nouvelle démarche tendant à faire de l'urbanisme un cadre de recomposition territoriale visant la promotion d'une stratégie publique d'opérationnalité, d'une stratégie d'acteurs d'où émerge la société civile, d'une prise en considération des mutations socio-économiques de la ville à travers des PDAU élargis et une nouvelle loi sur la ville.

1.4.1- Pour une stratégie publique d'opérationnalité

L'après-indépendance voit se multiplier les grands projets structurants et d'aménagement du territoire. La réalisation se ralentit cependant avec la crise économique des années 80. Une crise qui débouchera sur une phase de développement régressive dans tous les espaces et dans tous les domaines avec le recul de l'Etat comme principal acteur de l'aménagement d'une part et la mise en arrêt des grands projets structurants d'autre part. Le redressement des prix du pétrole durant la décennie 2000 soutiendra la reprise des grands projets délaissés pendant la période de crise et marquera le début des programmes de relance économique. Ce nouveau contexte donnera naissance à de nouvelles formes d'aménagement à travers des infrastructures conséquentes et des projets urbains combinés à des fonctions urbaines. L'objectif est la restructuration et l'opérationnalité du territoire à travers des projets urbains combinés à des fonctions urbaines et des infrastructures conséquentes.

1.4.2- Pour une stratégie d'acteurs où émerge une société civile

L'urbanisme en Algérie remonte à la période coloniale. C'est une urbanisation caractérisée par une vision centralisée, résumant l'action de l'aménagement à l'administration coloniale sans considération territoriale. L'aménagement concerne seulement les principales agglomérations liées économiquement à la métropole et l'action de l'aménagement dans la plupart des villes est réduite à répondre aux besoins des seuls colons: hôtels de ville, gare, chemins de fer, ports et sièges de l'administration et des entreprises. A l'indépendance vont se succéder trois décennies d'économie dirigiste qui feront de la ville un espace de pouvoir, avec une mainmise de l'Etat sur l'espace urbaine où l'habitant-usager est considéré comme un simple consommateur de services.

L'aménagement urbain relève de la compétence d'une élite politico-technico-administrative qui planifie et entreprend en faveur des «citoyens». Pour le citoyen, la ville est l'espace assimilé à l'ensemble des organes autoritaires de l'État qui exerce son pouvoir par l'intermédiaire de l'octroi de l'autorisation de bâtir, d'occupation des locaux et de l'exercice des activités économiques, de la perception d'impôts. Au trois décennies de planification centralisée succède une décennie de libéralisation qui ouvre sur des disfonctionnements et des pressions sur l'espace urbain notamment dans les grandes villes. A partir de 2000, on assiste à une stratégie d'acteurs d'où émerge un nouveau cadre urbain, la société civile où se redéfinit le rôle de chacun dans une démarche de coopération entre les instances publiques et les acteurs locaux. Cette stratégie devrait favoriser l'émergence de nouvelles formes évoluées de concertation et de coopération entre les acteurs urbains concernés pour la construction de leur avenir qui s'inscrit dans une perspective de «projet commun» territorialisé. Les fondements de la démarche s'inscrivent, dans le cadre du développement local et de la gouvernance territoriale. Cependant, la persistance de la centralisation et du caractère administratif dans la pratique de l'aménagement rendent difficile la mise en place de la stratégie d'acteurs qui pourrait contribuer à la solution des problèmes des villes algériennes d'un point de vue de la gouvernance territoriale. Théoriquement, la démarche et l'objectif sont clairs mais cette nouvelle démarche permettra-t-elle de parvenir à un traitement des disfonctionnements constatés dans les villes algériennes?

nous pouvons recenser deux contraintes à la mise en marche de cette stratégie d'acteurs. Les problèmes à la mise en place de la stratégie sont à la fois des contraintes héritées de l'ancien système centralisé qui limite le pouvoir des collectivités locales et des contraintes d'ordre stratégique. Les contraintes héritées se situent à deux niveaux:

- Les différents services qui représentent l'administration centrale et les ministères de tutelle ont des interventions généralement déterritorialisées, parce que fixées à l'échelon national. Le pouvoir municipal se trouve le plus souvent court-circuité par ces interventions.
- L'implantation des équipements et des infrastructures de développement principalement dans les chefs-lieux, pour cause d'économies d'échelle et de concentration des moyens techniques et humains, limite considérablement le pouvoir des collectivités en-dehors des chefs-lieux de wilaya.

Au-delà de ces contraintes héritées du système socialiste, se pose les problèmes d'ordre stratégique, il s'agit aussi de déterminer sur quoi doivent se fonder les objectifs d'action en matière d'urbanisme. La gestion urbaine a un objet spécifique d'action, l'espace urbain ; elle doit, par ailleurs, satisfaire aux critères d'efficacité. L'enjeu de l'attractivité implique le développement de stratégies axées sur des critères et normes de modernité qui doivent permettre aux villes de se positionner dans un environnement compétitif par rapport à d'autres villes situées à proximité, dans les espaces maghrébins et euro-méditerranéens. C'est pourquoi à partir de 2005, l'Algérie établit une nouvelle politique de la ville.

1.4.3- Pour une prise en considération des mutations socioéconomiques de la ville

Pour accompagner la reconstruction et les dynamiques socio-spatiales que connut le pays, de nouveaux dispositifs et cadres d'action ont été mis en œuvre. il s'agit du PDAU élargi et d'une nouvelle loi sur la ville.

1.4.3.1 La mise en œuvre des PDAU élargis

Contrairement aux programmes antérieurs qui s'appliquent seulement à l'espace communal de la ville, le PDAU élargi englobe plusieurs communes limitrophes pour la

réalisation des projets en partenariat intercommunal dans le cadre d'agglomération. Une autre de leur spécificité tient au fait que la réalisation de ces PDAU exige notamment une équipe pluridisciplinaire contrairement aux anciens qui se contentent des instances administratives. Un PDAU élargi favorise l'intercommunalité, une démarche qui s'inscrit dans la continuité spatiale et l'interdépendance fonctionnelle du territoire d'une région. La majeure partie des habitants d'une région est généralement partagée entre deux espace ou même plus : espace de travail, espace de résidence. Le plan donne un schéma d'organisation spatiale élargie permettant, la résorption du déficit dans le portefeuille foncier des grandes villes, l'encadrement de la croissance des agglomérations situées dans leurs périphéries.

1.4.3.2 La nouvelle politique de la ville

Face à la complexité de la problématique urbaine et au souci de préparer le territoire algérien aux enjeux de la compétitivité et de l'attractivité dans le cadre d'une stratégie nationale d'aménagement du territoire. Une nouvelle politique de la ville à été initiée en 2006 dont l'objectif est de donner un cadre globale pour encadre toutes les actions au niveau urbains.

L'article 7, de la loi sur la ville¹ annonce la politique de la ville comme un ensemble pluridimensionnel, plurisectoriel et multilatéral. Elle vise à réaliser le développement durable qui se concrétise à travers plusieurs volets: le volet du développement durable, l'économie urbaine, l'urbain, la culture, le social, la gestion et l'institutionnel. Chaque volet comporte des objectifs précis intégrés à l'action globale à mettre en œuvre.

La politique de la ville sera mise en œuvre dans le cadre de la déconcentration, de la décentralisation, de la gestion de proximité, de la bonne gouvernance, de l'information, de la culture et l'équité sociale. La réalisation de ces objectifs se fera en favorisant le partenariat entre l'Etat, les collectivités territoriales et les opérateurs économiques et sociaux pour la mise en œuvre des programmes de la politique de la ville (art, 14). les suggestions sur les lignes directrices pour la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire élaboré par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme avance que la politique de la ville et le renouvellement urbain consistent à faire de la ville un espace moderne au service de la préparation du territoire à la compétitivité et à l'attractivité:

«La ville algérienne doit être qualitative, compétitive, attractive et durable capable de répondre aux besoins de ses habitants, aux mutations qui la traversent, et de contribuer à une véritable culture et identité urbaine ».

Projet S.N.A.T (2025)

Pour atteindre ces objectifs, le pays devrait redoubler d'efforts à plusieurs niveaux notamment dans la promotion des systèmes productifs et la promotion de la fonction économique de la ville sur lesquels nous reviendrons au dernier élément de ce chapitre².

¹ Loi n° 06-06 du 21 Moharrem 1427 correspondant au 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville.

² Selon le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025 De tels objectifs seront atteints à travers :

- La régénération urbaine, la qualité de l'urbanisme, de l'architecture, des espaces verts et du patrimoine culturel ;
- La sécurité, la qualité des services publics : eau, déchets, éducation, santé...
- Le développement par la promotion des systèmes productifs, des activités et des emplois
- Le rattrapage et la prévention des phénomènes d'exclusion et de marginalisation de la ville.
- La mise en place d'une autorité d'agglomération adossée à des instruments de régulation, afin de rayonner sur tout l'espace urbain.

2- Caractéristiques du processus de l'urbanisation et de la structure des villes algériennes

La ville est généralement définie par des critères quantitatifs (la taille de la population) et des critères qualitatifs (les fonctions urbaines). En Algérie, une agglomération est déclarée « ville » au seuil de 5000 habitants¹; selon les fonctions, l'urbain c'est d'avoir 75 % de la population active travaillant dans les secteurs non agricoles. L'urbanisation est un processus qui évolue selon les pays. En Algérie ce processus est accéléré, l'urbanisation est caractérisée par le développement de petites et moyennes agglomérations dont la population varie entre 5000 et 20 000 habitants, croissance urbaine qui dépasse la croissance démographique avec une périurbanisation non maîtrisée. Face à ce processus d'urbanisation de base accéléré, la plupart des villes manquent d'infrastructures nécessaires et de base économique pour pouvoir rayonner d'une manière efficace sur leur territoire.

2. 1 Un processus d'urbanisation accéléré

En Algérie le taux d'urbanisation augmente d'une manière accélérée. Depuis l'indépendance, passant de 31,4 % 1966 à 58,30 % en 2008. Autrement dit, trois algériens sur dix étaient citadins en 1966, alors qu'aujourd'hui, ils sont près de 6/10. La population agglomérée (regroupant les agglomérations des chefs-lieux et des agglomérations secondaires)² a connu une évolution rapide entre 1966 et 1998, de 6 408 920 personnes soit 53,3% à 23 698 819 personnes soit 81,5%. Ce processus d'agglomération, reflète l'évolution importante dans le nombre d'agglomérations recensées entre 1966 et 1998 conjuguée aux effets migratoires qui se sont exercés durant cette période. Sur la même période l'urbanisation avait connu un accroissement plus important que l'évolution de la population totale du pays. À titre d'exemple, entre 1977 et 1998, la population totale a augmenté avec un taux de 1,7 % tandis que la population urbaine a été multipliée par 2,5 passant de 6 700 000 habitants à 16 967 000 habitants (tableau 4).

Tableau 4: Evolution du processus d'urbanisation en Algérie

	Nombre d'agglomérations	Population Urbaine	Population Rurale	Population Totale	% Population Urbaine
1966	95	3 778 482	8 243 518	12 022 000	31,4
1977	211	6 686 785	10 261 215	16 948 000	40,0
1987	447	11 444 249	11 594 693	23 038 942	49,70
1998	579	16 966 937	12 133 926	29 100 863	58,30

Source: Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025

Nous pouvons entrevoir dans le tableau que l'urbanisation ne s'est pas faite par le croît des villes existantes mais par la promotion de petits bourgs et villages au rang

¹ Notons que le seuil de la population qui définit la ville varie d'un pays à l'autre : 5000 habitants en Algérie, 2000 habitants agglomérés en France, 10 000 en Espagne et 300 en Islande.

² Selon l'ONS (recensement général de la population et de l'habitat, Avril 2008) L'agglomération est un groupe de 100 constructions et plus, distantes les unes des autres de moins de 200 mètres. Une commune peut comporter une ou plusieurs agglomérations. L'agglomération où se trouve le siège de l'APC est appelée Agglomération Chef Lieu (ACL). Les autres agglomérations de la même commune sont appelées Agglomération Secondaire (AS). Une fois toutes les agglomérations délimitées, le reste de la commune constitue le territoire épars ou Zone Éparse (ZE) qui est le territoire de la commune où l'habitat est dispersé.

d'agglomérations. Ce sont essentiellement ces dernières qui ont amplifié la croissance urbaine. Alors que le critère quantitatif de l'urbain est acquis, le critère qualitatif qui implique les fonctions urbaines, reste insatisfait dans la plupart des agglomérations promues au rang de villes. En 1966, on comptait 95 agglomérations urbaines, en 1977 on passe à 211, en 1987 on en recense 447 en 1998 on atteint 580. D'une décennie à une autre le nombre d'agglomérations s'est multiplié par deux. A titre d'exemple, entre 1987 et 1998, les 114 nouvelles agglomérations ayant accédé à la strate urbaine représentent à elles seules 1 228 972 habitants, donc 22 % du croît urbain est lié au passage du rural à l'urbain¹.

2.2 Un rythme de croissance urbaine qui dépasse la croissance démographique

Selon le RGPH-2008, la population résidente totale a été estimée à 33 920 000 habitants au 16 Avril 2008. Le taux d'accroissement intercensitaire de la population résidente a été estimé à 1,6 % entre 1998 et 2008, soit le niveau le plus bas depuis l'indépendance. Il était 3,21 % entre 1966 et 1977, 3,08 % entre 1977 et 1987, 2,27 % entre 1987 et 1998. Le taux de croissance urbaine qui correspond à ces périodes est nettement élevé, l'écart entre le rythme de croissance urbaine et celui de la croissance démographique est le reflet de l'attraction des villes et de l'exode rural. Pour 2008, enregistre 85,7 % de la population totale résidente en milieu aggloméré et 14,3 % en zone éparse. Les agglomérations chefs-lieux abritent 69,5 % du total de cette population et les agglomérations secondaires, 16,2 %.

Tableau 5 : Croissance urbaine et croissance démographique

Période	Croissance démographique annuelle	Croissance urbaine annuelle	Écart
1966- 1977	3,20%	5,40%	2,20 %
1977-1987	3,01%	5,46%	2,45 %
1987-1998	2,15%	3,52%	1,37 %

Source : SNAT 2025, Diagnostic territorial, Mission 1 Rapport 2, Document de synthèse octobre 2004; P 338

Si la croissance urbaine est encore soutenue par une croissance démographique forte, il est important de souligner, et pour la première fois, un net fléchissement du rythme de l'accroissement de l'urbanisation puisque le taux de croissance urbaine qui était supérieur à 5 % par an depuis 1966 est passé à 3,52 % entre 1987 et 1998. Le fléchissement constaté au cours de la dernière décennie peut trouver son explication dans:

- La baisse de la croissance démographique naturelle en général et en milieu urbain en particulier. Depuis 1966, la croissance naturelle est passée de 3,2 % entre 1966 et 1977 à 2,15 % par an entre 1987 et 1998.
- L'indice de fécondité est de 5 en milieu rural et de 3 en milieu urbain.
- La stabilisation des grands mouvements migratoires interrégionaux. Entre 1987 et 1998, 84 % de la population est resté dans sa commune de résidence et 95 % dans sa wilaya de résidence.

2.3 Une croissance des niveaux urbains de base

Avant 1974, le réseau urbain national était structuré par des grandes villes après cette date de petits centres urbains sont promus à des nouveaux rangs administratifs (commune, daïra, et de wilaya). Aujourd'hui, le réseau urbain est marqué par la prédominance des petites villes de 10 à 20 000 habitants (un tiers des agglomérations urbaines en 1998). Les taux de

¹SNAT 2025 op, cit p. 342

croissance démographique les plus forts concernent les petites villes. Plus une ville est grande moins son rythme est élevé avec un taux graduel de la catégorie des plus grandes vers les plus petites. Ce sont les niveaux urbains de base (moins de 10 000 habitants) qui connaissent les taux les plus élevés, par opposition aux villes de plus de 100 000 habitants qui ont des taux presque toujours inférieurs. C'est dans la catégorie de petite ville que l'accroissement annuel est le plus élevé variant entre 5,75 % pour les agglomérations entre (10 et 20 000 habitants) et 12,3 % pour les moins de 10 000 habitants. Les moyennes et grandes villes le taux varié respectivement entre 3,68 %, 3,79 %, 1,90 % pour les agglomérations de 20 à 50 000, 50 à 100 000, + de 100 000 (tableau 6).

Tableau 6 : Taille des villes et croissance démographique

	Population 1987	Population 1998	Taux de croissance 87/98
+ de 100 000	5 747 096	7 098 384	1,90
50 à 100 000	1 457 145	2 212 786	3,79
20 à 50 000	2 288 778	3 434 335	3,68
10 à 20 000	1 448 247	2 711 755	5,75
- de 10 000	411 813	1 509 677	12,27

Source: projet SNAT 2025, Diagnostic territorial, Mission 1 Rapport 2, Document de synthèse octobre 2004;

Sur les 4 975 202 nouveaux urbains enregistrés entre 1987 et 1998, plus de la moitié ont été à l'origine du renforcement du réseau des petites villes (de moins de 50 000 habitants). Celles-ci ont absorbées plus de la moitié du croît urbain total. L'urbanisation par le bas est une particularité de tout le processus d'urbanisation en Algérie ; elle se fait par le passage de la trame rurale à la trame urbaine. Le changement dans le niveau d'urbanisation est parfois le fait du changement de statut des agglomérations (promotion administrative, du rurale à l'urbaine) sans la prise en compte des critères d'urbanisation.

2.4- Une urbanisation périphérique

Dans les zones périphériques des villes de plus de 100 000 habitants, les taux de croissance sont spectaculaires, ils dépassent les 10 % en moyenne par an. Cette urbanisation périphérique, si elle est générale à toutes les grandes villes, est surtout exacerbée autour des grandes métropoles du Nord et particulièrement autour d'Alger où le processus a abouti à la constitution de nouvelles formes d'urbanisation et d'organisation de l'espace métropolitain. Le développement d'un tel phénomène face à l'absence d'une politique de gestion des grandes villes se traduit souvent par la complexité de la gestion des problèmes urbains: écologiques, des cadres de vie. En plus de l'émergence des centres d'exclusion et de marginalisation induisant en outre une surcharge démographique, des extensions anarchiques et une déperdition du potentiel agricole.

2.5 Une urbanisation démographique sans assise économique

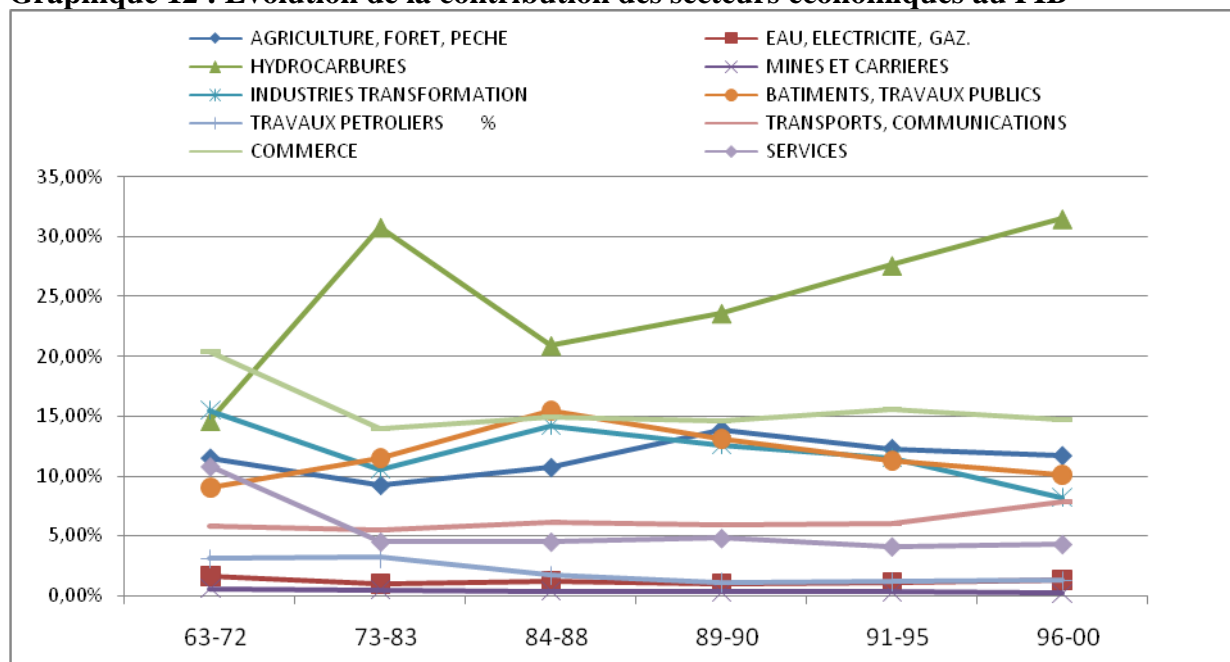
Si l'économie s'intéresse à la ville, c'est parce que celle-ci constitue le cadre des activités économiques. En Algérie, à l'exception des grandes métropoles qui disposent d'un soubassement économique et des grands équipements structurants, les autres villes de taille moyenne et petite¹ notamment celles qui se situent à l'intérieur du pays n'ont comme fonction

¹ L'article 4 du chapitre I de la loi d'orientation de la ville (Loi n° 06-06 du 21 Moharrem 1427 correspondant au 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville) défini:

- La métropole, l'aire métropolitaine, la grande ville, à partir d'un seuil de population qui dépasse 100 000 hab..

principale que l'encadrement administratif de vastes territoires qu'elles gèrent, ce qui fait que leur dépendance économique et financière est presque totale vis-à-vis du Nord. Cette situation engendre des dysfonctionnements qui aggravent les déséquilibres déjà existant sur le territoire national. De par le faible niveau de dotation infrastructurel et de l'absence d'une diffusion des activités économiques, les villes de l'intérieur et des Hauts Plateaux continuent d'évoluer selon le schéma de la dépendance par rapport à l'espace littoral tout comme les petites villes du Nord dépendent toujours des chefs-lieux de wilaya. En outre, l'urbanisation s'est intensifiée pendant les années 1980 alors que l'économie est entrée en période de crise. Après une croissance de 6,8 % en moyenne durant la décennie 70, l'économie plonge dans la stagnation voir dans la récession. Le taux de croissance économique moyenne réalisée entre 1980 et 1994 est à peine de 1,7 %, il est inférieur à celui de la population qui est de 3,05 pour la période de 1977-1987. L'urbanisation du pays n'a pas été accompagnée d'une diversification et d'une transition économique nécessaire pour asseoir une base économique aux niveaux des villes.

Graphique 12 : Evolution de la contribution des secteurs économiques au PIB



Source: Données du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Bilan sectoriel et spatial Mission 1 Rapport 1^{er} Juillet 2004.

L'évolution de la contribution des secteurs économiques à la formation de la production intérieure brute par périodes, montre une structure relativement stable (mis à part le secteur des hydrocarbures). Il est paradoxal qu'au moment où le pays enregistre un processus d'urbanisation accéléré, la contribution des secteurs économiques urbains (services, commerces, industrie, les transports et communications) à la production nationale ne change pas, et parfois même tend à la baisse (1984-95) pendant que la population urbaine passe de 11,7 à 17 millions entre 1987 et 1998 (tableau 8). Nous avons vu au premier chapitre que dans un processus normal les pays s'urbanisent au fur et à mesure que leur économie évolue vers une structure qui donne une prépondérance au secteur tertiaire. En Algérie, le constat est

- Une ville moyenne est l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre cinquante mille (50 000) et cent mille (100 000) habitants.
- Une petite ville est l'agglomération urbaine dont la population est comprise entre 20 50 000) habitants.

qu'il y a un déséquilibre certain entre l'urbanisation et l'assise économique des villes. Le seul facteur qui permet l'entretien des villes dans ces conditions et la rente des hydrocarbures.

2.6 Une urbanisation polarisée et territorialement disloquée

Le territoire algérien est caractérisé par une répartition déséquilibrée des populations. Les régions du Nord abritent 66,1 % de la population sur à peine 4 % du territoire, dont 40 % est répartie sur le littoral représentant seulement 1,9 % du pays), 25% se localise dans la zone des Hauts Plateaux sur 9 % du territoire du pays, 9% de la population est dispersée sur les 87 % du territoire dans sa partie Sud. Le déséquilibre dans la répartition spatiale de la population est révélateur de grandes disparités au niveau de ressources et moyens auprès des populations concernées (en matière de couverture sanitaire¹, scolarisation², emploi...). La région Nord Centre (tableau 7) est la plus peuplée et se distingue avec une concentration de 32,4 % de la population totale, et la moins peuplée est la région Grand Sud avec 0,20 % alors qu'elle dispose de la plus grande étendue (841 200 km²).

Tableau 7 : Répartition par région programme de la population et de densité

Région programme	Population RGPH 98	Superficie (km ²)	Densité (Hab/km ²)	Taux de croissance 98/87
Région Nord Ouest	4 858 309	35 643	136	1,77
Région Nord Centre	9 416 376	35 536	265	1,80
Région Nord Est	4 552 621	31 585	144	1,98
Région Hauts Plateaux Ouest	1 565 722	139 409	11	1,62
Région Hauts Plateaux Centre	1 920 349	110 190	17	3,44
Région Hauts Plateaux Est	4 225 591	53 617	79	2,39
Région Sud Ouest	564 221	760 900	1	2,67
Région Sud Est	1 826 394	373 644	5	3,01
Grand Sud	171 284	841 200	0,20	3,62
Algérie	29 100 867	2 381 724	12	2,09

Source : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, projet SNAT 2025, Diagnostic territorial, Mission 1 Rapport 2, Document de synthèse octobre 2004; P 70

¹ Concernant le personnel médical, on observe un ratio d'un médecin pour moins de mille habitants (967) au niveau national: (- 395) habitants pour la Capitale, et plus de 2100 habitants pour les wilayas de Djelfa et de Chlef. Par ailleurs, les wilayas des trois plus grandes villes du pays, Alger, Oran et Constantine, concentrent à elles seules la moitié des médecins spécialistes du secteur public et le tiers de ceux du secteur privé. S'agissant des infrastructures, le ratio de couverture en polyclinique reste stable autour d'une polyclinique pour 61 000 habitants au niveau national, avec des inégalités par wilaya significatives. 104 000 habitants pour la wilaya de Djelfa, 121000 habitants pour la wilaya de Médéa. Projet SNAT (2025), P 6

² Selon les régions programmes, les niveaux de scolarisation (6-14 ans) varie entre 86 % pour la région Nord Est et 72,3 % pour le grand Sud. Les régions Hauts Plateaux Est, et le Sud Est et Ouest se situent autour de la moyenne nationale. projet SNAT 2025 op cit, P 7

Tableau 8 : Distribution de la population urbaine par région

	Pop urbaine 1987	Part en %	Pop urbaine 1998	Part en %
Région Nord Ouest	2 236 279	19,11	2 993 140	17,64
Région Nord Centre	3 746 617	32,02	5 336 417	31,45
Région Nord Est	1 882 118	16,09	2 733 276	16,01
Région Hts Plateaux Ouest	574 579	4,91	975 826	5,75
Région Hts Plateaux Centre	606 697	5,19	1 082 549	6,38
Région Hts Plateaux Est	1 650 358	14,11	2 208 479	13,02
Région Sud Ouest	204 650	1,75	272 491	1,61
Région Sud Est	798 416	6,82	1 364 759	8,14
Total National	11 699 714	100	16966937	100

Source, SNAT 2025 op cit, P 340

Le nord du pays regroupe une population urbaine (tableau 8) de 11 millions d'âmes, soit 65 % de la population urbaine nationale contre 67 % en 1987. À l'intérieur de cette zone la région nord centre (la grande région d'Alger) concentre à elle seule 31,45 % de la population urbaine algérienne et 48 % de la population urbaine du nord du pays. Les hauts plateaux regroupent 25,15% contre 24,21% en 1987, mais Les hauts plateaux Est, contrairement à l'Ouest et le centre ont vu leur part diminuer. Cette partie orientale des hauts plateaux a une dynamique territoriale qui s'apparente à celle du Nord. Le sud concentre quant à lui 9,75 % de la population urbaine nationale contre 8,57 en -1987.

Si la tendance actuelle de l'urbanisation se poursuit, vers l'horizon 2020, le taux d'urbanisation serait de l'ordre de 75 % selon l'ANAT. La finalité des politiques d'aménagement du territoire et de population est de réaliser l'équilibre entre les ressources humaines, économiques tout en préservant l'environnement. Par ailleurs, elles se doivent de réduire les déséquilibres provoqués par les actions de développement tout azimut des années 70 tout en appuyant la construction d'un développement territorialisé.

3- Quelle implication du mode d'urbanisation sur l'organisation du territoire?

Le réseau urbain, support de l'organisation spatiale du territoire, est fortement marqué par l'influence des grandes villes au Nord du pays, celles-ci centralisent l'essentiel des fonctions stratégiques et d'infrastructures de base. En effet, l'urbanisation accélérée que connaît l'Algérie depuis l'indépendance (triplément de la population depuis 1962); l'absence d'une stratégie de développement territorial; l'attraction de la bande littorale, notamment la région nord-centre sont autant de facteurs qui ont contribué à renforcer la littoralisation. Nous donnerons les principaux traits de l'espace urbain dans la première partie, nous essayerons ensuite de voir l'impact sur l'organisation du territoire.

3.1. Un réseau urbain à prépondérance littorale en dépit d'une structure nationale

Depuis l'Antiquité, le littoral en Algérie a été particulièrement convoité. L'ouverture sur la Méditerranée fait de cette partie riche du territoire un lieu d'échanges commerciaux et culturels. Sa position géographique, et la disponibilité des terres agricoles favorisent l'implantation des établissements humains et des activités. Cette tendance à la littoralisation a été renforcée pendant l'occupation française, par le caractère extraverti de l'économie coloniale. Après l'indépendance cette pratique s'est perpétuée à travers d'importants investissements industriels, rendant cette partie du territoire encore plus attractive. Les

principaux facteurs qui ont contribué à la localisation de l'activité et à la prépondérance économique de la bande littorale de l'espace algérien peuvent se résumer en 4 : historique, géographique, institutionnel (politique volontariste) et économique.

3.1.1. Le concours des circonstances historiques à la littoralisation

D'un point de vue historique, la plupart des villes algériennes sont très anciennes ; aussi, l'histoire joue un rôle prépondérant dans le processus d'évolution du réseau. Les principales villes d'articulation de l'espace algérien sont localisées dans le nord du pays, il y a deux conditions historiques qui ont contribué à cette localisation.

- Le territoire algérien a toujours été conquis par des puissances étrangères qui font toujours le choix des sites stratégiques d'un point de vue militaire.
- Un site, ne peut être stratégique pour développer une ville que dans la mesure où il est inséré dans un territoire permettant l'exercice des principales activités économiques (agriculture et commerce). L'économie est aussi le facteur qui détermine l'espace de la localisation des villes. Les raisons de la prédominance historique du littoral, découlent du fait de la coexistence de facteurs stratégiques et économique dans cette zone.

3.1.2. L'avantage naturel des régions

Les attributs géographiques de chaque région (climat, ressources, sol, accessibilité) conduisent au développement des villes. Les potentialités géographiques qui préexistent à l'intervention de l'homme, sont déterminantes sur le lieu de localisation des villes et même avec le développement de l'industrie les ressources naturelles sont toujours déterminantes. Cependant, cet avantage naturel ne peut pas expliquer pourquoi certaines régions sur la même bande littorale (quasi-homogène) concentrent plus d'activité que les autres? Tout comme il n'explique pas la localisation de certaines industries notamment dans la période récente. Ces questions dépassent l'avantage naturel, elles trouvent réponses dans la politique de développement du pays et la concentration des facteurs de production et ces deux cas impliquent l'intervention de l'homme.

3.1.3. La politique de développement du pays et la stratégie industrielle:

Les politiques de développement territorial d'un pays ont un effet de «second-géographie» ou l'effet du paysage créé sur le déploiement spatial des établissements humains et de l'activité économique. Les politiques de développement territorial sont une initiative récente dans l'histoire économique des nations. La politique industrielle régionale a des effets sur la localisation au-delà des avantages naturels des régions. La nature du système économique et les politiques de développement influencent beaucoup sur la décision de localisation des entreprises. Dans le cas de l'Algérie, la stratégie de développement économique basée sur les industries industrialisantes avait provoquées des effets sur le déploiement de l'activité économique et l'organisation du réseau urbain. En effet, une stratégie de localisation contrainte par le dispositif infrastructurel ne pourrait se développer que dans les grandes agglomérations déjà équipées. En ce sens, la politique industrielle régionale comme pilote pour la réalisation des objectifs de développement avait contribué au renforcement de la littoralisation et du pouvoir des grandes villes en dépit d'une construction d'un développement territorialement adéquat.

3.1.4. La concentration des facteurs de production

Avec le développement de l'industrie et des moyens de communication, le déploiement spatial de l'activité économique n'est plus soumis au déterminisme naturel mais à d'autres conditions. L'économie géographique nous apprend que quand les économies d'échelle et les coûts de transport sont importants, la tendance à la concentration est inévitable. En outre, la théorie de l'agglomération nous explique pourquoi la production est elle localisée dans certaines villes de taille importante et pourquoi l'industrie tend à s'agglomérer. En Algérie nous pouvons dire que la concentration des facteurs de production issue de l'accumulation historique, de la première et de la seconde géographie, des appuis de politiques volontaristes conjugués avec la dynamiques des agglomérations expliquent le développement de la littoralisation et des principales villes du Nord.

3.2 Une hiérarchie fonctionnelle en dépit d'une complémentarité territoriale

Le réseau urbain en Algérie est dominé par les grandes villes du Nord qui monopolisent les fonctions stratégiques et l'activité économique. A titre d'exemple Alger (la capitale) de par ses fonction politiques et économiques concentre presque tous les services supérieurs. Elle est aussi un centre industriel important dont tout le pays en dépend. Plus de la moitié des unités industrielles sont localisées sur la frange littorale et 25 % des unités industrielles sont implantées dans l'aire métropolitaine algéroise. Après Alger, Oran à l'Ouest et Constantine et Annaba à l'Est forment les pôles régionaux de second-rang. Au troisième niveau de la hiérarchie, les villes du troisième rang, dont Bejaia, Blida, Skikda... structurent le territoire à une échelle locale. Dans cette catégorie de villes, mis à part quelques fonctions économiques des villes portuaires, une plus grandes partie entre-elles sont loin d'être performantes, d'autant plus qu'elles ne fonctionnent pas en réseaux compte tenu du faible niveau des échanges qui existent entre elles. Les wilayas et même les communes fonctionnent pratiquement de façon autonome (manque d'interdépendance verticale, inter-wilayas, intercommunales) et les villes moyennes assurent un rôle de gestion administrative de leurs territoires (daïra, commune) plutôt qu'économique.

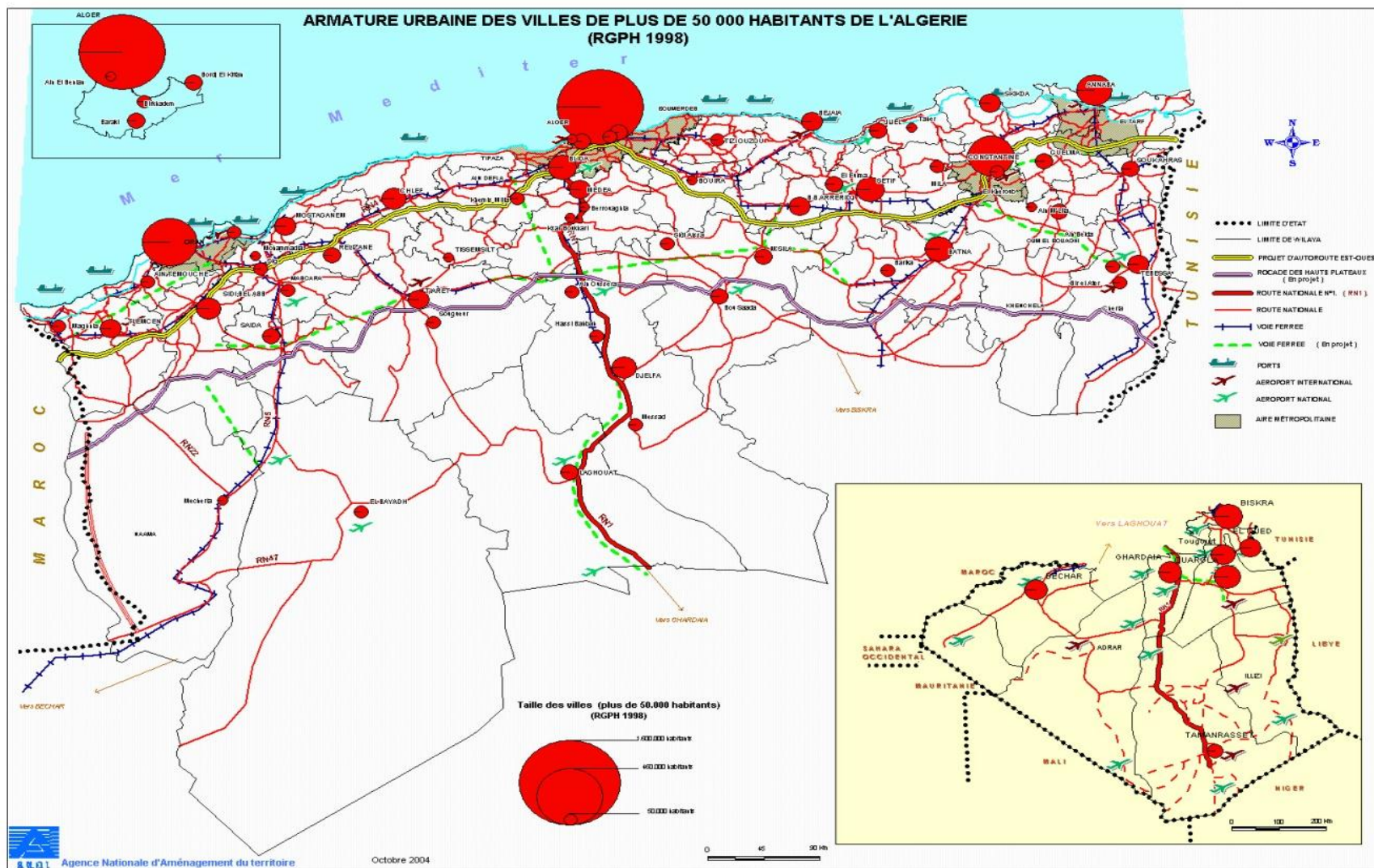
La structure de l'armature urbaine est le reflet du faible niveau de développement des spécificités régionales et locales du territoire national. En ce sens, un renforcement des rapports de dépendances horizontales au niveau régional est fondamental et il devrait se faire par la mise en place des stratégies de développement régionales. «La configuration territoriale des régions telle que définie dans le SNAT 2000 nécessite un certain réajustement pour faciliter la mise en place des stratégies homogènes de développement adaptées aux spécificités des régions¹» reconnaît le gouvernement. Les stratégies de développement régionales sont des outils importants qui doivent servir plusieurs objectifs, tels que :

- Permettre de réduire la pression sur les métropoles régionales notamment la capitale, se donner les moyens d'un développement régional entretenu. Sur le plan technique, le processus de construction territoriale est plus maîtrisable sur une échelle spatiale restreinte.
- Accompagner le développement des villes moyennes et des petites villes qui ne pourront pas continuer à vivre comme des espaces passifs en attente de redistribution et de retombées de la croissance portée par les grandes villes. Elles doivent participer à la dynamique de croissance et s'intégrer dans le processus de la construction territoriale du pays.

¹ Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, projet SNAT 2025, *Diagnostic territorial, Mission 1 Rapport 2, Document de synthèse octobre 2004* ; P, 137.

- Sur une échelle locale, nous avons vu dans le quatrième chapitre que la proximité n'a pas de sens économique que dans la mesure où elle est mise en valeur à travers un processus d'interactions communes qui rapprochent les agents économiques. La plupart des communes se situant au point d'intersection des frontières administratives des wilayas, sont des points de rupture territoriale. Développer l'intercommunalité et dépasser les frontières administratives des wilayas pour mener les stratégies de développement régional.

Carte 1 : Armature urbaine des villes de plus de 50000 habitant en Algérie



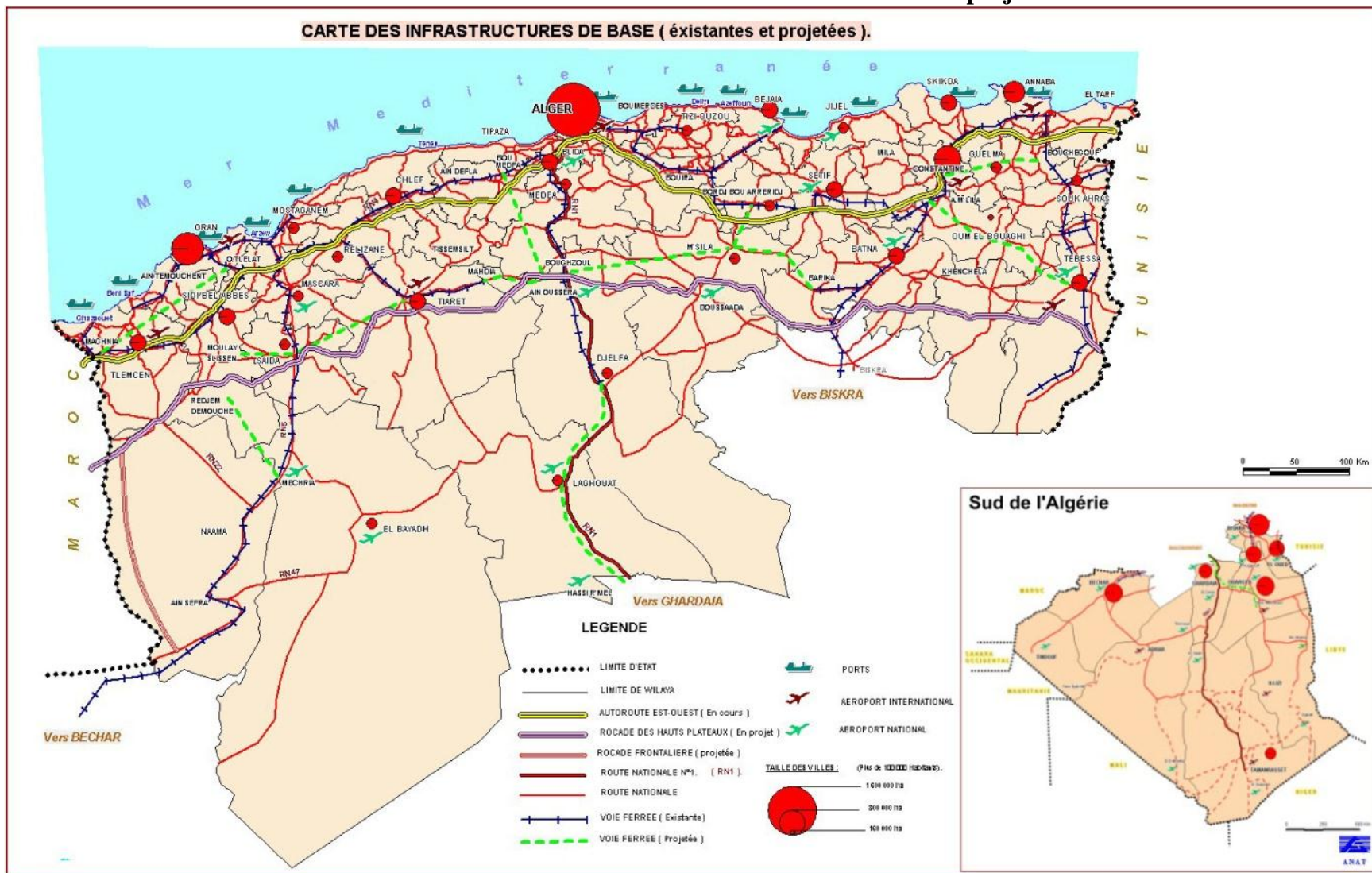
Source : ministère de l'aménagement du territoire Diagnostic territorial, Mission 1 Rapport 2,

3. 3 Une structure urbaine à l'encontre des dynamiques locales et régionales

Selon le diagnostic territorial du ministère de l'aménagement du territoire, 65 % des équipements structurants (routes, voies ferrées et aéroports) sont situés dans la zones littorales. A titre d'exemple, sur 2 864 km de voies ferrées normales, environ 1 870 s'y trouvent ; 140 Zones d'Expansion Touristiques (ZET) sur 174 se trouvent dans les 14 wilayas côtières. Tout comme la géographie physique, les politiques de développement territorial d'un pays ont un effet de «second-géographie» sur le déploiement spatial de l'activité économique. Les stratégies de développement régional, et les grands travaux structurants ont des effets sur la localisation au-delà des avantages naturels de certaines régions. La carte 2 montre que les déploiements spatiaux des hommes et des activités sont le reflet de la répartition de l'infrastructure de base et des communications à travers le pays.

Compte tenu de l'impact des infrastructures sur les dysfonctionnements qui caractérisent le réseau urbain, les zones en-dehors des métropoles, des grandes villes. les zones intérieures faiblement urbanisées nécessitent de grands efforts de rattrapage en termes d'infrastructures pour réduire la pression sur les zones littorales et pour assurer un développement équilibré. Le développement futur du territoire et ses diverses sous-espaces dépend d'une part des efforts et de la coordination que consacrera l'Etat à la modernisation et à l'extension des grandes infrastructures et d'autre part de la dynamique locale des régions. À cet effet, une stratégie de développement devrait forcément composer avec la réalité du territoire algérien dans une perspective nouvelle, c'est dans cette perception que la stratégie des pôles de compétitivité est importante pour mener restructuration territoriale de l'économie algérienne.

Carte 2 : des infrastructures de base existantes et projetées



Source : Agence nationale d'aménagement du territoire. Op cit. P, 159

4. Vers une stratégie de valorisation des territoires et des villes

En Algérie les politiques de développement ont toujours été moulées par la philosophie des doctrines ayant inspiré son modèle de développement. Ces politiques de développement sont a-spatiale dans la mesure où elles ignorent les spécificités territoriales et visent la «standardisation». Elles sont aussi a-urbaine, puisqu'elles ne considèrent pas la ville comme un espace de production à part entière. Du fait, toutes les tentatives de déclencher le processus de développement sont sanctionnées par des échecs. Aujourd'hui, les stratégies de développement se basent sur la prise en compte des spécificités territoriales et du rôle prépondérant des villes. En s'appuyant sur les développements théoriques et pratiques des chapitres précédent, et l'état des lieux des villes algériennes aujourd'hui, nous essayerons de dériver quelques lignes d'actions globale pour les villes algériennes.

4.1 Pour une prise en considération des spécificités spatio-territoriales

Les stratégies de développement dans l'économie moderne se fondent essentiellement sur la compétitivité et l'attractivité des villes et des territoires (cluster, district, les POC ...). Elles ont pour objectif d'accroître, à court et moyen termes, la compétitivité de l'industrie par l'innovation et la valorisation des attributs différentiels des territoires. En Algérie, Dans le cadre d'une étude prospective du territoire (les différents SNAT), des territoires plus aux moins performant ont été repéré et des pôles de compétence relativement actifs ont été prédéfinies. Ce premier repérage, devait servir à:

1. Renforcer la base industrielle existant au niveau des territoires ayant une vocation construite localement et à terme l'objectif est de construire des pôles de compétitivité actifs à vocation international pour pouvoir faire face à la concurrence internationale.
2. Soutenir ou mettre en place une forme de production territorialisée : soutenir des formes de production existantes, si elles sont en place; mettre en place où aidée à la création d'un système productif locale sur une échelle territoriale limitée.

La carte 3 montre les principaux pôles de compétitivité projetés. La prise en considération des spécificités territoriales peut conduire à l'émergence de certains modes d'organisation de type réseau de production, cluster, districts ou technopole.... La recherche des économies d'agglomération par les agents économiques contraint par les coûts de transport et des économies d'échelles conduisent systématiquement à une concentration spatiale. En ce sens, l'encadrement territorial des pôles de compétitivité en Algérie suppose une délimitation de l'espace de déploiement des industries en six principaux pôles sensés soutenir le développement du territoire algérien.

1. sites d'excellence d'accueil dans la région d'Alger : le bi-pôle « Sidi Abdellah Bouinan »:
 - Sidi Abdellah: TIC, Technologies Avancées (TAs), Formation et R&D.
 - Bouinan: Biotechnologies, Technologies des Sports et des loisirs
2. Pôle Oran-Mostaganem–Sidi Bel Abbès–Tlemcen: Chimie organique Technologies spatiales –Télécoms
3. Pôle Constantine– Annaba –Skikda: Biotechnologies alimentaires-Santé-Métallurgie-Mécanique
4. Pôle Sétif–Bejaia-Bordj Bou Arreridj–M'Sila: Plasturgie –Biotechnologie-alimentaire – Productique
5. Pôle Médéa- Boughezoul- Laghouat : Énergies nouvelles –Environnement Ressources hydriques
6. Pôle Ouargla-Hassi Messaoud-Ghardaïa : Pétrochimie–Énergies nouvelles, Agriculture saharienne.

Carte 3 : Les pôles de compétitivité dans la stratégie de développement spatial



Source : Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme/ Algérie : Les Pôles de Compétitivité en Algérie : Problématique et démarche Territoires métropolitains innovants : technopoles et pôles de compétitivité /- Juin 2007.

Le pôle d'Alger (informatique, communication, recherche...) regroupe les activités qui se développent dans une dynamique de métropolisation. Les deux autres pôles articulés par les principales métropoles régionales ayant déjà connu une industrialisation par le passé fonctionneront en liaison avec les villes de l'intérieure. Le quatrième pôle émerge de dynamiques territoriales propres vu que la région n'a pas connu d'industrialisation auparavant, dans ce cas c'est le pôle le plus performant en termes de dynamiques locales. Le cinquième est un pôle en perspective de développement à l'intérieur du pays tandis que le sixième pôle se base sur l'industrie pétrolière tout comme il servira au développement de l'agriculture saharienne. Nous retiendrons cependant que, le niveau géographique que soutient la stratégie des pôles pour appuyer la performance économique est la région et n'on pas une ville, une ville centre, une ville-région. Or dans les stratégies de développement récentes, les villes ont une considération particulière, d'où la nécessité de reconsidérer les espaces urbains en Algérie.

4. 2 vers une reconsidération des espaces urbains

En Algérie, le rapport du ministère de la PME et de l'artisanat (2004) sur la dynamique des PME, constate qu'«une lecture succincte des données révèle que l'essentiel des entreprises est localisé dans les villes et plus précisément les chefs-lieux de wilaya : sur un total de 5 809 unités nous retrouvons 3 617 d'entre elles soit 62,2 %. Ainsi deux entreprises sur trois sont implantées dans les villes ou bien dans les limites de la commune. Ces entreprises sont de par la nature de leurs activités un produit urbain »¹.

L'articulation des systèmes de production sur les espaces urbains est très importante. Dans la mesure où le développement d'un pôle de compétitivité nécessite de fortes interactions entre les différents acteurs économiques et institutionnels qui interviennent dans le processus de production, notamment dans une économie basée sur les PME, les villes sont d'une importance incontestable. De même que, les espaces privilégiés pour le développement de certaines activités dans les secteurs stratégiques comme les services de haute qualité, sont généralement les villes où se concentrent les structures de bases économiques, infrastructures de transports, de communication, de services aux entreprises, de taille critique du marché, d'instituts, de services publique...

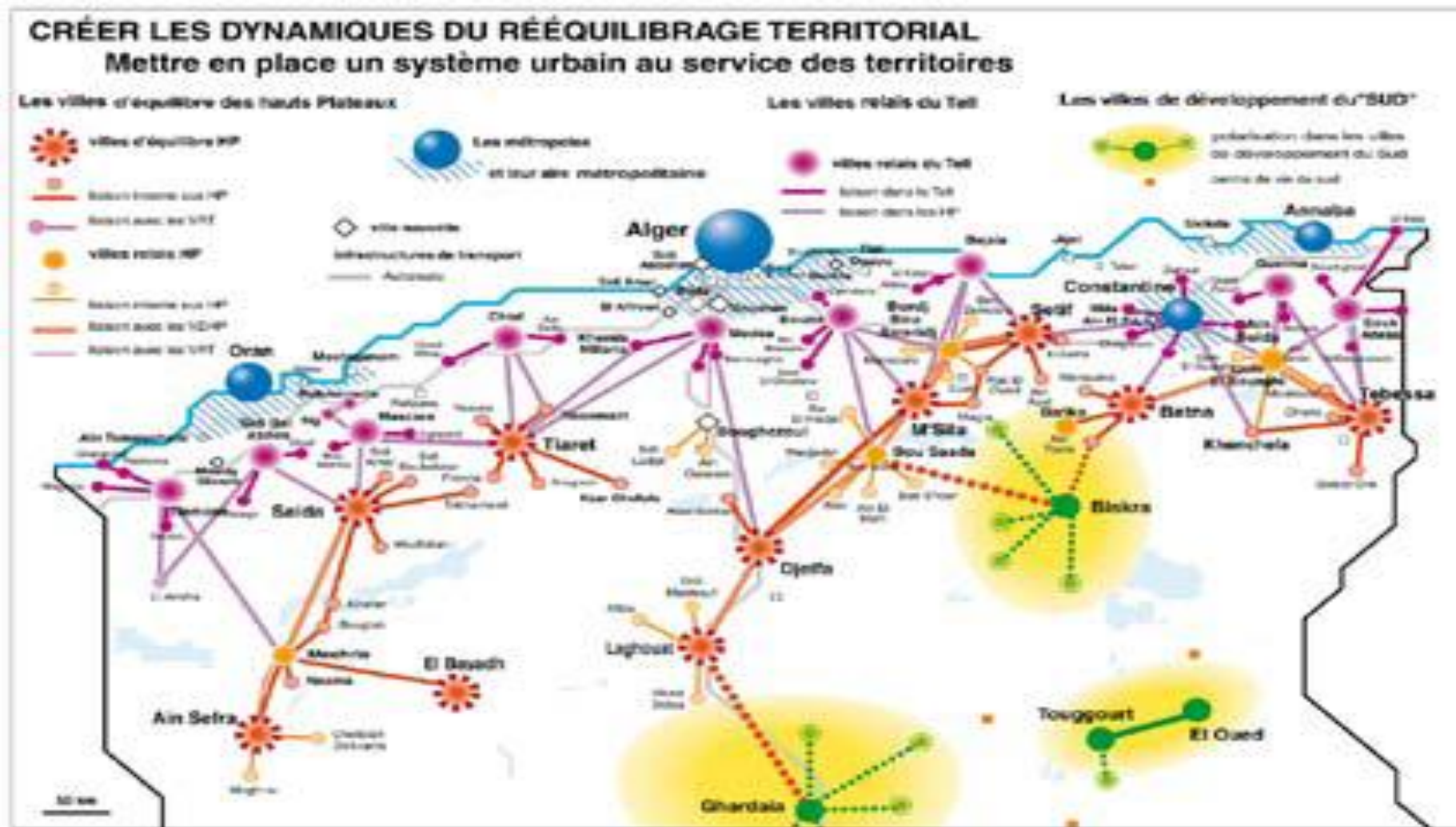
Nous pouvons prétendre dès lors que la dynamique de la PME et les réseaux de production entretiennent des liaisons étroites avec la structure des villes et le contexte urbain.

La reconsidération des espaces urbains dans la construction d'une économie compétitive en Algérie est fondamentale. L'étude prospective du ministère de l'industrie sur la nouvelle stratégie industrielle fondée sur les pôles de compétitivité souligne que l'articulation entre la ville et la compétitivité est un élément important et le développement d'une économie compétitive est insurmontable sans la mise en place d'un réseau urbain au service des territoires. Les principaux éléments avancés dans ce sillage sont:

- Certains pôles de compétitivité seront implantés près des métropoles, et des grandes villes.
- Les territoires urbains et métropolitains sont les principaux leviers de la compétitivité
- La compétitivité se construit à l'échelle régionale: sur elle, se crée un effet de diffusion et d'entraînement sur l'ensemble de l'espace en partant du pôle urbain.

¹ Ministère de la PME et de l'artisanat : direction des systèmes d'information et des statistiques, bulletin d'information économique n° 6. Année 2004.

Carte 4 : Le réseau urbain dans les dynamiques de rééquilibrage territorial.



Source: Ministère des Participations et de la Promotion des Investissements, document de travail sur la Stratégie de Relance et de Développement Industriels. 2007

4.3. Pour une stratégie de développement dans le cadre du développement durable

Si le scénario économique adopté par les stratégies des pôles de compétitivité (ou autres programmes de renforcement du secteur industriel) se concrétise, l'espace urbain connaîtra une extension de son tissu industriel avec un risque d'aggraver la pollution urbaine. La logique des économies d'agglomération et des rendements d'échelle dans les grandes agglomérations urbaines font que la tendance à la localisation des installations industrielles futures se renforcera dans les grandes villes, notamment celles du littoral, ceci causera plus de dégradations à l'environnement. Afin de préserver la durabilité du patrimoine naturel et le cadre de vie des populations des risques de pollutions industrielles et urbaines en progression, le SNAT 2025, envisage le développement du littoral comme un processus ayant comme objectif, la sauvegarde, en quantité et en qualité, des ressources naturelles et du milieu¹. Prévenir, autant que possible, les déséquilibres spatiaux qui risquent de s'aggraver ou d'apparaître dans l'avenir. Le même programme propose une démarche intersectorielle et intégrée visant une situation où doivent cohabiter harmonieusement : établissements humains, infrastructures et l'ensemble des activités (industrie, tourisme, commerce maritime...) et ce dans le strict respect du milieu naturel qu'impose le développement durable.

Selon le rapport national sur l'état et l'avenir de l'environnement en Algérie datant de 2003, la dégradation du cadre de vie est perceptible à plusieurs niveaux, notamment à partir des années 1990, le rapport souligne que :

« l'ignorance volontaire de la plupart des règles sociales (anomie) dont celles en particulier liées à la préservation du milieu et au respect de l'environnement. Le vide juridique qui a caractérisé cette période de crise politique et sociale, s'est alors assorti d'actions diverses de prédation incontrôlée d'espaces verts, agricoles ou forestiers, aux fins d'y ériger des constructions anarchiques et en totale opposition avec les règles urbanistiques les plus élémentaires. Même les sites archéologiques n'échapperont pas à cette " boulimie du béton " »².

Rapport national sur l'état et l'avenir de l'environnement (2003),

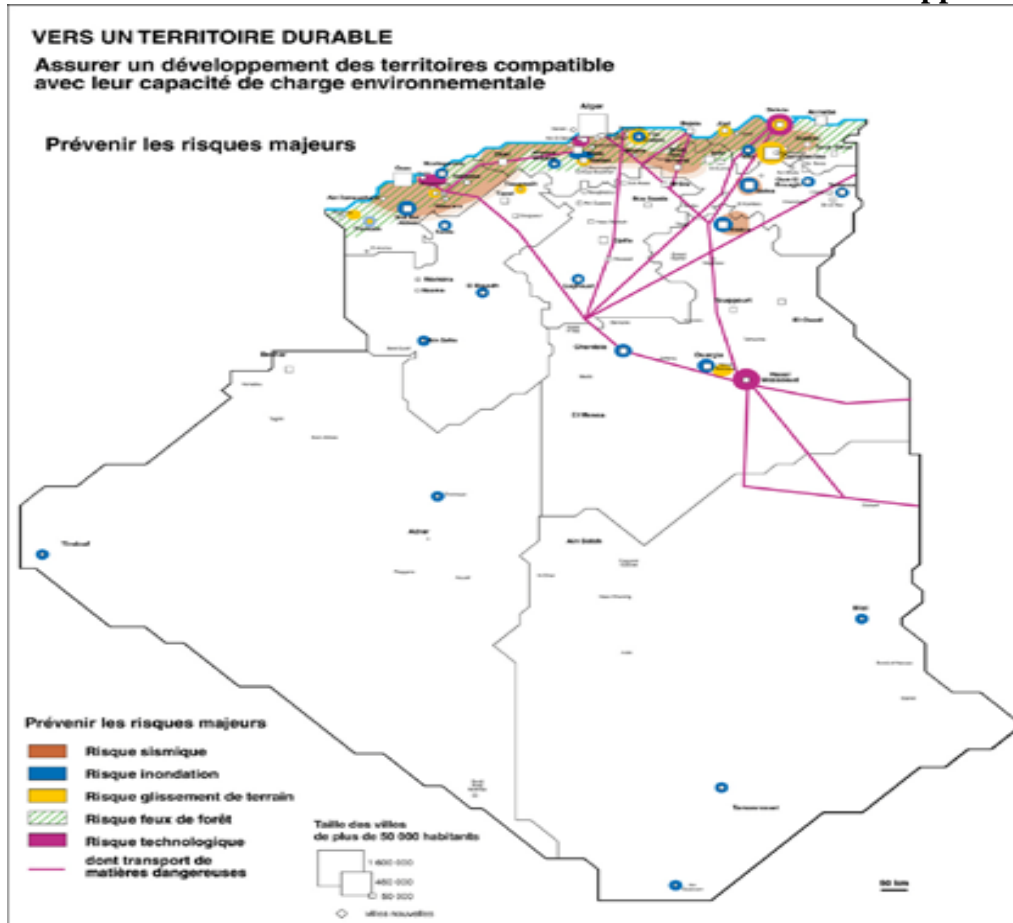
Dans ce cas le rôle des pôles de compétitivité est capital, il consiste à assurer un développement des territoires conciliable avec le cadre environnemental, étant donnée que les pôles de compétitivité sont indissociables avec un cadre de vie satisfaisant. Même le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique consolide cette vision environnementale en avançant une stratégie de développement touristique dans le respect de l'équilibre territorial à travers sept pôles touristiques d'excellence (Alger, Bejaia/Jijel, Guelma, Tipaza, Ghardaïa, Djanet, Laghouat) Appuyés par sept Pôles touristiques complémentaires (Oran, Ain Temouchent/Tlemcen, Biskra, Timgad, les ksours du Sud Ouest, Tamanrasset, Annaba/El Taraf).

¹ Quelques conséquences de la densification du littoral où il y a une densité de 281 hab./Km² contre une densité nationale de 12 hab./km² soulignés par le projet SNAT 2025, montre combien la tendance à la littoralisation est coûteuse d'un point de vue environnemental et économique :

- 2 plages sur 3 sont interdites à la baignade car dépassant les seuils minima de pollution
- Le foncier agricole a enregistré des pertes considérables à cause de l'empiètement : la région algéroise, a perdu, à elle seule, plus de 12 650 ha entre 1970 et 1993, la région de Annaba, environ 3 130 ha et la région d'Oran, près de 5 470 ha.

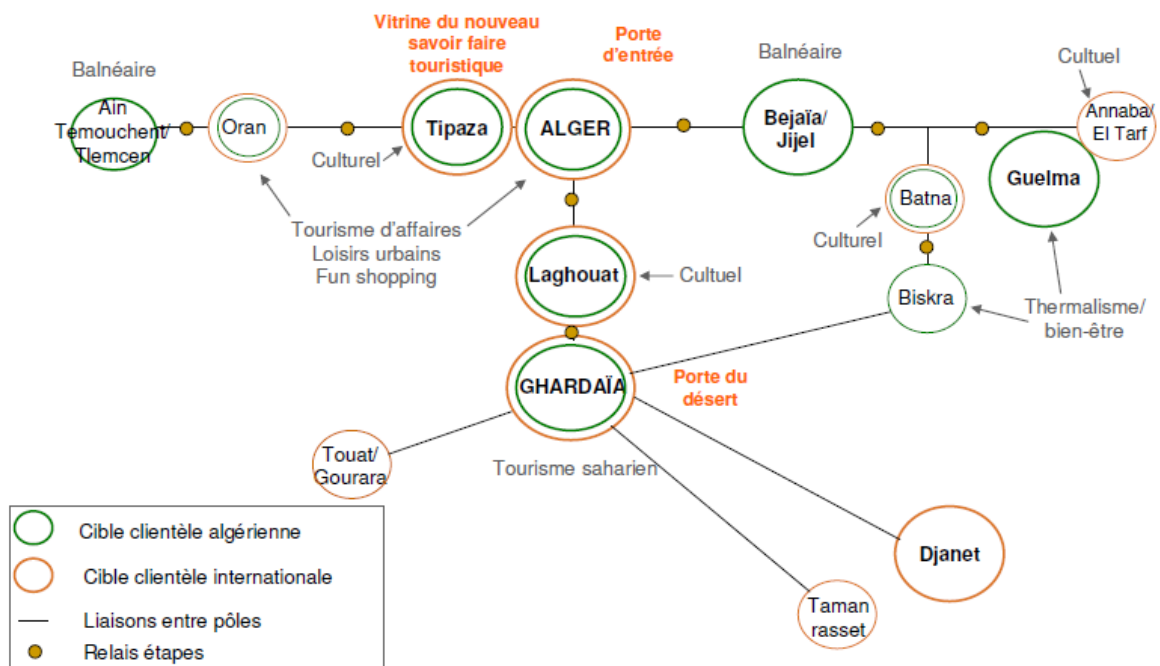
² Rapport national sur l'état et l'avenir de l'environnement (2003), sous dir du Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, P45.

Carte 5 : la restructuration territoriale dans le cadre de développement durable



SOURCE: Ministère des Participations et de la Promotion des Investissements, document de travail sur la Stratégie de Relance et de Développement Industriels

Schéma 8 : Les pôles touristiques à développer en priorité.



Source: Schéma Directeur d'Aménagement Touristique S.D.A.T. Phase 2 programmations des projets, P 27. Publier le 17 Janvier 2007, par le ministère du tourisme.

La stratégie des pôles de compétitivité sert à la mise en place d'une forme de production territorialisée pour l'espace économique algérien, cependant cette stratégie développée essentiellement sur une échelle géographique régionale ne nous dit pas grand-chose sur l'espace infrarégionale que structure l'ensemble des villes que recouvrent les pôles de compétitivité. A titre d'exemple le pôle Sétif–Bejaia-Bordj Bou Arreridj–M'Sila: Plasturgie – Biotechnologie-alimentaire –Productique, recèle des divergences certains entre les quatre villes-région à plusieurs niveaux; géographique, économique, spatiale, stratégique... La question à ce stade est de savoir quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité? Étant donné le rôle structurant de celles-ci dans l'articulation des économies contemporaines. En se basant sur le cas d'une ville typique (Bejaia) en termes de dynamiques locale nous essayerons dans les prochains chapitres de cantonner les dispositions générales que devrait avoir la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité.

Conclusion

La configuration de l'espace algérien aujourd'hui peut être regardée comme une synthèse de plusieurs facteurs. Le retour dans une approche historique sur les principaux facteurs qui ont marqués l'espace urbain nous a permis de voir que des circonstances historiques et des données de la géographie physique ont engendré très tôt la polarisation et la littoralisation de l'espace algérien qui n'est pas une problématique en soit. Dans l'histoire récente de l'Algérie, l'effet de la seconde géographie est aussi remarquable, une surconcentration des équipements et d'infrastructures, de fonctions stratégiques dans la région Nord du pays engendrera par la suite, un regroupement de population et des activités sur cette bande du territoire ce qui engendrera la suprématie de quelques agglomérations, offrant les meilleures conditions d'accueils par rapport au reste du pays. En effet, des politiques de développement, la logique d'agglomération de l'activité économique en rapport avec le soubassement infrastructurel des principales villes sont les éléments qui ont contribué au renforcement de la littoralisation à l'échelle national et au renforcement du pouvoir des principales villes sur le plan régional.

Le réseau urbain qui est le support d'organisation de l'espace économique se caractérise par une domination des grandes villes. La polarisation économique de l'espace algérien est le reflet de la prépondérance des principales villes du littoral. Cette structure de domination n'est pas le fait du hasard, elle reflète l'état de dépendance de l'économie algérienne pendant la colonisation et après l'indépendance et l'échec des politiques de développement régional. D'abord pour des raisons historiques, la dépendance du territoire algérien de l'économie française pendant l'occupation est basée sur le renforcement de certains pôles stratégiques qui fonctionnent en étroite relation avec la France métropolitaine à l'instar, d'Alger et d'Oran, au détriment de la cohésion territoriale. Après l'indépendance, les stratégies de développement hâtives et la dépendance technique de l'industrie vis-à-vis de l'impératif infrastructurel des principales villes entraîne systématiquement le renforcement des pôles déjà équipés en termes d'infrastructures. Le résultat sur les plans économique et socio-spatial se traduit par une structure urbaine polarisée et une économie territorialement disloquée. Compte tenu de ce constat, une stratégie industrielle devrait forcément composer avec la réalité du territoire algérien dans une perspective nouvelle, c'est dans cette perception que la stratégie des pôles de compétitivité tente une restructuration territoriale de l'économie algérienne. Une dissertation sur la ville est la configuration de l'espace algérien dégagent un certains nombre de constats qu'il est important de les penser dans les approches de développement:

- Si les difficultés où évolue la ville algérienne aujourd'hui sont une conséquence de l'échec des politiques de développement, en retour nous pouvons avancer que les imperfections qu'ont accumulées les villes ont fait que toutes les tentatives de développement n'ont pas atteint les objectifs escomptés.
- La littoralisation, la métropolisation, et la croissance des villes n'est pas un problème en soit, le problème découle de l'insuffisance dans la structure des sous-ensembles territoriaux par l'armature urbaine.
- Étant donné le rôle structurant des villes dans l'articulation des économies contemporaines, il devient impératif de penser la valorisation des territoires et des villes dans les stratégies de développement en Algérie d'où la problématique principale, quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité?

Chapitre 6

Les logiques sous-jacentes à la croissance de la ville de Bejaia

L'agglomération est le résultat d'interaction entre plusieurs forces, notamment économiques et géographiques. Nous avons introduit notre travail par un chapitre qui porte sur les fondements historiques des villes, rappelant que dans l'approche historique, à l'origine et à l'essor des villes la géographie est un facteur important. Une fois que l'agglomération est en place, il y a une tendance au renforcement du processus d'agglomération qui introduit le facteur historique dans l'analyse urbaine. Il n'est pas possible d'étudier une ville indépendamment de son histoire, c'est pourquoi nous commencerons par une synthèse de l'histoire de Bejaia. L'objectif étant de comprendre le rapport historique de la population avec l'organisation de l'utilisation de l'espace. Une fois la logique historique comprise, il y a lieu de s'interroger sur les autres dynamiques. Nous en voyons trois :

- La logique de l'occupation de l'espace résidentiel.
- La logique de localisation industrielle
- Les politiques de développement national.

Les deux premières logiques pourraient être considérées comme les plus importantes, mais elles subissent les politiques économiques du pays, notamment dans le cas du pays qui a connu long temps une économie administrée et une organisation centralisée. C'est pourquoi il est important d'intégrer l'effet de la politique nationale sur le développement.

Comprendre l'effet et la dynamique de ces logiques sous-jacentes permettra de comprendre la ville de Bejaia: sa trajectoire de développement, sa structure et son contexte urbain, pour la période qui va de l'indépendance à nos jours.

1. Bejaia : origine et évolution

La ville de Bejaia a des empreintes historiques appartenant aux différentes époques et civilisations. L'origine et le tracé de la ville sont très anciens. Cependant la construction de la ville moderne avec l'avènement de l'urbanisation date de l'époque de la colonisation française. L'évolution de la ville sera donc vue en deux temps, en prenant comme repère historique le début de la colonisation nous évoquerons la ville avant et après 1830.

1.1 Des origines historiques à 1830

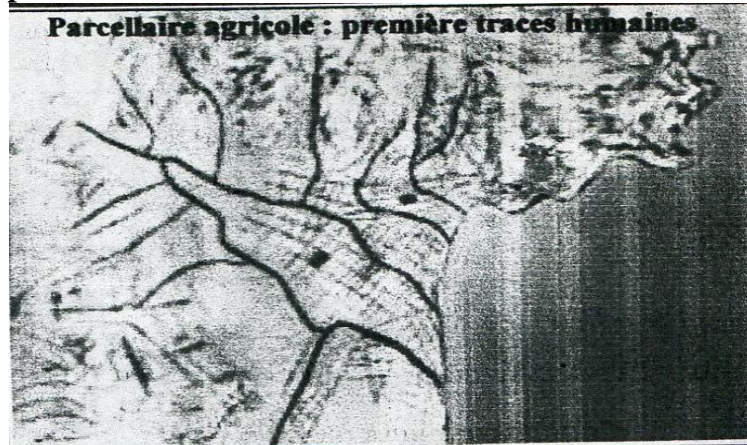
Bejaia est une ville très ancienne, son histoire remonte à plusieurs siècles avant J.-C.¹, Les premiers habitants de Bejaia furent des amazighs Ait Vega d'où le nom de Vgayet aujourd'hui «les gens de la plaine fertile»². La plupart des écrits historiques sur la ville en font remonter les premiers sous-bassement à l'époque phénicienne. Cependant, l'espace de la

¹ Voir M. Gaid : Histoire de Bejaia et de sa région, SNED, Alger (1976).

² Nous nous permettons cette signification « gens de la plaine » du nom Ait Vega pour deux raisons: en cherchant l'origine du mot **Vega**, celui-ci figure aujourd'hui dans la langue espagnole, il signifie la plaine/fertile, et si l'on considère le brassage des populations de Bejaia et de l'Espagne et l'emprunte des langues, il y a une possibilité pour que se nom porte le même sens dans la langue amazigh. Le mot **Ait** dans la langue amazigh sert à distinguer la population: soit par rapport a ces origines ancestrales (nom de l'ancêtre de la communauté : par exemple Ait Oughelis, Ait Mimoun), ou par rapport à la nature du relief qu'ils occupent (Ait Ouacif = Oued, rivière dont le nom est toujours courant).

ville a été occupé et structuré bien avant l'arrivée des phéniciens (plan. 1). Les premières traces humaines trouvées montrent la répartition de l'espace en parcellaire agricole. Le parcellaire est un indice qui montre que l'organisation de l'utilisation de l'espace est un facteur, historiquement, fondamental dans l'organisation de la société. Le tracé agricole de la plaine est structuré par des chemins d'exploitations agricoles qui porteront par la suite la croissance de la ville jusqu'à nos jours³.

Plan 1 : représentation des Premières traces humaine dans la ville de Bejaïa



Source: archive de Bejaia.

Le site d'implantation de la ville indique que cette dernière est née de la coïncidence de la géographie (plaine fertile, site non marécageux, l'existence de l'eau, la protection en hiver contre les vents froids du nord) et de l'invention de l'activité économique (agriculture) par la population locale. L'installation d'un comptoir commercial phénicien à partir du XII^e siècle avant, J.-C. témoigne qu'il existe un surplus produit par la localité lui permettant de participer à l'échange avec le monde extérieur.

La population locale avait développé une organisation de l'espace ainsi que l'activité agricole, mais la fondation de la ville restera une œuvre d'étrangers. En effet, avec l'avènement du commerce maritime, Bejaia devint une des nombreuses haltes des commerçants-voyageurs phéniciens qui établissaient des comptoirs commerciaux le long de la cote de l'Afrique du Nord. C'est à cette époque que les écrits d'histoire font remonter les premiers balbutiements de la ville. Durant cette époque phénicienne qui durera du XII^e au IX^e siècle avant J.-C. la localité se développe en cité grâce à l'essor du commerce. Après l'ère des commerçant-voyageurs phéniciens, la ville ne fera pas grand cas de développement. Il faut attendre l'époque romaine pour que la ville surgisse à nouveau.

Avec l'extension de la civilisation romaine vers la rive sud de la Méditerranée, Bejaia devient *Saldae* une cité romaine en l'an 33 avant J.-C. Les romains jettent les premiers fondements de l'urbanisme dans la ville de Bejaia. La structure urbaine a été déterminée par la topographie qui déterminera le tracé de l'enceinte de la ville. L'histoire retenue sur la ville avance que l'installation d'une colonie de vétérans⁴ allait rapidement en faire une petite ville prospère d'environ 6000 habitants avec des équipements d'une ville importante: mur d'enceinte de 3 km, forum, aqueduc, port, bain.

³ Les deux principaux chemins qui structurent la croissance de la ville de nos jours ont un tracé qui remonte à cette époque (actuel boulevard de la Soummam et la rue de la liberté).

⁴ Le vétéran est le soldat qui, après avoir achevé son service, bénéficiait de certains avantages.

La ville fut entourée par des remparts à l'Est et à l'Ouest édifiés sur les pentes de deux contreforts, le périmètre de la ville est percé par des portes qui la relient avec son territoire⁵. La colonisation romaine durera jusqu'à 429, quand les vandales évincèrent les romains et prennent leur place pour environ un siècle.

Au milieu du XI^{ème} siècle la carte politique du Maghreb est bouleversée. La capitale du royaume hammadite⁶ sera transférée à Bejaia qui deviendra la capitale du royaume et l'une des villes les plus prospères de l'époque. Renommée Naceria, la ville restera la capitale du royaume hammadite durant presque un siècle (1067-1152). Le statut de capitale introduit de nombreuses améliorations sur la ville :

- Sur le plan spatial l'enceinte de la ville est élargie jusqu'au mont de Gouraya et jusqu'à l'étranglement du relief du côté Est.
- La ville est le point de passage obligé des hommes de sciences et des hommes de lettres⁷.
- La ville s'agrandit et devient cosmopolite. Avec plusieurs dizaines de milliers d'habitants, essentiellement kabyles et andalous, avec lesquels cohabitent un fort groupement de juifs avec une communauté chrétienne⁸.
 - Sur le plan économique, cette époque se caractérise par un développement des relations commerciales avec plusieurs villes de la rive nord de la Méditerranée dont : Gênes, Venise, Pise, Marseille... les fondouks et les consulats de ces républiques chrétiennes témoignent de l'étendue des relations commerciales de cette ville.

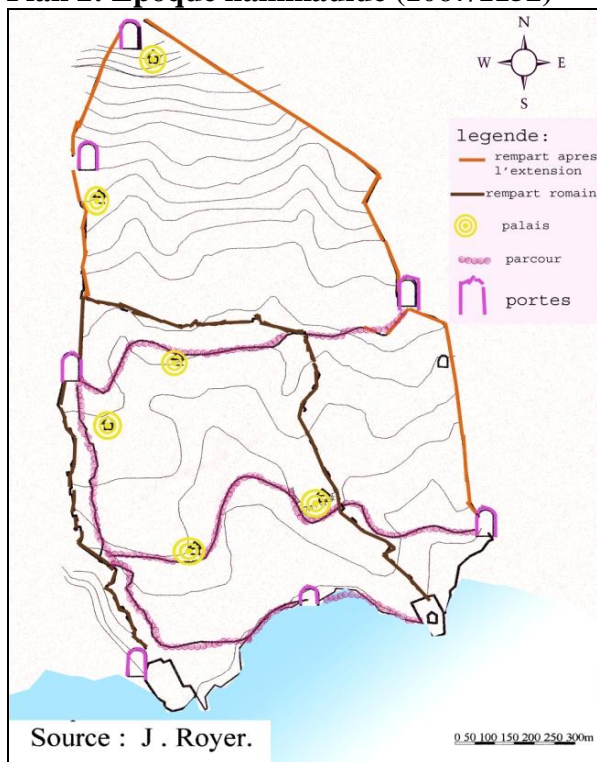
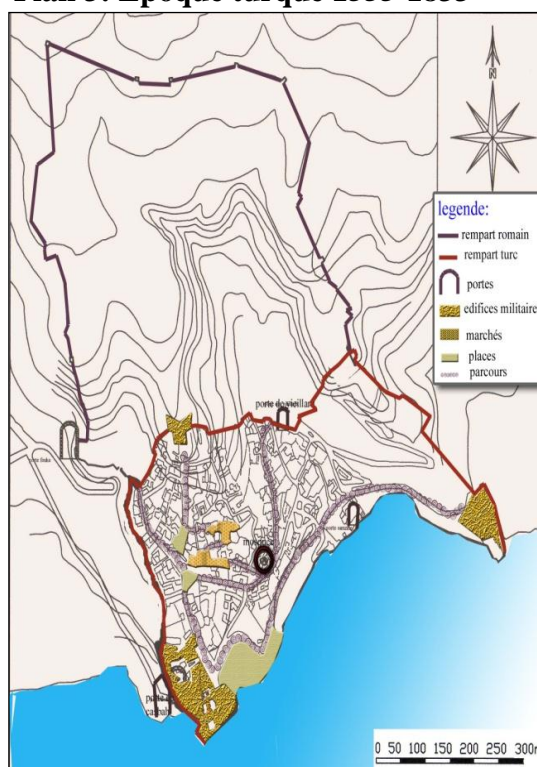
La période d'opulence et de prospérité de la ville durera jusqu'à la fin du XV^e siècle. Les espagnols s'emparent de la ville de 1510 à 1555. Cette époque espagnole marquera la ville par la réduction de son enceinte et la construction d'ouvrages de défense qui dominent la mer, ainsi que par la destruction de quelques palais.

⁵ Le territoire de la wilaya de Bejaia abrite une autre importante ville romaine. Il s'agit de la Colonie *Tubusuptu* (aujourd'hui *Tiklat*, à 03 kilomètres de la commune d'El Kseur).

⁶ Hammadides, dynastie berbère, fondée par Hammad ibn Bulughin. Elle régna sur le Maghreb central de 1015 à 1152. (D'après la Bibliorom Larousse, Version 1.0, Microsoft corporation(1996).

⁷ Les personnalités culturelles et scientifiques ayant séjourné à Bejaia durant cette époque: le Poète sicilien Ibn Hamdis, le métaphysicien andalou Ibn Arabi, le mathématicien italien Leonardo Fibonacci, le philosophe catalan Raymond Lulle, Ibn Khaldoun,... Il en est de même pour les personnalités religieuses (Sidi-Bou-Medienne, Sidi Bou Said, al-Sabti, ath-Tha'aliby,..) et les voyageurs géographes (al-Idrissi, al-Abdari, Ibn Battuta, Léon l'africain,.....). La ville a vu naître le Mahdi Almohade Ibn Tumert concepteur du plan de « fondation » de l'Empire Almohade. Voir, actes du colloque international « Bejaia et sa région à travers les âges » Ed. Association GEHIMAB, Bejaia, Novembre 1997.

⁸ Actes du colloque international op.cit.

Plan 2: Epoque hammadide (1067/1152)**Plan 3: Epoque turque 1555-1833**

Sources : rapport de l'atelier urbanisme opérationnel de l'université de Bejaia (2003)⁹.

En 1555 les turcs chassent les espagnols et occupent la ville qui devient une *médina* turque sur le périmètre de la configuration spatiale espagnole. La *médina* est structurée par de nouveaux éléments : souks et mosquées qui articuleront désormais les différents parcours dans la ville et assureront l'articulation de la ville avec son territoire. Sous les turcs la ville perd son envergure commerciale et culturelle, ainsi que son statut de centre intellectuel et politique en l'Afrique du Nord¹⁰.

1.2 La ville de Bejaia de 1830 à 1960

Cette période est très importante dans l'histoire de Bejaia, non pas parce qu'elle coïncide avec la colonisation française, mais parce que c'est l'époque de l'avènement du progrès industriel et de l'urbanisation. Dans toute l'histoire de la ville cette époque est aussi la plus marquante par rapport à la production de l'espace urbain. Cette époque pourrait être divisée en deux étapes: celle de l'appropriation ensuite celle de l'extension de la ville.

1.2.1 Appropriation et réinterprétation de l'espace

En 1830, la France soumet l'Algérie et Bejaia devient une colonie française. L'appropriation de la ville par les français se fera par la reconversion de la ville: les édifices et bâtiments existants seront transformés, de nouvelles constructions se mettront en place pour

⁹ Chapitre 2, du rapport sur le projet urbain: « mécanisme de gestion de la croissance urbaine » (sous la direction de) Amar (A) & Atek (S).

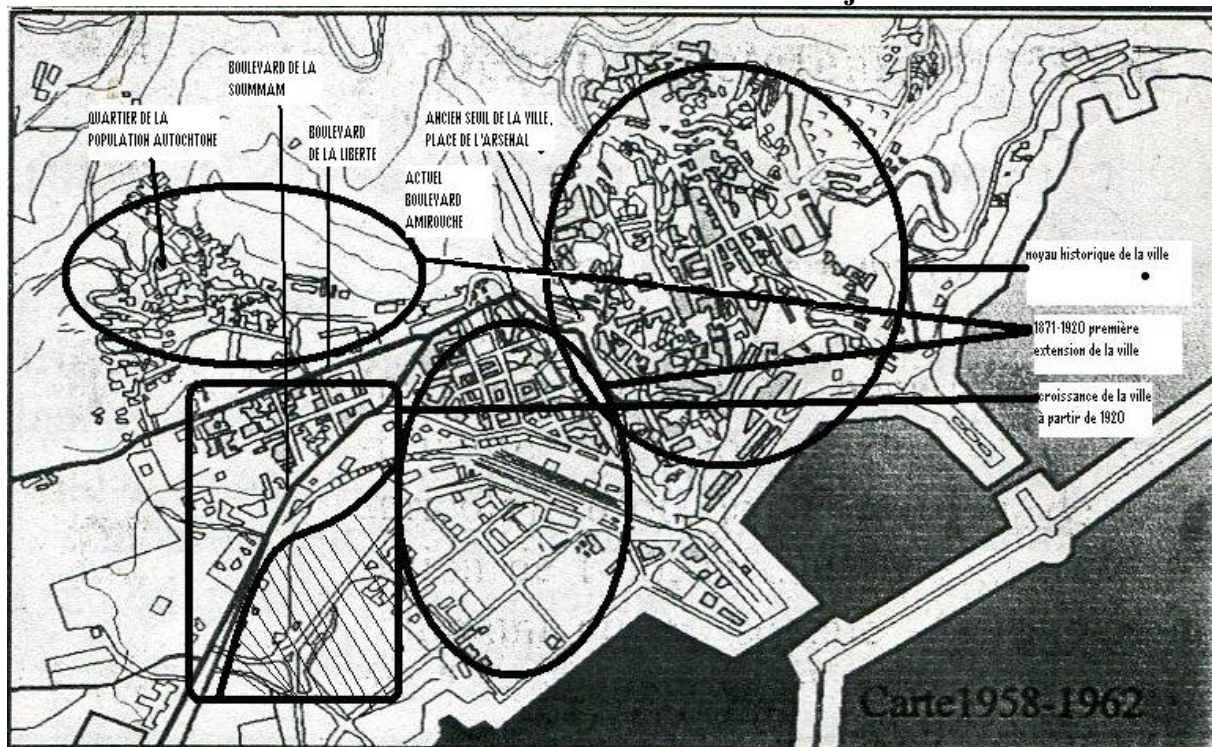
¹⁰ Alger prend le relais pour cette période, elle fut la ville la plus riche de la Méditerranée pour l'époque ottomane.

les besoins de casernement des troupes ou pour le dépôt de matériel (1833- 1842). Du fait, la configuration de la ville change, notamment avec la disparition ou la reconversion des éléments structurant de la *médina*: mosquées et souks. Ces éléments sont aussi les points d'articulation de la ville avec son territoire. Désormais, le rapport qu'entretient la ville avec son *hinterland* change au profit du développement des relations de la ville avec la France. L'appropriation physique et symbolique de la ville continue avec le lancement des projets de construction dans la ville (1848-1871). La construction de la ville se déroulera sous contraintes d'organisation rationnelle de l'espace et de fortification de la ville. C'est sous ces conditions que le génie militaire propose un plan de la ville, le tracé de l'enceinte s'est fait en fonction du relief et selon les règles de fortification, puis le schéma général de la ville définit les rues principales, les places, les équipements. Cependant, cette configuration est plus qu'une organisation de l'espace, elle assure aussi une continuité culturelle et identitaire avec la France. Du fait, le développement de la ville coloniale exclue la population locale sur le plan culturel et matériel: la construction de la ville avec les infrastructures nécessaires au service du progrès et du développement sera exclusivement destinée aux européens.

1.2.2 La croissance de la ville

A partir de 1900 la croissance de la ville se fera pour la première fois de son histoire en dehors de l'enceinte historique. La trajectoire spatiale de croissance de la ville est dictée par des contraintes aussi bien naturelles qui empêchent la ville de s'étendre du côté Nord-est, qu'industrielles, les rails du chemin de fer empêchent la ville de s'étendre du côté de la mer. Sous cette double contrainte la croissance de la ville s'étendra entre les deux anciens chemins agricoles: actuel boulevard de la liberté au Nord, et au Sud la route de Sétif qui partent de l'actuel boulevard Amirouche. L'ancien seuil de la ville (la place de l'arsenal) devient le lieu central regroupant de nouveaux équipements de centralité à savoir la poste, le théâtre et autres activités commerciales à l'échelle d'un centre-ville

Plan 4 : La croissance de la ville de Bejaia



Source: archive de Bejaia, service topographique, département de Constantine

Par ailleurs, cette croissance s'est inscrite dans la continuité du noyau historique articulée par le boulevard Amirouche. A la limite du nouveau périmètre urbain des équipements à l'échelle de la ville se sont implantés; l'église saint Thérèse (actuelle mosquée Ibn Badis), le marché, la prison le square. Cette extension de la ville est accompagnée par trois faits dont les premiers sont la cause du troisième:

- L'événement de l'industrie dans la ville par l'installation de quelques unités industrielles à la périphérie de la ville, derrière la ligne du chemin de fer.
- L'achèvement des travaux du port pour renforcer la porte de la ville par la mer, ainsi donner une vocation commerciale à la ville.
- L'apparition de quartier autochtone dans la partie nord de l'actuel boulevard de la liberté.

La naissance de ce quartier dit « illicite » est le fait de la croissance de la ville entre deux forces antinomiques: d'une part, le besoin de mains d'œuvre pour la construction, l'industrie, et les travaux portuaires fait appel à la population autochtone, d'autre part, le rejet de la ville (ségrégation sociale) pour ces indigènes les pousse à s'installer en dehors du périmètre urbain¹¹. Les autochtones feront appel, dès lors, au savoir faire local pour construire une agglomération qui se superposera à la ville coloniale avec des caractéristiques typologiques propres au tissu traditionnel d'un village Kabyle.

1.3 Quelques enseignements historiques de la ville de Bejaia

L'objectif de cette esquisse historique de la ville de Bejaïa est de tirer les enseignements sur les facteurs à l'origine de la construction de la ville et le rapport qu'entretient la population locale à l'agglomération. Ceci nous paraît important pour comprendre, par la suite, les forces sous-jacentes à la constitution de la ville après l'indépendance.

1.3.1 De la construction de la ville

La construction de la ville de Bejaia et son développement ne découle pas à l'origine de sa place centrale *ville-marché*, tel qu'illustré par le modèle classique de Christaller et de Lösch (ch.2). Une lecture historique sur l'évolution de la structure de la ville nous informe sur d'autres facteurs qui ont occasionné l'émergence et la croissance des concentrations humains sur ce site:

- La spécificité du lieu, comme à l'origine des premières villes historiques, la pleine et l'exploitation agricole ont permis la formation d'agglomération sur le site de Bejaia.
- La position géographique: en tant que point de rupture spatiale durant de longues périodes, ceci permit une croissance de la ville grâce au commerce.
- Un point stratégique pour la conquête des ressources territoriales, la volonté d'occupation des étrangers fait de la ville un point d'articulation spatiale vers d'autres territoires.
- Un espace d'interaction avec l'extérieur: l'ouverture de la ville sur le monde extérieure lui donnera le statut d'une ville cosmopolite, avec l'appui des facteurs, politique, économique, scientifique et culturel la ville vaudra un rayonnement sur un vaste territoire.

¹¹ Notant que, Bien avant la construction de ce quartier la ville contient des autochtones à la limite du périmètre de la ville coloniale (Bab El Louz et Sidi Soufi) au alentour d'hôpital (Frantz Fanon). Le prochaine quartier autochtone se développera du côté sud de la ville, il s'agit d'Ighil Ouazoug, celui-ci se construira aussi sur un tissu traditionnel, basé sur un savoir faire local.

- Les tendances historiques et l'accumulation de plusieurs civilisations dans la ville constituent un capital patrimonial important qui fait sa spécificité et alimente sa croissance.

1.3.2 Le rapport de la population à l'agglomération

La construction de la ville ne s'inscrit pas dans la hiérarchie de Christaller. L'absence d'autres villes structurées et organisées au périmètre d'influence de la ville de Bejaia durant cette période historique est notable jusqu'à l'époque post-coloniale. Certes, l'extraversion de la ville explique relativement l'absence d'un réseau urbain. Mais qu'en est-il du rapport de la population locale avec la ville et le phénomène d'agglomération? Étant donné que toutes les époques qui ont marqué la ville de Bejaia coïncident avec l'arrivée des étrangers. Historiquement, la ville de Bejaia a toujours été construite par des étrangers:

« ... la ville a été fondée par les Phéniciens, agrandie par les Romains, embellie par les Arabes, détruite par les Espagnoles et les turques... tous des étrangers »¹².

M. Kheladi (11993)

Pourquoi l'espace de la ville est-il aussi important, repérable et visible de l'extérieur pendant que la population locale n'éprouve pas un intérêt particulier pour cette espace et pour l'agglomération? La synchronisation de facteurs économique et socio-historique qui prévalent dans la société expliquent cette réticence à toute forme d'agglomération et de hiérarchisation.

En s'intéressant à l'urbanisme et au système sociaux en Algérie, K. Mokhtar avance dans le cas de Bejaia que, le caractère libre dont se prévalent les populations locales les empêchent de se concentrer, de s'organiser en se hiérarchisant dans des villes. Cependant, ils se contentent dans des structures éclatées sous forme de villages. C'est là un facteur socio-historique qui explique pourquoi les principales villes historiques du pays à l'instar de Bejaia ont toujours été l'œuvre des étrangers pendant que la structure villageoise de la société algérienne perdure.

Au delà des facteurs socio-historiques, la dominance de l'économie agricole est aussi un facteur déterminant dans la distribution de la population dans l'espace. La nature et le système économique en place ont conduit à un quadrillage de l'espace par de petits villages ayant presque tous la même taille, repoussant toute possibilité d'une forme de concentration au niveau géographique. Cette forme d'organisation de la vie sociale en Algérie avait perduré même durant l'époque de la colonisation française.

L'organisation de la vie socio-économique dans l'espace témoigne d'un sens de rationalité économique aussi qu'une compatibilité avec le modèle de la société à travers l'histoire.

Avec l'événement du progrès technique, de l'urbanisation, et leur diffusion à travers le monde, notamment à partir de 1850, la dynamique spatiale de la société algérienne sera contrainte par la colonisation. Le processus d'urbanisation se fera par la ville coloniale. Le caractère ségrégationniste de la ville coloniale fait que la population locale vit dans la plupart des cas en-dehors des agglomérations urbaines qui sont majoritairement européennes.

La population de Bejaia à l'instar des autres régions algériennes n'a pas connue une urbanisation jusqu'aux années 1960 où commence l'étape de la réappropriation de l'espace et de l'urbanisation de la société algérienne. L'urbanisation qui est un processus, sera une

¹² M. Kheladi : urbanisme et système sociaux, op cit P, 91.

conversion brutale dans le contexte algérien: une conversion rapide d'une fraction importante de la population d'une vie rurale à une vie urbaine. Bejaia n'est pas un cas atypique de l'évolution de la ville algérienne après l'indépendance, les caractéristiques de l'urbanisation en Algérie (ch.5) s'appliquent sur le cas de Bejaia.

2. Les nouvelles logiques sous-jacentes à la croissance de la ville

Avant l'indépendance, la ville de Bejaia est réduite en un nœud de liaison maritime avec la France. Après l'indépendance, l'Algérie avait conservé les grands traits de la configuration spatio-économique héritée de l'époque coloniale, la ville continue toujours de jouer le modeste rôle de liaison, mais elle a subi de profondes transformations: taille, structures... Comprendre l'organisation de la ville de Bejaia et la configuration de son espace aujourd'hui nécessite un retour sur le processus de sa construction à partir des dynamiques intrinsèques à la croissance des villes. Nous entendons par ces dynamiques les éléments suivants: L'occupation de l'espace urbain résidentiel; la localisation des activités économiques; l'implication des stratégies de développement du pays. Cependant, il convient d'abord de considérer deux éléments structurels et antinomiques influencent la structure de la ville: l'organisation administrative et la géographie du site.

2.1 Les éléments contenant la mutation de l'espace urbain

L'objectif de l'introduction des deux éléments suivant est de situer la ville par rapport aux jeux de forces antinomiques derrière toutes les formes d'agglomérations. Nous retiendrons ici principalement deux forces: le statut administratif qui pousse à l'agglomération et la géographie de la ville qui constitue une force contraignante à l'agglomération dans l'aire urbaine.

2.1.1 Le statut administratif de la ville

Le régime administratif algérien a été influencé, voir construit sur le modèle français. On distingue deux niveaux d'organisation administrative du territoire. L'élément de base de l'organisation du territoire est la commune, le second niveau est celui de la wilaya.

- La commune est la collectivité territoriale de base dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.
- La wilaya est une collectivité publique territoriale dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle constitue une circonscription administrative de l'Etat¹³.

Dans l'article 2 de la loi sur la wilaya il est dit: «La wilaya à un territoire, un nom et un chef-lieu». Le territoire de la wilaya correspond aux territoires des communes qui la composent. Etant donné que la wilaya est un organe décentralisé et déconcentré de l'Etat, le wali, représentant de l'Etat exerce une tutelle sur les communes.

Le territoire de Bejaia est hissé au rang de wilaya lors du découpage administratif de 1974 (JORA n° 55 du 09 juillet 1974). Le territoire était organisé en 5 daïras et 28 communes. L'organisation administrative de la région a été modifiée en 1984 (JORA n° 06 du 07 février 1984), instituant 19 daïras et 52 communes, division toujours en vigueur.

¹³ La loi n° 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya, modifiée et complétée.

Carte 6: délimitation administrative des communes de la Wilaya de Bejaia



Source : www.Bgayet.net (réalisation N.S.)

La wilaya a un chef lieu qui abrite toutes les fonctions de commandement sur son territoire. La ville de Bejaia est le chef lieu de la Wilaya. Le statut administratif de l'agglomération lui confère plusieurs avantages: la concentration des principaux équipements et des fonctions. La stratégie de développement du pays favorise la concentration des activités industrielles, des équipements publics (hôpitaux, centres culturels...), des bureaux gouvernementaux, des universités ..., dans les centre urbain plutôt que de les disperser à travers le territoire de la région¹⁴ fait de la ville le principale pôle économique et urbain de la Wilaya. Le reste du territoire aura des liaisons fonctionnelles, administratives et économiques avec le chef-lieu de la Wilaya. Le statut «privilège» du chef-lieu fait que la ville attire de plus en plus des populations, des équipements, de l'activité économiques... Mais face à cette forte attraction, l'extension de la ville est confronté à une contrainte : la géographie physique du site.

2.1.2 La géographies du site de la ville de Bejaia

La commune de Bejaia (carte 6), se localise au Nord de la wilaya, elle recouvre une superficie de 120,22 km², elle est le point de convergence des parcours territoriaux à travers : la plaines Est (le long de la RN 9, vers Sétif), à travers la plaine sud (la RN 26, longeant la vallée de la Soummam et vers l'Ouest (RN 12, vers Tizi Ouzou). L'urbanisation dans la

¹⁴ Rappelant que Cette stratégies à été dans l'objectifs de concentrer les facteurs de croissance et plus la croissance est forte plus sont effet de diffusion aura de l'envergure pour atteindre les espaces périphériques. Quelques années après cette stratégie avait générée des effets paradoxaux pour la ville et sa région.

Wilaya de Bejaia est principalement le fait de la croissance de la ville de Bejaia, elle représente 55% de la population urbaine de la wilaya (RGPH, 2008).

La géographie physique de la ville n'est pas différente de celle de sa région, et elle empreigne la croissance et l'extension de la ville plus que n'importe quels autres facteurs. Comme l'indique l'image 1.

Image 1: Limites géographiques de la ville de Bejaia



Source : google earth.

La ville de Bejaia est ancrée entre trois entités géographiques (la plaine, la mer et la montagne). La ville est construite sur une petite plaine entre la mer et la montagne (image. 1). La mer méditerranéenne limite l'extension de la ville du côté Est. La montagne cerne le reste de la ville; le mont de Gouraya au nord rejoint les chaînes montagneuses du Nord-ouest, tandis que l'espace de la plaine se trouve restreint pour l'extension de la ville. L'effet de la géographie sur la ville de Bejaia se matérialise par la limitation de son espace d'extension

urbaine. Face à la contrainte géographique. L'extension urbaine donne une configuration sous forme d'auréole aux extrémités de la ville. L'image 1 la structure d'une ville éclatée: La contrainte géographique se conjugue avec l'absence du cadre de planification adéquat pour contenir sa croissance.

2.2 L'occupation de l'espace résidentiel

Du fait de l'explosion démographique et de l'exode rural, le rythme de l'urbanisation s'accélère et la population de la ville a quadruplé de 1962 à 2008. Bejaia avait 45 000 habitants en 1966, aujourd'hui elle en a 194 411, alors qu'en 1998 le chiffre était de 156 688 habitants. L'autre fait notable est que, l'urbanisation dans la région de Bejaia est principalement le fait de la croissance de la ville de Bejaia, elle représente 55 % de la population urbaine de la wilaya (RGPH, 2008). L'attrait de la ville engendre plusieurs formes d'occupation de l'espace résidentiel en milieu urbain. Chaque forme d'occupation décline des ensembles urbains qui leur correspondent. Nous distinguons ici trois formes: La réappropriation de l'espace urbain (ville coloniale), la construction planifiée (ZHUN, lotissement privés), la construction non-planifiée (constructions illicites).

2.2.1 La «réappropriation» de l'espace urbain de la ville

Dans les années 1960 qui correspondent à la première décennie de l'indépendance, l'essentiel de l'agglomération de Bejaia est constitué essentiellement d'un noyau central (ancienne-ville) qui concentre l'essentiel de la population et les principales fonctions, ainsi qu'un parsemé de logements dans l'espace semi-rural immédiat. La ville construite par les colons correspond à la structure suivante: le centre-ville qui concentre des habitations et les équipements socio-éducatifs et culturels, les anciens quartiers Ouest de la ville qui concentrent ¼ de la population de la ville en 1966, soit 13 000 habitants, une partie de la plaine centralise l'industrie l'artisanat et le commerce de gros qui forme une demi-couronne qui ceinte le bassin du port, une partie de la zone industrielle, le port et l'aérodrome. Après l'indépendance, il y a eu une réappropriation de la ville par la population locale sans qu'il n'y ait des modifications majeures dans la ville.

2.2.2 La construction des ensembles urbains planifiés

La construction des villes algériennes est intervenue dans un contexte de développement de l'architecture fonctionnelle et rationnelle¹⁵ dans le cadre du zoning. Ce dernier est le système dominant de la production des villes durant la période de l'après-guerre et les *Trente Glorieuses*. Il est conçu pour construire des logements, des routes, des zones d'activité, des équipements suivant un double objectif : faire face à la croissance démographique, organiser l'extension des villes. Le système fonctionnel selon des procédures et des solutions standardisées, ordonne les actions de manière sectorielle par le contrôle et la hiérarchie.

Selon le principe de zoning la ville sera divisée en plusieurs zones monofonctionnelles, chacune est destinée à satisfaire une seule fonction : des zones d'habitations qui ne comptent

¹⁵ Voir, M. Kheladi, H. Ait Saidhoum et S. Akrouf : Architecture, urbanisme & rationalité économique. Projet de recherche N° M0601/02/2000. Université de Bejaia (2002). Le grand succès de cette forme de construction des villes à l'échelle internationale s'explique en grande partie par les conditions historiques de l'après-guerre. L'urgence de construction et de reconstruction des villes après la guerre imposent de nouvelles contraintes: la construction dans l'urgence, la recherche du moins chers...

que des logements ; des zones industrielles qui ne contiennent que des usines et une zone administrative réservée à des fonctions administratives et des services. Les différents ensembles ne s'inscrivent pas dans une continuité spatiale, ils sont, cependant, reliés entres-eux par un réseau fonctionnel, routes, moyens de transport et autres moyens de communication. L'avènement du zoning engendrera sur le plan d'urbanisme conceptuel le passage de la stratégie de parcellisation¹⁶ et de l'ordre géométrique à l'ordre arithmétique quantitatif et rationnel.

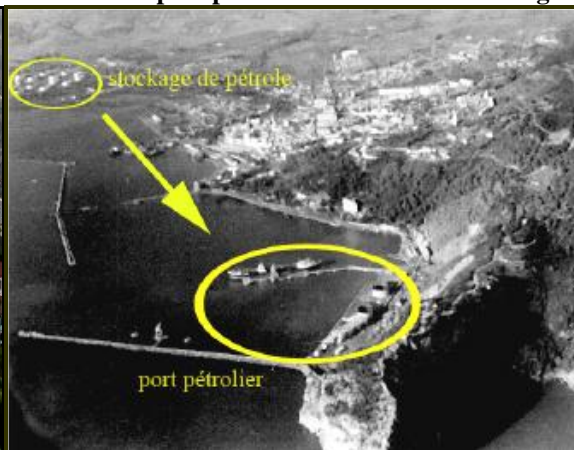
En Algérie la politique de zoning en Algérie avait commencé bien avant l'indépendance, le plan de Constantine datant de 1958¹⁷, est à l'origine des premiers jalons de la politique du zoning en Algérie. Dans la ville de Bejaïa l'introduction du zoning à cette période s'est matérialisée par l'aménagement de deux entités: une zone d'habitation et une zone d'activité. Il s'agit de la réalisation d'une zone pour le stockage de pétrole, afin de créer de l'emploi pour les populations que les conditions économique et extra-économiques obligent de venir s'installer en ville, et le lancement des travaux de (Z.U.P) la cité Ammimoun.

Image 2

Vu sur la première cité dans le cadre du zoning

**Image 3**

Vue sur le port pétrolier et la zone de stockage



Source: Amar (A) Atek (S), *Lecture de la croissance urbaine*,

Les immeubles sont généralement de gabarit R+5. La composition géométrique de la façade, se fait par la répétition du même module, les ouvertures sont rationalisées, les dimensions des logements sont assez réduites de type F1, F2, F3, l'accès aux logements de type F2 se fait par le biais d'une coursive, présence du commerce de proximité. La Cité n'avait pas été achevée que des années après l'indépendance

A partir des années 1970, le pays reprend les stratégies de zoning, il y a eu un tournant dans la structure de la ville avec la densification de l'espace urbain: des programmes de logements, d'équipements et d'industrialisation pendant que dans la périphérie immédiate, c'est l'émergence des constructions privées. Ainsi cette décennie engendrera la première période d'extension de l'espace urbain dans la ville de Bejaïa¹⁸. Vers la fin des années 1970 commence une diffusion de l'urbanisation et une périurbanisation active. Les deux

¹⁶ Le parcellaire est le système de division et de distribution des parcelles dans un îlot, lié à la nature morphologique du terrain, à une limite naturelle ou à une limite urbaine. Le parcellaire fixe les limites, permettant le contrôle et la gestion de l'espace.

¹⁷ Notant qu'à cette époque le zoning s'est intervenu pour la première fois dans le cadre d'un plan d'urgence dans le souci de répondre aux revendications sociales et indépendantistes internes.

¹⁸ En 1980 la population de l'agglomération atteint 83000 habitants, pendant qu'un examen superficiel pour la même période montre que la superficie de la ville à pour le moins triplé et la consommation de l'espace à connu un grand dynamisme. D'après K. Mokhtar idem.

phénomènes avaient contribué à l'étalement de l'espace urbain et à la pression sur la ville. Pour contenir ces dynamiques socio-spatiales et urbaines l'Etat s'engage dans la construction des ZHUN.

2.2.2.1 La construction des ZHUN

Après l'indépendance, la ville de Bejaïa a drainée une forte population rurale, notamment avec le lancement de la politique industrielle dont l'implantation des unités est essentiellement en ville. Sans qu'il ait un développement en matière de l'habitat urbain et d'aménagement du territoire, l'habitat spontané émerge sans structure préétablie. En 1974, Bejaïa se détacha du département de Sétif et devient un chef-lieu de wilaya, elle se dota ainsi d'un PUD¹⁹ (Plan d'Urbanisme Directeur). Le PUD a pour objectif de répondre à des besoins démographiques et socio-économiques par la projection des programmes d'habitat et d'équipements. Dans ce cadre l'aménagement du périmètre urbain de Bejaïa se fera en le répartissant en plusieurs zones monofonctionnelles:

- La Zone d'Habitat Urbain Nouvelle (ZHUN) : les ZHUN d'Ihaddaden et de Sidi Ahmed.
- Les cités d'habitation et Des zones d'habitat individuel sous forme de lotissements (lotissement Zerrara, cité Rabéa).
- Les zones d'implantation des projets et programmes d'équipements, l'université et le parc omnisport dans la zone Est.
- La zone administrative (siège de la wilaya, banques,..) le long du boulevard de la liberté.
- la zone industrielle sur la plaine.

Cette nouvelle politique d'aménagement s'est répercutée sur l'extension de la ville de Bejaïa dans toutes les directions: les ZHUN à la périphérie de la ville, les cités d'habitation individuelle et le lotissement, à l'intérieure de la ville et à proximité des ZHUN, la zone industrielle dans la plaine agricole au sud de la ville. L'université et le parc omnisports aux frontières Est de la ville. (Voir le plan de la ville dans l'annexe).

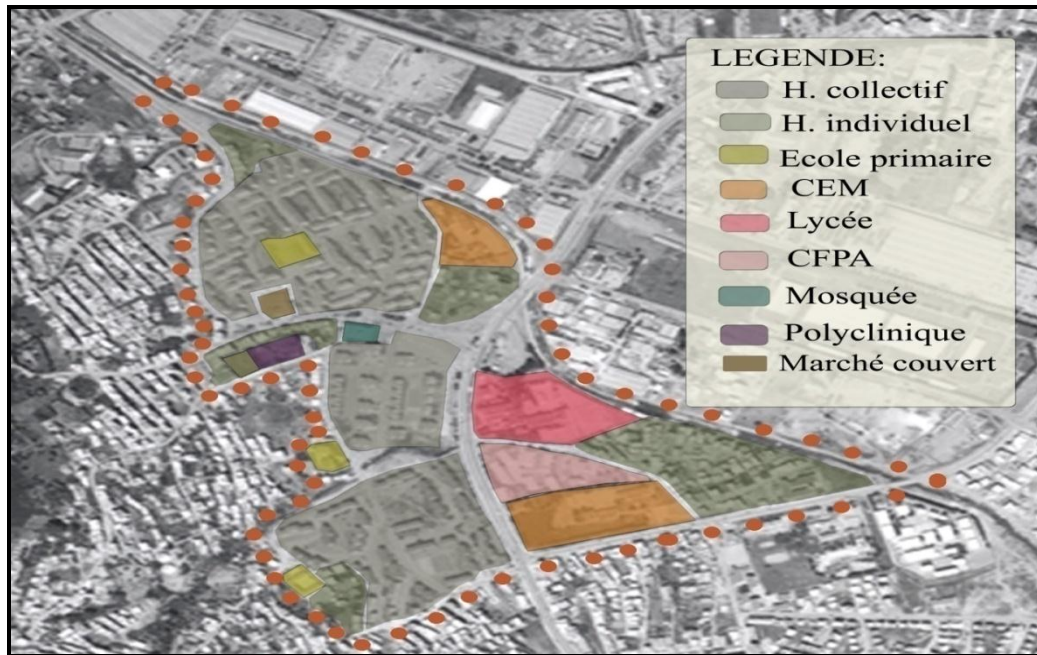
Etant donné que nous intéressons principalement à l'occupation des espaces résidentiels nous essayerons de voir de plus près le cas des ZHUN qui sont les ensembles les plus importants.

L'objectif de la ZHUN dans le cadre du zoning est la réalisation des logements collectifs avec leurs équipements et services nécessaires, et ce, rapidement et économiquement selon des procédés industriels. Les promoteurs de cette stratégie intègrent dans leur conception de nombreux équipements à l'échelle de la ville: des rues commerçantes, l'aménagement des terrasses en divers équipements à l'usage des résidents, comme aires des jeux pour enfant, espace de rencontre ainsi que d'autres équipements domestiques. Cependant, dans la construction des ZHUN, à l'image de celle d'Ihaddaden dans le cas de Bejaïa les autorités retiennent seulement quelques cités minimalistes sous contraintes d'urgence et de rationalité économique²⁰.

Le plan 4, donne plusieurs aspects sur la construction des ZHUN et l'extension de la ville de Bejaïa:

¹⁹ Cette année de la promotion administrative de l'agglomération de Bejaïa coïncide avec l'étatisation des sols urbains qui constituent des réserves foncières communales et qui concerne des domaines urbanisés ou urbanisables, instituées par l'ordonnance N° 74-26 du 20-02-1974.

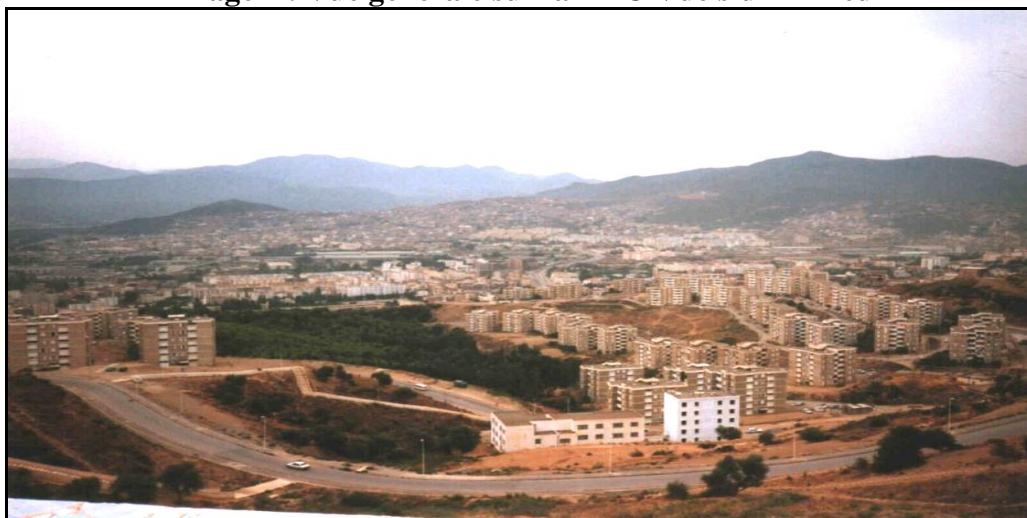
²⁰ Voir, M. Kheladi, H. Ait Saidhoum & S. Akrouf (architecture, urbanisme & rationalité économique) projet de recherche N° M0601/02/2000. Ed, université de Bejaïa (2002).

Plan 5 : de la ZHUN d'Ihaddaden.

Source : Amar (A) & Atek (S) op cité.

- la répartition de l'espace de la zone est influencée par des obstacles géographiques insignifiants notamment les Oueds Seghir et l'Oued d'Ihaddaden qui limitent le périmètre de l'espace urbanisable.
- La nature des équipements implantés dans la zone: ils ne sont pas à l'échelle de la ville, il n'y a ni banques, ni hôtels, ni établissement public d'envergure...
- L'implantation de la ZHUN à la limite de la zone industrielle situe cette partie de l'espace urbain en rupture avec l'ancienne ville.
- L'espace de la zone n'est, ni aménagé ni hiérarchisé: l'absence des places est notable dans les ZHUN alors que la place est un élément important dans l'articulation de l'ensemble lui même et de l'ensemble avec le reste de la ville.
- Ces ensembles émergent au milieu de terrains non aménagés alors qu'ils sont supposés être planté et reliés entre eux et au reste de la ville avec des équipements d'accompagnement.

Notons qu'en termes de structures et d'aménagement, les autres ensembles issues des lotissements et autres formules ne diffèrent que par leurs propriété: des constructions privées. Ce ne sont que des répliques plus au moins vastes à l'image de la ZHUN d'Ihaddaden comme l'indique cette image de la zone de Sidi Ahmed.

Image 4 : Vue générale sur la ZHUN de sidi Ahmed

Nous retiendrons ici, que la construction des ensembles urbains (ZHUN) n'a pas été dans l'objectif de promouvoir l'urbanisation, mais dans celui de faire face aux conséquences de la stratégie des industries industrialisantes²¹ et de l'exode rural et la croissance démographique des villes:

«Ces zones (ZHUN) constituent, le plus souvent, soit des agrégats à la périphérie des villes, soit des enclaves sans lien organique ou fonctionnel avec leur contexte. D'ailleurs, leur dénomination, sous le rapport du volume (cité des 300 ou 1 500 logements...), ou sur celui du constructeur (cité SONATIBA, cité SICED...) est là pour comprendre comment elles sont vécues»²².

S. Bouchemal (2006)

La ville elle-même à été absente des préoccupations des politiques de développement, c'est plutôt l'agriculture et l'industrie qui sont gage du développement économique du pays. La conséquence d'une telle attitude vis-à-vis de la ville est que l'Algérie ne faisait pas grand cas du développement urbain.

2.2.3 La construction de l'espace urbain non planifié

Parallèlement à ce qui se fait dans un cadre réglementé, plusieurs agglomérations émergent en-dehors de la planification et des règles d'urbanisme. Enregistre plusieurs quartiers dans la ville de Bejaïa à l'instar des quartiers comme Tizi, Iheddaden Ouffela, Takléat, Dar Djebel, S'mina... Ces quartiers n'offrent pas un cadre de vie conforme aux règles de l'urbanisme. Sur ces quartiers l'équipe qui réalisa le PDAU (2006) écrit qu'

« ils [les quartiers] donnent un cadre de vie conforme à leur culture de paysans, développée dans le cadre d'un village kabyle, avec des ruelles étroites et sans géométrie. Le résultat est proche d'une catastrophe économique, écologique et urbanistique»²³.

PDAU (2006)

²¹ La construction des premières zones avait commencé entre 1975 et 78 ; soit quelques années après le lancement de la politiques industrielle. Or, si, l'urbanisation figure dans les prérogatives de la politique de développement pourquoi n'y a-t-il pas eu ces programmes avant.

²² S. Bouchemal : La production de l'urbain en Algérie : entre planification et pratiques, laboratoire RNAMS, centre universitaire Larbi Ben M'hidi, Algérie.

²³ Document du PDAU intercommunal de Bejaia op.cit, Chapitre 4, p. 68.

Ces ensembles sont le produit d'un savoir-faire artisanal situé en-dehors des critères de l'urbanisme. Du fait ils sont moins structurés que les zones d'habitat planifiées: La rue est sans contours précis, elle est un couloir conçu davantage pour gêner la circulation que pour la favoriser. Sur le plan architecturale : les structures ne sont pas bâtaient en cohérence. Ces grands ensembles urbains présentent des espaces monofonctionnels (l'habitat).on remarque, l'absence des activités économiques et commerciales. Tout comme les ZHUN ces agglomérations se situent en rupture avec le noyau historique de la ville.

2.2.3.1 Les éléments de la prolifération des constructions non planifiés

Les espaces non planifiés sont largement décrits dans les différents travaux sur la ville algérienne; mais décrire n'est pas le plus important. Le plus important est de savoir comment une population avec un sens d'organisation et de rationalisation de l'espace puisse produire des ensembles aussi catastrophiques sur le plan économique, écologique et urbanistique. Nous retiendrons ici deux principaux facteurs : l'absence de prévision et les conflits de l'architecture.

Absence d'anticipation de la dynamique socio-spatiale en rapport avec l'activité économique

L'urbanisation est une tendance naturelle qui intervient dans tous les pays, son ampleur est plus au moins importante selon le niveau de développement ou d'industrialisation des pays ou des régions. Dans le contexte algérien, plus particulièrement celui de Bejaia, la stratégie des industries industrialisantes qui prévoit la localisation des industries dans les espaces urbains les plus structurés aura des effets sur l'attraction de la ville. Le modèle de localisation des ménages dans l'espace urbain s'applique exactement sur la localisation des ménages à Bejaïa.

Les années 1970 marquent l'intensification des efforts de développement économique et social et la mise en place de la stratégie industrielle. Les usines étant installées à proximité des villes, nous assistons à un exode massif des ruraux en quête d'emploi. La crise du logement oblige un grand nombre d'entre eux à s'installer dans des conditions précaires à la périphérie des grandes villes qui commencent à être submergées et à glisser vers l'anarchie. Une stratégie de développement de la ville devient indispensable, mais les pouvoirs publics ignorèrent ce besoin, globalement (urbanisme) et dans le détail (architecture).

Les conflits de l'architecture

Les conflits de l'architecture en Algérie résumant l'ensemble des éléments contradictoires qui ont caractérisé l'environnement institutionnel urbain et qui ont conduit à donner forme aux ensembles urbains non planifiés. Les principaux facteurs qui sont réunis dans le contexte de Bejaia par un groupe de recherche sur la ville en 2001 (M. Kheladi, H. Ait Sidhoum & S. Akrou : architecture, urbanisme & rationalité économique, 2001)²⁴ caractérisent essentiellement 4 conflits :

- Un conflit administration-citoyen.
- Un conflit privé-public.
- Un conflit rural-urbain.

²⁴ Pour plus de détail sur les conditions de construction de ces ensembles voir, M. Kheladi, H. Ait Sidhoum & S. Akrou. Op.cité, Dans le chapitre 4, les auteurs offrent les éléments nécessaires pour comprendre les fondements du comportement de l'algérien dans son action urbanistique.

- Un conflit savoir-ignorance.

Ces conflits sont bien détaillés dans le travail précité, nous nous contentons d'y renvoyer. Cependant, si, on s'interroge sur ces conflits dans le nouveau contexte urbain le premier conflit demeure le principal problème pour les raisons suivantes: Les deux derniers conflits qui (Un conflit rural urbain ; Un conflit savoir ignorance) qui se justifient dans le contexte d'après indépendance semblent largement dépassés aujourd'hui, le niveau d'instruction de la population et le niveau d'urbanisation du pays le confirme. Le deuxième conflit à savoir, le conflit privé public qui se justifie par le choix du système économique et idéologique du contexte après l'indépendance semble dépassé par le changement du système économique et le niveau de développement du secteur privé. Le premier conflit administration-citoyen que ni le contexte socio-économique ni le système politique et économique ne pourraient justifier semble persistant. La prolifération de la construction illicite est toujours importante. Ceci implique que le conflit administration-citoyen est aujourd'hui le plus important.

2.2.4 Les constructions issues du lotissement

Le lotissement consiste en un morcellement d'une propriété foncière en lots, en vue de construire des habitations. C'est une nouvelle forme de parcellisation qui a marqué le début de l'architecture jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle:

« le lotissement est un outil de la dynamique urbaine. L'histoire le démontre d'ailleurs, les extensions des villes dans les zones périphériques, jusqu'au début du XX^{ème} siècle, se faisaient essentiellement par des lotissements successifs »²⁵.

M. Saidouni (2000)

Le retrait de l'État de la production du logement et le retour au lotissement dans la décennie 1990 engendreront deux types d'ensembles plus au moins structurés et organisés. Les ensembles issus de l'autorisation de la promotion immobilière privée et le lotissement individuel à partir de 1990²⁶ qui sont soumis à des règles de construction. Le lotissement à pour objectifs, entre autres, de produire un espace urbain de qualité architecturale, urbanistique et fonctionnelle. Dans ce nouveau cadre de production de la ville, plusieurs projets seront réalisés à Bejaia dont la plupart interviennent dans des friches urbaines. Ces nouvelles constructions rationalisent davantage l'espace urbain ; elles sont à la fois denses, continues et de plus en plus verticales. L'importance et l'efficacité des techniques de lotissement dans la production du nouveau cadre urbain ne mettront pas fin à la construction en-dehors de la planification. L'insuffisance de l'offre de logements et du foncier constructible face à une demande importante donne naissance à la création de nouveaux ensembles urbains qui échappent à toute réglementation.

D'un point de vue de la stratégie urbaine, le problème n'est pas que ces ensembles existent, il est parce que ces ensembles continuent à proliférer. Nous retenons que la construction dans l'espace urbain a évolué dans une logique de contrer l'exode rural mais sans que soit mise en place une stratégie d'urbanisation.

Dans les deux dernières étapes, la production du bâti par le secteur public planifié tout comme celle du privé en-dehors de la planification ne correspondent pas aux critères fondamentaux de l'urbanisme. Les deux étant, également, aberrants chacun à sa façon notent

²⁵ M. Saidouni: Eléments d'introduction à l'urbanisme, histoire, méthodologie & réglementation. Ed Casbah (2000), P. 190.

²⁶ Les deux éléments majeurs de cette nouvelle politique foncière sont :

- loi n 90-25 du 18-11-1990 : portant orientation foncière et stipulant que toute transaction foncière pour l'ensemble des zones urbaines et urbanisables seront soumises au marché.
- loi n 90-29 du 01-12-1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme, le PDAU et le POS.

l'équipe du PDAU (2006) en faisant remarquer que le secteur public produit des immeubles plantés dans un désordre affligeant, et qui fuient la rue, tandis que le privé produit des bâtisses collées les unes aux autres au point de former un amas compact. L'étude du PDAU a conclu en prenant un raccourci de l'architectonique de Bejaia, dans ce qu'elle a de pire, en trois constats:

- La trame de la ville est trop dense en certains endroits et trop lâche en d'autres.
- La ville développe une allergie à la géométrie
- La ville souffre de déséquilibres fonctionnels, hérités du zoning et aggravés par l'étroitesse de vision de la population et des décideurs.

Cette image de Bejaia invite à revoir les conditions de l'extension et de la création de nouveaux espaces urbains.

2.2.5 Le contexte institutionnel de formation de l'espace urbain

Pour appréhender la production de l'espace résidentiel dans la ville de Bejaia, il faut considérer les conditions dans lesquelles s'est développé l'espace urbain. Les conditions historiques de la mutation de l'espace urbain étant évoqués dans le chapitre 5 sur le contexte national s'appliquent sur la ville de Bejaia, nous reviendrons ici sur les conditions d'ordre institutionnel qui sont les plus importantes.

Absence du marché foncier

En Algérie, le marché foncier n'existait pas avant 1990. L'économie planifiée sert l'aménagement des ensembles cohérents dans l'espace urbain et met un terme à l'occupation des sols et à la spéculation foncière. Toutefois, les évolutions démographiques, économiques et sociales vers la fin des années 70 accroissent la demande en logements et en services urbains. L'essor de la ville se complique avec la crise économique des années 80 et les troubles politiques qui l'ont suivie. La maîtrise des villes devient difficile en l'absence d'un marché foncier qui se conjugue avec la forte croissance de l'urbanisation. A Bejaia, comme tout ailleurs, l'absence d'un tel marché a conduit à une occupation illégale et anarchique des sols.

La pénurie artificielle du sol urbanisable

Les plans d'urbanisme connus par la ville de Bejaia ont cherché à ordonner son tissu et à cerner son développement spatial dans une assiette foncière qui n'a pas évolué au fil du temps. Les espaces urbanisables sont fixés (pour des raisons techniques, institutionnelles) à des niveaux où l'offre reste inférieure à la demande, cela raréfie le terrain à bâtir et augmente les prix du foncier qui devient inaccessible pour la population. La persistance de cette pénurie engendre un marché foncier informel, à la périphérie de la ville où l'urbanisation s'est développée sans règles formelles et dans des conditions déplorable. Dans ces conditions la construction de nouvelles bâtisses en juxtaposition de la ville posera par la suite de nouveaux problèmes en termes du foncier urbain et de sa gestion.

Faible impact des règles d'urbanisme au niveau local

L'impact de la gestion par les outils d'urbanisme qui ont toujours prôné une gestion centralisatrice et verticale au détriment d'une prise en considération de l'ensemble des mutations sociales et spatiales de la ville explique leurs faibles impacts sur l'orientation du processus d'urbanisation. Les municipalités ont la responsabilité des plans d'urbanisme, mais

la construction revient au ministère et aux entreprises publiques, le financement revient à l'Etat qui a été le principal constructeur sous plusieurs contraintes: il faut construire beaucoup de logements, leurs équipements annexes, plus vite et moins cher. L'absence de coordination et le poids des contraintes ne font que réduire les normes d'urbanismes au minimum nécessaire, comme l'illustre le cas de ZHUN ou des cités d'habitation précitées.

2.3 Quid de la localisation des entreprises à Bejaia?

Dans un monde industriel, une entreprise choisit librement sa localisation. C'est la différenciation de l'espace qui commandait la distribution des entreprises et développe la vocation du territoire. Dans une économie administrée, l'entreprise n'est pas autonome dans son choix de localisation et l'espace n'est pas pris dans sa différenciation.

2.3.1 La localisation de l'activité industrielle dans la ville de Bejaia

Avant l'indépendance la ville de Bejaia n'est autre qu'un relais dans le circuit de production de l'économie française, elle est seulement un nœud de liaison, un point de rupture de charges pour les industries métropolitaines. La ville n'est pas conçue dans l'objectif de servir de « pôle de développement » pour agir sur son environnement et propager le progrès²⁷. A la périphérie immédiate de la ville, les techniques et les modes de production traditionnels persistent, pendant que le niveau de vie de la population locale se dégrade.

Après l'indépendance, la ville doit se tourner vers son territoire et servir le mouvement d'industrialisation du pays. Cependant, l'industrialisation hâtive et sa dépendance des infrastructures de base entraîneront systématiquement une tendance à sa localisation dans les espaces urbains plus ou moins structurés. Bejaia est insérée dans le mouvement d'industrialisation, accueillant plusieurs unités industrielles qui vont transformer sa structure sans mettre en place de profondes réformes pour acclimater l'industrie à son espace. Voici les principales unités industrielles publiques des années 80 et leur localisation :

- Industrie textile et cuir : Complexe Jute, Ecotex (Alcost) et TCB (Icotal)
- Matériaux de construction : Somacob
- Bois et liège: Transbois, BGS, et Bejaia Liège
- Agroalimentaire : ENCG (COGB).
- Industries de haute technicité telles que : Sonatrach, Naftal

Bejaia recueille une part importante de l'industrie. Ces unités serviront de point de départ pour une politique systématique d'industrialisation, capable d'engendrer des formes nouvelles d'activités sociales, économiques et technologiques. Toutefois, la création de ces unités n'a pas été soumise aux principes de rentabilité économique, ni aux synergies et aux complémentarités fonctionnelles qui sont les conditions de succès d'une industrie.

Une lecture de la localisation de l'industrie publique dans la wilaya de Bejaia à la lumière des enseignements théoriques de l'agglomération montre que les entreprises ne se localisent pas de manière à développer des relations d'interdépendance et de coopération entre

²⁷ La juxtaposition des deux modes de vie duels dans la ville de Bejaia (quartiers indigènes et quartiers européens) et le rapport entre la ville et sa périphérie témoignent de la nature extravertie de la ville. A la périphérie immédiate de la ville, les techniques et les modes de production traditionnels persistent, pendant que le niveau de vie de la population se dégrade.

elles. La localisation des industries dans la même zone industrielle fonctionnellement indépendantes les unes des autres, donne à voir que la logique de complémentarité est totalement absente dans la stratégie industrielle de l'économie administrée. En outre, des imperfections sont apparues en cours du processus :

- La nature de l'activité des entreprises montre que l'objectif de création d'emploi prime sur toutes autres logiques de localisation. Ceci montre que les perspectives de développement technologique ne sont les plus appuyées par l'industrialisation.
- Il y a absence de planification et d'organisation de l'industrie. La région n'a pas suffisamment bénéficié des Plans qui organisaient la répartition des établissements industriels sur le territoire national.
- La localisation industrielle dans la région a été menée sans contraintes économico-spatiales. En effet, au début la problématique foncière n'était pas une priorité et le faible niveau d'urbanisation du pays écarte les contraintes de localisation de l'industrie à la proximité immédiate des villes. Le résultat est qu'avec l'essor de l'urbanisation, les zones industrielles implantées dans l'aire urbaine constituent aujourd'hui une entrave à la croissance et au bon fonctionnement de la ville.

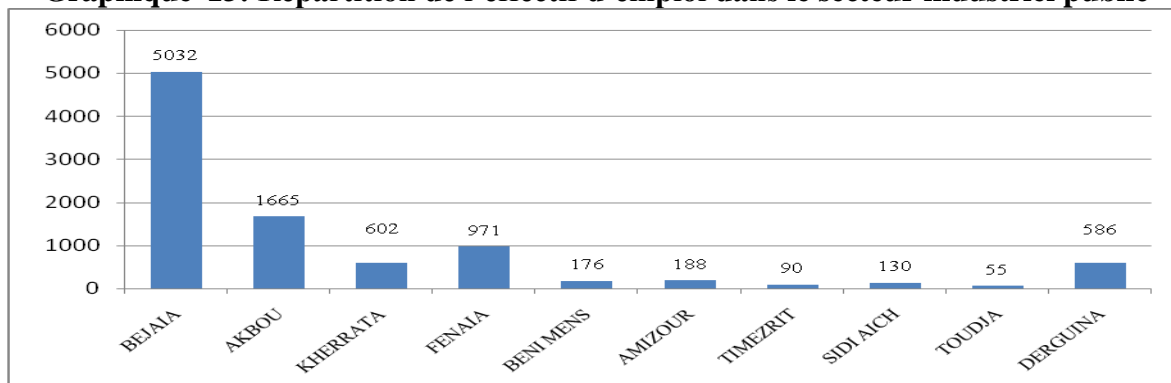
Dans l'étude du PDAU de Bejaia (2006), les auteurs, en évoquant les fondements d'une logique rentière de l'industrie nationale, notent que la planification et la localisation industrielle sont des problèmes caducs et sans importance dans cette logique: les usines sont pratiquement jetées au hasard sur le terrain²⁸. Dans le cas de Bejaia, ces entreprises consommatrices d'espace sont implantées à proximité du centre-ville et occupent aujourd'hui le cœur géographique de la ville. La zone industrielle est interposée entre l'espace urbain planifié et celui en-dehors de la planification.

2.3.2 Transformation du système économique et divergence de la dynamique de localisation

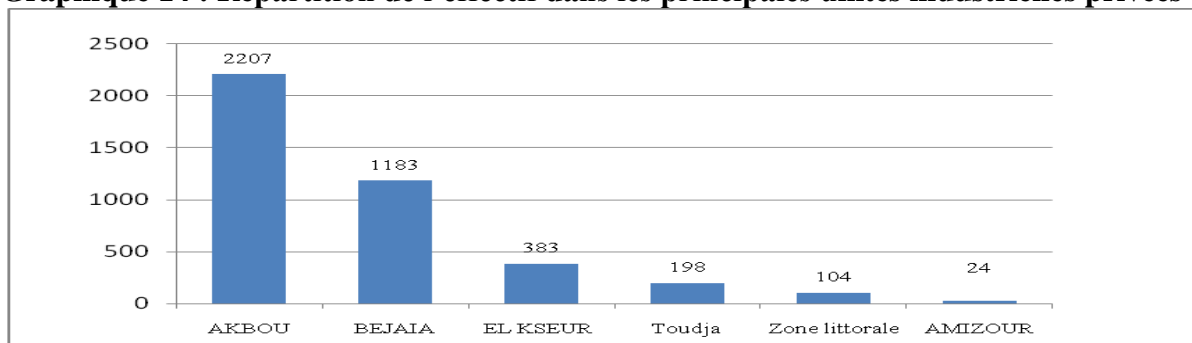
La transformation du système économique à partir des années 1990 a été accompagné par une mutation dans la dynamique de la localisation des activités productives. Avant la fin des années 90, le secteur privé est insignifiant dans la structure du tissu industriel de la région. L'émergence du secteur privé a été accompagné par une nouvelle tendance de localisation comme l'indique les graphiques 13 et 14. Une simple comparaison de la localisation des principales unités de production publiques et privées relève cette tendance divergente (Annexes 8 et 9).

²⁸Le PDAU intercommunal intégrant, Bejaia-Tichy-Boukhelifa-Tala hamza-Oued Ghir- El Kseur-Toudja ; analyse et perspectives de développement 2005 DUC Chapitre 8, page 139.

Graphique 13: Répartition de l'effectif d'emploi dans le secteur industriel public



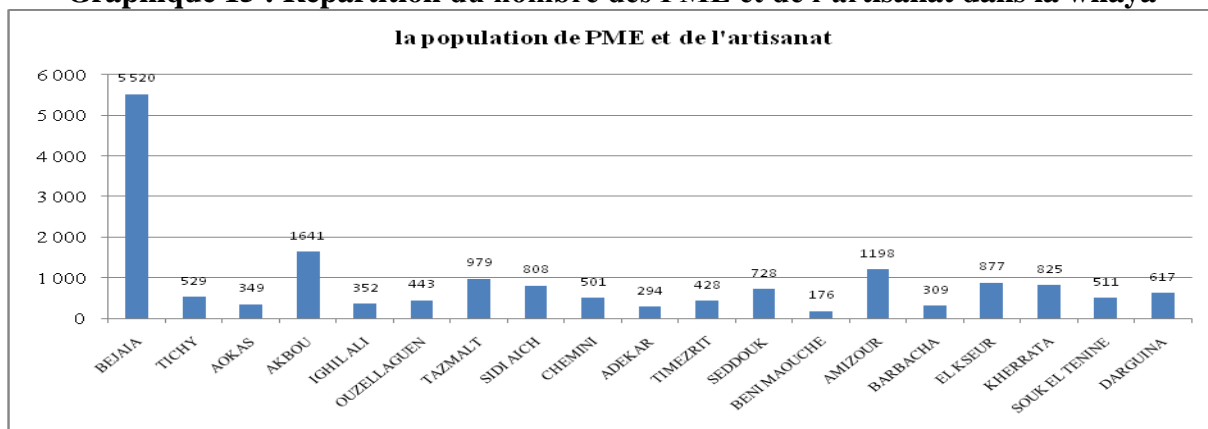
Graphique 14 : Répartition de l'effectif dans les principales unités industrielles privées



Source : Données de la DPAT Bejaïa 2009. Annexes 8 et 9.

Sur 9 495 emplois du secteur public, 5032 sont localisée à Bejaia. Sachant que sur les 33 entreprises publiques industrielles 18 y sont localisées. Dans le secteur privé plus de la moitié de l'effectif industriel des principales unités est localisée à Akbou. Si l'on considère que la localisation des entreprises publiques relève de la tendance ancienne tandis que le secteur privé reflète la tendance actuelle, nous pouvons voir que la localisation ancienne est largement centralisée à Bejaia où se trouve l'infrastructure de base nécessaire au développement de l'industrie. Cette tendance à la concentration de l'activité industrielle dans l'espace urbain sera abandonnée avec l'essor du secteur privée. Cependant, la ville de Bejaia maintient toujours sa position de leader dans la région en matière de PME (graphique 14 et Annexe 11), ceci montre que la ville est en phase de transition sectorielle par rapport au reste de la région.

Graphique 15 : Répartition du nombre des PME et de l'artisanat dans la wilaya



Source: Etabli à partir des données de la DPAT (2008) édition 2009. Annexe 11

Compte tenu des données précédentes la divergence est apparente à deux niveaux:

- L'industrie quitte la ville de Bejaia, contraint par le rétrécissement des espaces de localisation, au profit d'autres régions qui offrent de meilleures opportunités en termes de foncier.
- La position leader de Bejaia pour la PME et l'artisanat, peut être interprétée comme une transition sectorielle ou qualitative de la ville qui est davantage tertiaire par rapport aux autres agglomérations. Néanmoins la nature des PME qui exercent majoritairement dans les secteurs du transport et dans le BTP, rend cette transition qualitative très ambiguë.

2.4 Quid du rapport avec la stratégie nationale de développement ?

Le processus de croissance de Bejaia est jusque-là le résultat des dynamiques de l'occupation de l'espace par la population et celui de l'activité économique. L'interaction entre ces deux éléments conduit à la formation de l'espace urbain, mais dans une économie administrée et à forte centralisation les actions et les stratégies de développement de l'Etat sont des facteurs qui influencent sur le processus d'urbanisation comme on peut le distinguer dans le cas de Bejaia en deux phases.

2.4.1 Première phase : croissance «équilibré» de la ville

La croissance et la structure de la ville de Bejaia est aussi influencé par la nature du système économique qui dicte les politique de développement : *«De même que choisir un modèle de développement, c'était choisir des formes spatiales et urbaines, de même réciproquement, choisir des formes urbains c'était aussi choisir un certain modèle de développement »*²⁹. La dynamique de la ville de Bejaia est influencée par la nature du système économique en Algérie. La décennie 1960 est consacrée à la mise en place de nouvelles structures étatiques avec un engagement dans la construction d'une économie socialiste et égalitaire. Ceci entrainera systématiquement une rupture avec le modèle de ville pré-indépendance. Les années 1970 marqueront l'intensification des efforts de développement économique et social dans le cadre de la théorie du développement régional polarisé. Cette période marquera la première phase de la croissance de la ville de Bejaia avec un processus d'urbanisation «équilibré». Le mécanisme qui a assuré cette croissance équilibrée de la ville peut être interprété de la manière suivante: L'industrialisation de la ville suite au choix de localiser les entreprises dans l'espace urbain et la construction des logements et des infrastructures de développement assurent relativement l'équilibre dans l'espace urbains, tandis que les stratégies de développement agricoles atténuent les flux vers la ville.

L'industrie en extension devient une activité qui crée des emplois dans la ville. Le déficit de la main d'œuvre en ville sera comblé par les populations rurales en quête de travail avec un mouvement relativement faible des populations rurales vers la ville. Les programmes de construction et l'industrie créent des emplois, ce qui permet à la population active l'accès aux logements dans l'espace urbain. Cependant, la stratégie de développement de la ville pour cette période n'a pas fait grand cas de préoccupation.

La planification urbaine fut soumise aux objectifs socio-économiques en dehors des perspectives stratégiques pour la ville. L'objectif est de satisfaire simultanément un critère d'efficacité économique et un critère d'équité sociale d'où:

²⁹ P. Aydalot : la prise en compte des facteurs spatiaux et urbains dans la politique de développement. *«Le développement économique théories et politiques en Afrique»*, Université d'Alger, colloque des sciences économiques 1983, éd. OPU (1983), P. 260.

- la réalisation des logements considérées comme un service public correspond à des techniques de construction industrielle et répond aux besoins quantitatifs: il faut construire moins chères, plus vite, et beaucoup, et;
- pour des raisons idéologiques, il y a uniformité des constructions et tous les ensembles urbains ont été quasiment identiques.

Le contexte qui a donné les facteurs ayant contribué au maintien de l'équilibre dans la ville durant cette première phase de croissance change, notamment au milieu de la décennie 1980, avec la crise économique qu'a connu le pays. Un ralentissement dans les programmes de construction, un ralentissement de l'extension industrielle, afflux des populations vers la ville face aux échecs de la stratégie agricole... En conséquence cette période ne va pas trop tarder à déboucher sur une nouvelle phase de déséquilibre qui sera marquée par l'étalement urbain et une croissance aléatoire de la ville de Bejaia.

2.4.2 Seconde phase : Rupture et déséquilibre dans le processus de croissance de la ville

Le début des années 1980, est celui de l'émergence des problèmes urbains. Cette phase de croissance de la ville se caractérise essentiellement par la décroissance dans la vitalité industrielle et l'échec de la révolution agraire. En conséquence un ralentissement dans le mouvement des constructions des logements, des équipements et des infrastructures pendant que la ville continue d'attirer la population que les circonstances économiques et extra-économiques contraignent à venir s'y installer. L'Algérie des années 80 est un pays caractérisé par des mutations démographiques, économiques et institutionnelles importantes et rapides, du fait le pays enregistre de fortes tendances à l'urbanisation. Cependant, la relation entre la ville et ces mutations n'a pas été un sujet de préoccupation des stratégies de développement. Ces problèmes de la ville vont s'accumuler pour la décennie 1990 suite à l'absence d'une politique propre à chaque ville malgré que le pays abandonne la politique de développement autocentré et tend vers une ouverture économique. La ville entre donc dans une phase de stagnation économique surtout avec l'obsolescence de l'appareil industriel et le manque d'opportunités d'emploi. A partir de la décennie 2000 l'Algérie s'annonce dans des programmes de renouveau urbain, la ville de Bejaia à l'instar de plusieurs villes algériennes aura sa part des projets structurants, logements, équipements, infrastructures. Cependant, la stratégie de développement de la ville fait toujours défaut.

3. Quelques conséquences récurrentes à la croissance aléatoire de la ville

Les conséquences qui découlent de la trajectoire du développement de la ville sont multiples, et repérables à plusieurs niveaux. Nous retiendrons ici l'impact qu'elles exercent sur les principaux facteurs qui conditionnent l'offre spécifique de la ville, l'infrastructure, l'interaction du triptyque environnement-économie-société, le foncier urbain et le capital humain.

3.1 Un manque d'équipements et d'infrastructures à l'échelle de la ville

Le manque flagrant d'équipements et d'infrastructures notamment dans les zones périphériques pousse la population à se diriger vers le centre-ville. Dans ce cas le manque se conjugue avec la pression sur les infrastructures existantes. A défaut de moyens de réalisation et de prévision des besoins, les équipements qui existent subissent une trop forte pression. Les retards dans les réalisations de logements et des infrastructures de base face à un processus d'urbanisation accélérée auront comme conséquences la précarité urbaine d'une part et le développement de la spéculation d'autre part. L'histoire économique enseigne que

l'urbanisation est une tendance «naturelle» qui accompagne le processus de changement, de progrès technique, économique et culturel qu'enchaîne chaque pays dans sa marche vers le progrès et le développement. Le passage d'un mode de vie rural à un mode de vie urbain est un fait inséparable du niveau de développement. Toute société qui se développe enchaîne entre amélioration du niveau de vie et changement du cadre de vie. L'importance des infrastructures de développement, et l'apport de celles-ci quand à la modernisation de la société et à l'accompagnement des mutations socio-spatiales est primordiale. ce changement du cadre de vie se matérialise dans la réalisation d'infrastructures adéquates.

3.2 L'antinomique du dynamisme économique et du cadre de vie dans l'espace urbain

Les conséquences de la localisation de l'activité industrielle dans l'espace urbain et les modes d'occupation des espaces résidentiels engendrent un contexte antinomique entre le dynamisme économique et le cadre de vie dans l'espace urbain aujourd'hui.

La localisation aléatoire des industries et des logements transformera profondément l'espace urbain de Bejaïa. Une partie de la ville va être vouée à une industrie qui va transformer l'espace urbain en un vaste conglomérat d'établissement de production et de logements entravant la cohabitation, économique-écologique-sociale, qui est une condition préalable dans le développement des espaces urbains. Aujourd'hui les arbitrages entre efficacité économique, soutenabilité écologique et équité sociale sont devenus les maîtres mots pour penser le développement dans la ville de Bejaïa. Des services ateliers, réparation, mécaniques parsemés ça-et-là qui ont défiguré le paysage urbain et ont contribué à la dégradation du cadre de vie. Le dynamisme économique affecte négativement la construction et le développement d'un cadre de vie décent ; autrement dit, la configuration actuelle se développe au détriment du développement du capital humain.

3.3 Etalement urbaine et ampleur de la problématique foncière

Si l'expansion urbaine est inévitable, la meilleure des solutions est de la planifier de manière à concilier entre les besoins immédiats en matière d'aménagement de l'espace urbain et les impératifs d'un développement socioéconomique durable. Dans le cas de Bejaïa, en 1980, la population de l'agglomération atteint 83000 habitants, pendant qu'un examen superficiel pour la même période montre que la superficie de la ville à pour le moins triplé³⁰ et la consommation de l'espace à connu un grand dynamisme. Un examen de la situation aujourd'hui montre que la superficie de la ville est multipliée par 6. La problématique foncière aujourd'hui est remarquable à Bejaïa, au point que des équipements de développement nécessaires à la ville ne trouvent pas des assiettes d'implantation. Une étude sur l'évolution de la structure de la ville de Bejaïa menée en 2001³¹ souligne par rapport à la problématique foncière que les projets non construits en raison de la contrainte spatiale auraient pu remplir un musée.

3.4 Dégradation du cadre de vie et ces conséquences sur le capital humain

Le diagnostique du cadre de vie est apparent à plusieurs niveaux de la ville, cependant, ayant évoqué les éléments précédents, la dégradation du cadre de vie pourrait être considérée comme une conséquence inévitable des éléments précédents. La structure de l'espace urbain planifié et l'essor des ensembles urbains en-dehors du cadre de la planification donnent à voir que la dégradation du cadre de vie est une évidence dans la ville de Bejaïa . Dans la mesure

³⁰ D'après Kheladi (M), op cit, P (116-117).

³¹ M. Kheladi, M. Belattaf & B. Arhab, analyse des structures de la ville de Bejaïa. Cahiers du CREAD (2001).

où le développement et la croissance économique sont largement tributaires du capital humain et dans la mesure où le développement du capital humain est dépendant du cadre de vie.

Conclusion

La ville de Bejaia a connu une rapide et intense transformation de sa physionomie. La ville s'est transformée à un rythme effréné et d'une manière hétérogène, suivant des processus qui multiplient les types d'occupations de l'espace. Ces processus sont liés aux comportements d'occupation de l'espace résidentiel, à l'occupation de l'espace par l'activité économique et à la politique de développement national. Ces dynamiques de la croissance et de l'extension urbaine interviennent en l'absence d'un cadre d'action globale. Le résultat est que la ville se trouve confrontée à une multitude de problèmes liés au fonctionnement de la ville, au foncier, au cadre de vie et à l'environnement... La persistance de ces problèmes risque de compromettre le devenir de la ville, dont la configuration actuelle est loin de convenir au projet de faire de la région de Bejaia un pôle de compétitivité dont la ville jouera un rôle important.

La configuration actuelle de la ville de Bejaia est le produit des choix de développement économique qui ont prévalu depuis l'indépendance, ces derniers n'ont pas intégré la dimension urbaine dans leur perspective. Des activités industrielles et des services parsemés çà et là ont défiguré le paysage urbain et ont contribué à la dégradation du cadre de vie. En conséquence, le dynamisme économique affecte négativement la construction et le développement d'un cadre de vie décent. Autrement dit, la configuration actuelle se déploie au détriment du développement humain. Sur le plan fonctionnel, le déploiement de l'industrie dans l'espace urbain entrave le fonctionnement de la ville en tant que communauté socio-économique dans sa continuité socio-spatiale.

Au-delà des avantages de la ville de Bejaia, son développement risque de se compromettre par sa propre dynamique interne et ses conséquences: tendances à une polarisation accrue, absence de la dimension fonctionnelle, et environnementale dans l'extension de la ville avec un risque de nuire à sa vocation (touristique, historique et culturelle). Un des défis majeurs auxquels devra répondre la ville dans un avenir proche est celui de se hisser au rang d'une ville compétitive. L'enjeu de la compétitivité fera l'objet du prochain chapitre.

Chapitre 7

La ville face aux nouveaux enjeux de la compétitivité: Quelle configuration?

Aujourd'hui, Les impératifs de l'innovation et de la créativité, du capital humain et des réseaux d'infrastructures dans les économies contemporaines font la résurgence économique des villes. La littérature économique souligne le rôle moteur des villes dans les économies locales et régionales, notamment dans le contexte de stratégies de différenciation spatiale. Désormais, la compétitivité et l'attractivité sont plus que jamais dépendantes de la structure des villes et du contexte urbain. En retour la compétitivité est un horizon indispensable pour la ville, notamment dans le contexte de la mondialisation. Cette interaction entre la compétitivité et la ville permet de considérer qu'en perspective la meilleure configuration de la ville est celle qui la mettra en mesure de commander un pôle de compétitivité.

La compétitivité économique d'une région est plus au moins importante selon la structure de la ville principale (infrastructure, capital humain, positionnement, site...) et sa capacité à mobiliser ce capital latent. Pomeroy et McClennan définissent la compétitivité comme :

« la capacité à long terme de la zone urbaine d'exploiter ses avantages concurrentiels, tout en appuyant la croissance soutenue des revenus et de l'emploi »¹.

Pomeroy et McClennan (2007)

La capacité de la ville, à mobiliser son potentiel de développement et à se différencier par ses avantages concurrentiels, seule lui permettra de se hisser du stade d'un pôle économique et urbain moins articulés à celui d'un pôle de commandement au service de la compétitivité de son territoire. Notre problématique porte sur le type de configuration qu'il faut donner à la ville de Bejaïa pour la rendre apte à commander un pôle de compétitivité? Il faut noter, toutefois, que le concept de configuration est trop général et il faut le relativiser en tenant compte de l'histoire de la ville, de sa structure spatiale et du contexte urbain, des éléments de l'environnement structurel, de son positionnement et du système de production. Nous reviendrons sur la ville et sur sa région en considérant les éléments de l'environnement structurel, le système de production et le positionnement. Ensuite, nous essaierons de dire dans quelles conditions la ville de Bejaïa pourrait accompagner un pôle de compétitivité dans sa région, ceci nous ramène à décrire un cadre de configuration compte tenu des contraintes de développement de la ville.

1. Bejaïa et sa région

Nous reviendrons ici sur la ville de Bejaïa et sa région, pour plusieurs raisons: la ville est influencée par sa région qu'elle-même influence en retour, en une dépendance

¹La Commission européenne (2001) définit la compétitivité comme : *« la capacité de produire des biens et des services qui résistent au test des marchés internationaux, tout en maintenant des niveaux de revenu élevés et durables ou, de façon plus générale, la capacité des (régions) de générer des niveaux d'emploi et de revenu relativement élevés, tout en étant exposées à la concurrence externe »*

fonctionnelle qui doit être étudiée comme un ensemble. L'articulation de la région à la ville et la place de celle-ci comme principal point d'appui et de liaison infra et suprarégionales.

1.1 Les éléments de l'environnement structurel de la ville et sa région

Les éléments qui constituent l'environnement structurel d'un territoire sont indispensables pour son développement économique. Ces éléments dictent les possibilités et les limites d'une ville (ou région) dans sa démarche et son choix d'une stratégie de développement. En effet, les structures institutionnelles, les caractéristiques du site, la structure de la population et son déploiement spatial, la qualité des infrastructures et la structure de l'économie de la région, sont les éléments essentiels pour la mise en place d'une stratégie de développement d'une ville ou d'une sa région.

1.1.1 La Géographique de la région de Bejaia

La wilaya de Bejaïa s'étale sur une superficie de 3268 km², pour une population de 915000 habitants (RGPH 2008). Bejaia est caractérisée par la prédominance de zones montagneuses qui occupent les trois quarts de la superficie totale et qui présentent des pentes partout supérieures à 25%. Bejaia se présente comme une masse montagneuse compacte, traversée par le couloir de la vallée de la Soummam. Limitée à l'Est par les monts des Babors auxquels viennent se souder les Bibans au Sud, la Mer Méditerranée au Nord et les Crêtes du Djurdjura à l'Ouest complète les limites géographiques de la Wilaya.

- La vallée de la Soummam est une étroite bande sinueuse de 80 km de longueur, sur une largeur maximale de 4 km à El Kseur, enserré entre l'Akfadou-Gouraya au Nord et la chaîne des Bibans au sud. Les communes d'El Kseur, Ouzellaguen, Timzrit, Tazmalt et d'Amizour possèdent relativement de vastes espaces propres à des cultures riches, telles que le maraîchage et l'arboriculture fruitière.
- La zone des plaines côtière Est qui s'étend de Bejaia à Souk El teninen sur une trentaine de kilomètres environ. Cette bande côtière, étroite (200 à 2 000 mètres de largeur) est principalement composée de terre sablonneuse du fait de la pression maritime.

La ville de Bejaia apparait comme un point de convergence entre la vallée de la Soummam et la zone des plaines côtières Est. La ville se situe à la rencontre de ces bandes. Le climat de Bejaia a les caractéristiques générales du climat méditerranéen, avec des hivers doux et pluvieux et des étés chauds et secs. Les précipitations sont irrégulières mais l'observation sur une longue période indique un niveau moyen de pluviométrie qui se situe dans la fourchette de 600-800 mm/an, ce qui fait de Bejaia une des régions les mieux arrosées du pays.

Il ressort de la configuration géographique de la région que 75 % de la population se localise le long de la vallée de la Soummam et ses abords. La zone de la plaine côtière vient en deuxième position, tandis que le côté Ouest de la région enregistre le plus bas niveau de densité, à l'image de Toudja et de Béni K'sila à cause notamment de la nature montagneuse de ces sous-territoires. La densité moyenne est de 284 habitants/km², avec cependant des pointes de 1799 hab./km² dans la commune de Bejaia, 1476 hab./km² à Sidi Aich et 1022 hab./km² à Akbou et des creux de 59 hab./km² à Toudja, 49 à Ighil Ali et 24 hab./km² dans la commune de Béni K'sila. Le taux d'urbanisation dans la wilaya de Bejaia est parmi les plus bas du pays avec 39,7 %.

1.1.2 Bejaia : le territoire et ses richesses

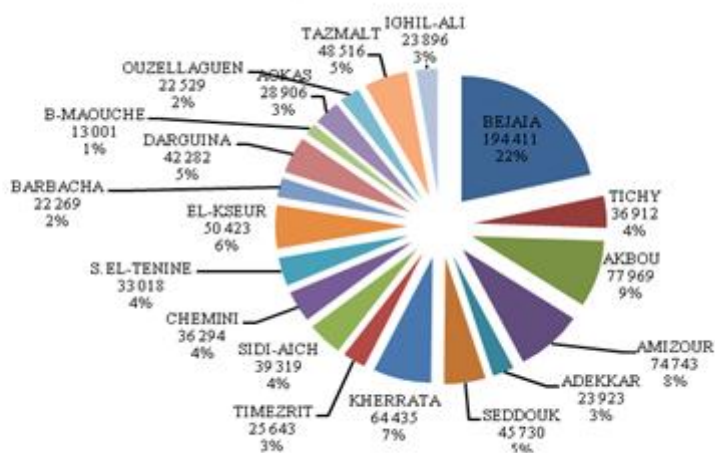
Le territoire de la wilaya de Bejaia se répartit comme suit : Superficie Agricole Utile : 130 348 ha ; Pacages et parcours : 30 859 ha ; Terres improductives des exploitations: 3 587 ha ; Superficie forestière : 122 500 ha ; Terres non-agricoles : 35 054 ha. La wilaya de Bejaia dispose d'une superficie forestière de 122 500 ha (l'équivalent de 38 % de la superficie totale), dont 47,92 % de forêts et 52,08 % de maquis. L'existence d'un réseau hydrographique important est une autre spécificité de la région qui est traversée par plusieurs oueds et talwegs. Les oueds les plus importants sont : l'oued Soummam, l'oued Djemââ, l'oued Agrioun, l'oued Zitoun, l'oued Bou-Sellam, l'oued Amassin. Ce territoire recèle d'importantes gisements de substances minérales, métalliques et non-métalliques ; gisements d'argile de Remila (réserves 16 millions de tonnes), gisement de gypse de Boudjellil, gisement de Célestine (srsr 4) dans la région de Beni Mançour, grès siliceux à Taourirt Ighil, gisement de polymétaux (Zn, Pb, et Ag) dans le massif d'Amizour.

La ville de Bejaia, pour sa part, recèle des atouts majeurs, des données historiques et naturelles qui peuvent appuyer le développement d'une vocation touristique: la variété du relief (mer, montagne, forêts), un parc national, des sites historiques¹ (la Casbah, le fort Gouraya, le fort Abdelkader, la porte des Etendards, la porte Sarrasine, le fort Moussa...).

1.1.3 Le déploiement spatial et la structure de la population dans la wilaya

Les quelques données citées plus hauts sur la densité de la population montrent l'irrégularité dans l'occupation de l'espace.

Graphique 16 : Répartition spéciale par daïra de la population de Bejaia issue du RGPH de 2008



Source : Réalisé par nos soins à partir des données du RGPH (2008)

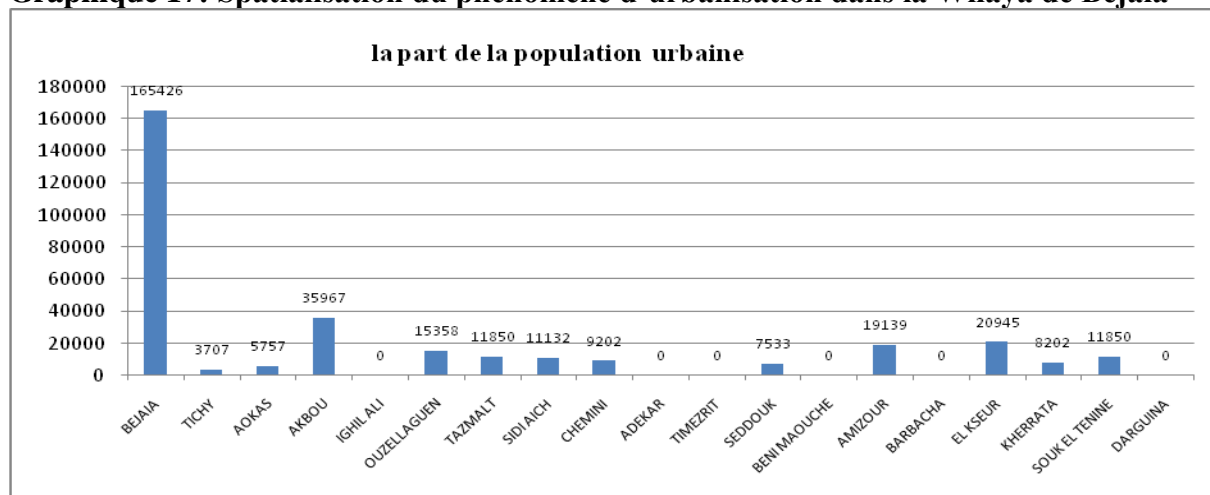
Il y a une forte concentration de la population dans la daïra de Bejaia, le chef-lieu de wilaya accapare 22 % de la population totale, avec seulement 5 % de la superficie du

¹ Le Rapport établi à l'intention du Gouvernement de l'Algérie en 1980 par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco) avec un plan de sauvegarde du centre historique de Bejaia témoigne de la richesse patrimoniale de la ville. Document à diffusion restreinte, Rapport technique, RP/PP/1979-80/4/76/05 conduit par Robert Herrmann.

territoire, pendant que des daïras comme Adekar et Ighil Ali contiennent 3 % de la population totale pour chacune et respectivement 8 % et 11 % de la superficie totale. Au-delà de ces deux situations opposées, on trouve des situations intermédiaires à l'image d'Akbou (9 % de la population), Amizour (8 % de la population), Sidi Aich (4 % de la population), contre respectivement 7 %, 7 % et 3 % de la superficie de la wilaya.

L'autre aspect qui caractérise le déploiement spatial de la population est le faible niveau d'urbanisation, qui, est de 34,34 %¹, soit une population urbaine de 314 227 habitants contre une population rurale de 600 773. Bejaïa constitue le principal pôle urbain de la wilaya, elle concentre à elle seule 55 % du totale de la population urbaine (graphique 17).

Graphique 17: Spatialisation du phénomène d'urbanisation dans la Wilaya de Bejaïa



Source : Données du RGPH (2008)

En 2008, plus de 3 habitants sur 5 vivent dans les chefs-lieux, plus d'un quart vit dans les agglomérations secondaires et le reste dans des hameaux et zones éparées². Notons que tous les chefs-lieux ne sont pas des agglomérations urbaines. La définition de ces entités par l'ONS est la suivante : l'agglomération est un groupe de 100 constructions et plus, distantes les unes des autres de moins de 200 mètres (RGPH de 2008). L'agglomération où se trouve le siège de l'APC est appelée Agglomération Chef-lieu (ACL) ; les autres agglomérations de la même commune sont appelées Agglomération Secondaire (AS). Une fois toutes les agglomérations délimitées, le reste de la commune constitue le territoire éparé ou Zone Éparée (ZE) qui est composée de petits groupements d'habitations (moins de 100 constructions) appelées hameaux ou lieux-dits. L'agglomération, telle qu'elle est définie, ne doit pas être confondue avec une zone urbaine qui intègre d'autres critères, tels que ceux de l'emploi sectoriel de la population (moins de 25 % de l'emploi agricole) ou le seuil minimum de la population agglomérée (en Algérie, le seuil adopté est de 500) pour caractériser le fait urbain.

1.1.4 La structure de la population

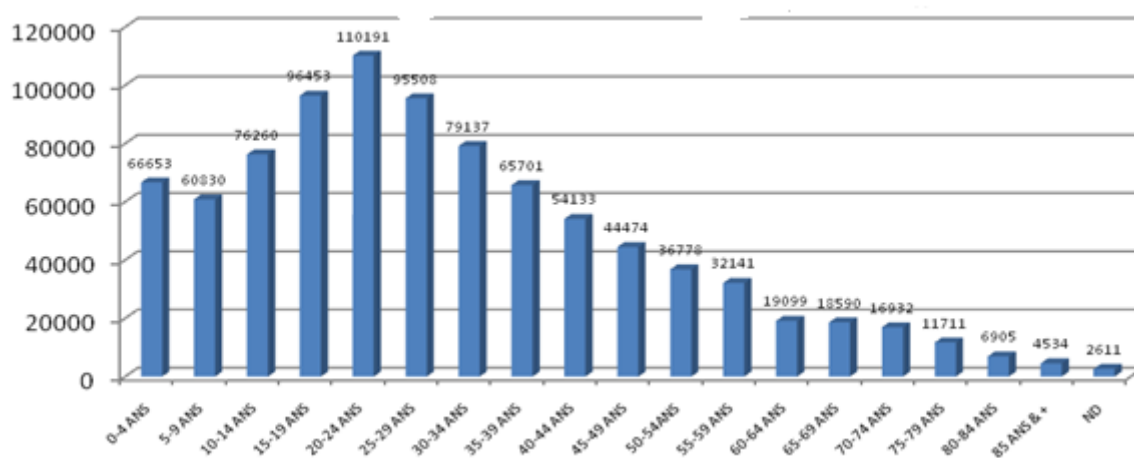
La structure de la population est un élément important qui permet de voir le potentiel de main-d'œuvre d'une région ; ce potentiel est d'autant plus important que la population est

¹ La définition de l'urbain est différente selon le seuil des critères en considération. Le taux que nous avons cité est celui calculé par la DPAT de Bejaïa. L'urbain en Algérie est fixé au seuil de 5000 habitants ; selon les fonctions, 75% de la population active travaillant dans les secteurs non agricoles.

² En Algérie, les habitants du milieu aggloméré représentaient 56,1% du total de la population résidente en 1966. En 2008, la population agglomérée constitue 85,7% du total des résidents, soit un accroissement de 29,6 points en 42 ans (ONS : « Recensement Général de la Population et de l'Habitat. », avril 2008).

importante et jeune. La structure de la population de la région de Bejaia satisfait les deux critères. Étant donné que la structure par sexe dépasse l'objet de ce travail, nous apprécierons le potentiel de la population à partir de la structure par tranches d'âges pour 2008. La tranche des 20-24 ans est la plus importante avec 110 191 personnes, soit 12,04 % de la population. La catégorie des 15 et 30 ans, est forte de 302152 habitants, soit un tiers de la population. Sur un intervalle plus large qui regroupe la population des 19 à 60 ans, on constate que, pratiquement 60 % de la population est en âge de travailler, soit l'équivalent de 629 048 habitants. Toutefois, au-delà de l'aspect quantitatif, c'est le niveau de qualification et de formation de la population qui compte le plus dans le niveau de développement des pays. Essayons donc d'apprécier le capital humain de Bejaia.

Graphique 18 : la structure par âge de la population totale (2008)



Source : Données de l'ONS d'après RGPH (2008)

1.1.5 Le capital humain

Les niveaux d'éducation, de la formation professionnelle et de l'enseignement supérieur sont la condition *sine qua non* pour le succès de toute stratégie de développement. La valorisation du capital humain est conditionnée par l'existence et la qualité des infrastructures sociales (enseignement général et professionnel de base et supérieur, couverture sanitaire, hôpitaux, services sociaux...). Nous choisissons ici comme indice d'appréciation du potentiel du capital humain la structure de formation dans la région de Bejaia.

Le secteur de la formation professionnelle et de l'enseignement supérieur joue un rôle important dans la formation du capital humain. La wilaya de Bejaia est dotée de 51 établissements publics et privés de formation professionnelle, répartis comme suit : 24 établissements publics d'une capacité d'accueil de 6 800 personnes, 4 établissements publics hors de la formation professionnelle (une école paramédicale avec une capacité de 175 personnes, une école chambre de commerce d'une capacité de 100 élèves, une école maritime d'une capacité de 100 élèves et une école privée agréée d'une capacité de 1 457) ; 23 établissements privés, les CFPA. Les formations dispensées dans ces établissements touchent plusieurs spécialités et offrent quatre catégories de diplômes : Brevet de Technicien Supérieur (BTS), Brevet de Technicien (BT), Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) et un Certificat de Maîtrise Professionnelle (CMP).

S'agissant de l'enseignement supérieur, la wilaya de Bejaia dispose d'une université structurée en 7 facultés et 29 départements ou filières d'enseignement qui accueillent pour la rentrée 2008/2009 de 35 509 étudiants avec un accroissement de 16,66 % par rapport à

l'année 2007/2008. Cependant, face à cette multiplication des filières et à l'accroissement de l'effectif étudiants la qualité de l'encadrement baisse (colonnes 1 et 2 du tableau 9).

Tableau 9 : Effectifs des enseignants et étudiants de l'université de Bejaia en 2007/08

Faculté	Effectifs enseignants*						Effectif étudiant
	1	2	3	4	5	6	
Technologie	14	26	102	102	02	246	2 303
Sciences exactes	08	10	49	54	00	121	3 310
Sciences de la nature et de la vie	05	13	65	79	03	165	2 805
Sciences éco, gestion et commerciales	05	04	36	60	00	105	6 848
Droit	01	01	19	34	00	55	3 874
Lettres et sciences humaines	02	05	57	91	00	155	11 150
Médecine	-	-	-	-	-	-	121
Total	35	59	328	420	05	847	30 411

*Les chiffres de 1 à 6 renvois aux grades des enseignants : 1 Professeurs, 2 Maîtres de conférences, 3 M.

Assistant Chargés de cours, 4 Maîtres assistants 5. Assistants 6 total des enseignants, 7 le total des étudiants

Source : DPAT Bejaia 2009

Le nombre de diplômés (graduation et post-graduation) en 2008 atteint 5 493, dont 102 étrangers. La répartition par faculté est la suivante : Sciences technologiques : 588 étudiants ; Sciences Exactes : 201 ; Lettres et sciences humaines : 1 602 ; Sciences de la nature et de la vie : 553 ; Sciences Economiques, de Gestion et Commerciales : 974 ; Droit et Sciences Juridiques : 563. L'essentiel de l'infrastructure sociale et de formation au service de la promotion du capital humain de la région est concentré dans la ville de Bejaia: université, centre de formation, hôpitaux, infrastructures culturelles...

1.1.6 L'infrastructure

La monographie de la wilaya de Bejaia publiée par la DPAT présentes en détail l'infrastructure existante (et celle qui est projetée) ainsi que les équipements de développement et d'aménagement. C'est pourquoi nous évoquerons seulement les principales infrastructures et équipements structurants de la région.

Bejaia dispose d'un ensemble de réseaux et de points nodaux, intra-wilaya et inter-wilayas. Un réseau routier: composé de routes nationales d'une longueur de 444 km, dont 273 sont en bon état ; des chemins de wilaya qui totalisent 659 km sur lesquels seuls 159 km sont en bon état (en 2008) ; 3 467 km les chemins communaux, dont 2445 km revêtus ; une voie ferrée d'une longueur de 89 km qui traverse toute la vallée de la Soummam, avec 9 gares implantées dans les principales agglomérations. En outre, Bejaia dispose de nombreuses infrastructures et des équipements de base importants : un port parmi les plus dynamiques du pays ; un aéroport de classe internationale, des zones industrielles et d'activités... Signalons aussi des infrastructures culturelles, des moyens de communications, mais qui sont fortement concentrés dans la ville de Bejaia. Il y a également une infrastructure touristique de 63 hôtels qui totalisent seulement 2 786 lits. Cependant, la qualité des services publics locaux et de l'aménagement, fait que l'infrastructure et l'équipement de base existant ne sont pas pleinement exploités.

1.1.7 L'économie de la région

L'économie de la région est pour l'essentiel le fruit du capital privé avec plusieurs groupes industriels à dimension nationale qui se sont formés vers la fin des années 1990. A

partir de 2000, le lancement de plusieurs dispositifs d'incitation à l'investissement a donné naissance à une multitude de petites et moyennes entreprises plus au moins performantes et dynamiques. Nous reviendrons dans la suite de ce chapitre sur l'économie de la région et la place de la ville de Bejaïa, à travers la dynamique de l'industrie. Nous reviendrons aussi sur la structure sectorielle et la dynamique spatio-économique de la région.

1.2 Caractéristiques du système de production de la région de Bejaïa

La wilaya de Bejaïa est classée par le SNAT (2025) comme un territoire compétitif et très attractif. Bejaïa est inscrite aussi dans le pôle d'excellence et de compétitivité (POC) qui intègre les wilayas de Sétif, Bejaïa et Bordj Bou Arreridj et orienté sur la plasturgie, la biotechnologie et la productique. Bejaïa garde toujours le quatrième rang en nombre de PME, après Alger, Oran et Tizi Ouzou. Elle dispose-t-elle d'une dynamique locale propre ? Et peut-on pour autant parler d'un système de production en passe de devenir d'un pôle de compétitivité ?

1.2.1 Existe-t-il une dynamique locale propre à la région ?

Un système local de production se fonde sur des dynamiques locales. Dans le cas de la région de Bejaïa, l'évolution de l'activité économique est-elle imputable à des tendances nationales ou bien à des dynamiques locales ? L'évolution sectorielle suit-elle la tendance nationale ? En est-elle divergente ? Dans la mesure où la tendance sectorielle de la région est divergente de celle enregistrée à l'échelle nationale, il s'agit d'une dynamique locale propre. Dans le cas de convergence des structures sectorielles, la dynamique de la région est le fait de la politique sectorielle nationale. Pour distinguer les deux tendances, nous allons comparer l'évolution de la part des PME par secteur d'activité au niveau nationale (tableau 10) avec celle de la région de Bejaïa (tableau 11).

Tableau 10 : Evolution relative de la part des PME par secteur d'activité en Algérie

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1 Bâtiment et travaux publics	31,64	32,32	32,88	33,61	34,10	34,51	35,25
2 Commerce et distribution	16,67	16,83	17,18	17,22	17,26	17,29	17,33
3 Transport et communication	9,02	9,00	9,01	8,98	9,01	9,00	8,87
4 Services fournis aux ménages	7,65	7,51	7,39	7,20	7,08	7,05	6,99
5 Hôtellerie et restauration	6,36	6,25	6,15	6,01	5,84	5,73	5,91
6 Industrie Agroalimentaire	6,27	6,06	5,87	5,65	5,54	5,62	5,60
7 Services fournis aux entreprises	4,75	4,80	4,94	5,23	5,48	5,36	5,17
Les autres secteurs	17,59	17,22	16,70	16,05	15,65	15,39	14,83
TOTAL/	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Ministère de la PME et de l'artisanat

Tableau 11 : Répartition sectorielle des PME de la wilaya de Bejaïa

	2006	2007	2008
1 Bâtiment et T.P non pétroliers	22,52	23,3	24,14
2 Commerces	19,08	20,05	20,24
3 Transport et auxiliaires, communication	16,27	16,79	16,83
4 Services marchands fournis aux ménages	5,49	6,31	6,52
5 Hôtels, Restaurants, Cafés	5,42	5,18	5,21
6 Industries Agroalimentaires, Tabacs, Allumettes	5,1	4,68	4,58
7 Services fournis aux entreprises	5,45	5,77	5,82
Les autres secteurs*	20,65	17,92	14,30

Source: Etablie par nos soins à partir des données du rapport sur la PME de Bejaïa.

* Les autres secteurs entre autres: (industrie du bois, liège papier, imprimerie) et (agriculture et pêche).

En termes de structures économiques décrites par l'évolution de la part des PME dans chaque secteur sur une période de 7 ans, la part des entreprises des différents secteurs de l'économie algérienne est relativement stable. Cette structure est pratiquement la même que celle de la wilaya de Bejaïa¹. L'évolution relative de la PME par secteur d'activité dans la structure totale (en Algérie) par rapport à la structure de la wilaya de Bejaïa enregistre quasiment la même tendance. Mis à part le secteur des services fournis aux ménages qui présente une divergence, tous les autres ont la même tendance. Ce qui permet de dire que la dynamique de l'activité économique dans la région de Bejaïa s'inscrit dans la dynamique sectorielle observée au niveau national et non pas dans une dynamique locale propre à la région. Cette comparaison pourrait être appuyée par une confrontation de la spécificité territoriale de la région avec la nature de l'activité économique motrice.

1.2.2 La dynamique de la région est-elle fondée sur une spécificité territoriale?

Nous entendons ici par spécificité territoriale, les facteurs qui procurent un avantage spécifique et qui font la réputation de la région. Ce sont ces facteurs qui forment l'avantage concurrentiel de la région. Bejaïa recèle des atouts majeurs, des données historiques et naturelles qui peuvent appuyer le développement d'une vocation touristique, le relief (mer, montagne, forêts), qui s'ajoutent à 100 km de côte. En se basant sur les importants projets d'investissement par secteurs d'activité, nous pouvons voir si la spécificité territoriale est celle qui est mise en valeur ou pas.

Tableau12 : Répartition des projets d'investissement déclarés par secteur d'activité pour la période (2002 – 2008)

Secteur d'activité d'emplois	Nombre de projets	Nombre d'emplois	Coûts de création d'emploi
Agriculture	38	487	12 800
Bâtiments, travaux publics	213	4 059	19 500
Industries	247	14 879	60 230
Santé	15	305	20 330
Transport	1 356	4 796	3 530
Tourisme	14	434	3 100
Services	165	1598	9 680
Tous les secteurs	2 048	26 558	12 960

Source : ANDI de Bejaïa, 2009

A partir des données sur l'investissement dans la région de Bejaïa, nous pouvons avancer deux faits qui caractérisent la tendance actuelle:

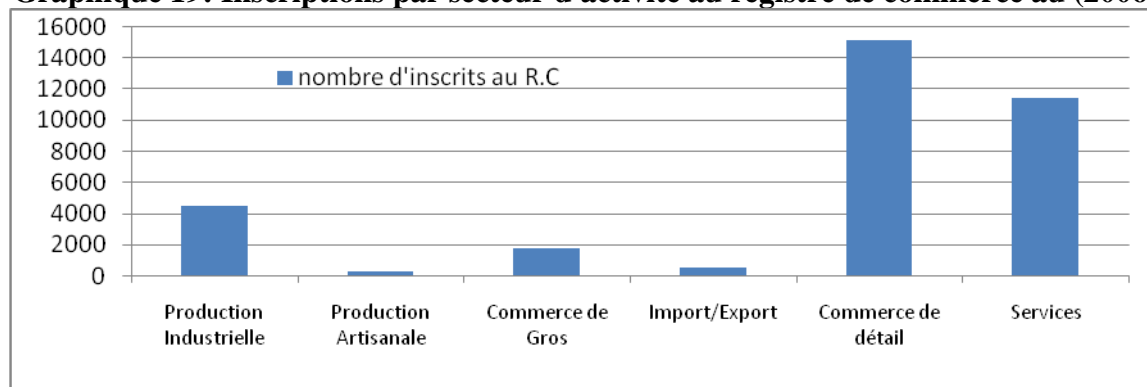
- L'investissement ne suit pas la spécificité territoriale de la région de Bejaïa. Tous les rapports d'aménagement du territoire soulignent la spécificité touristique de la région. Ces rapports soulignent en même temps le manque flagrant en termes d'infrastructures touristiques.
- Un très faible investissement dans les secteurs de l'économie urbaine et du développement local, les secteurs du tourisme, des services, de la santé et dans la moindre mesure

¹ A défaut de disposer des données pour la région de Bejaïa, nous ne pouvons pas faire une comparaison pour la même période. C'est pourquoi l'évolution ici produite pour la wilaya porte seulement sur 3 années. Ceci est certes insuffisant pour voir les grandes lignes de convergence ou de divergence, mais il ne faut pas oublier que notre objectif est seulement de comparer la structure et de saisir la tendance.

l'industrie sont ceux qui reçoivent le moins d'investissements alors que la tendance à l'agglomération se renforce.

La dynamique de l'activité économique de la région de Bejaïa n'est pas en adéquation avec la spécificité territoriale et de ce fait elle n'ouvre pas sur la construction du développement local. Même au-delà de ce que montrent les projets d'investissement, la nature de l'activité économique de la région, telle qu'elle est décrite par les inscriptions par secteur d'activité au registre de commerce (graphique 19), montre que la vocation de la région est loin d'être mise en avant.

Graphique 19: Inscriptions par secteur d'activité au registre de commerce au (2006)



Source : Etablie par nos soins à partir des données de la chambre de commerce et d'industrie de Sétif, CCI HIDHAB, (www.cci.setif.org) du 31/12/2005

Le fait le plus marquant est que dans une région qui se prétend être touristique et qui ambitionne sur des perspectives de développement local, le nombre d'inscription au registre de commerce dans la production artisanal est insignifiant.

1.2.3 Les synergies entre les entreprises et l'univers de la recherche et de la formation

Evoquer les synergies entre l'entreprise et l'univers de la recherche dans toute sa dimension dépasse le cadre de ce travail, pour lequel ce rapport sera intégré comme une donnée. C'est pourquoi nous nous contenterons d'un raccourci à partir d'une étude sur l'université et le développement local (Ider Menad). La liaison entre la recherche et les entreprises sera considérée ici à partir de la participation des universitaires au développement local. Les données suivantes offrent une image sur la participation des universitaires à la création des petites entreprises dans la région de Bejaïa sur la période (1998-2004).

Tableau 13: Part des projets réalisés par les universitaires dans le total des projets financés par l'ANSEJ.

Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Agriculture	52	142	153	33	46	51	50	527
% des universitaires	3,85	2,82	0,65	00	00	1,96	00	1,52
Industrie	33	39	71	29	33	14	5	224
%	12,12	25,64	8,45	6,90	12,12	0,00	20	12,05
Transport, artisanat et autres services	359	680	551	246	207	165	113	2321
%	2,23	5,29	6,35	10,98	12,08	12,73	15,04	7,28
Total	444	861	775	308	286	230	168	3072
%	3,15	5,81	5,42	9,42	10,14	9,57	10,71	6,64

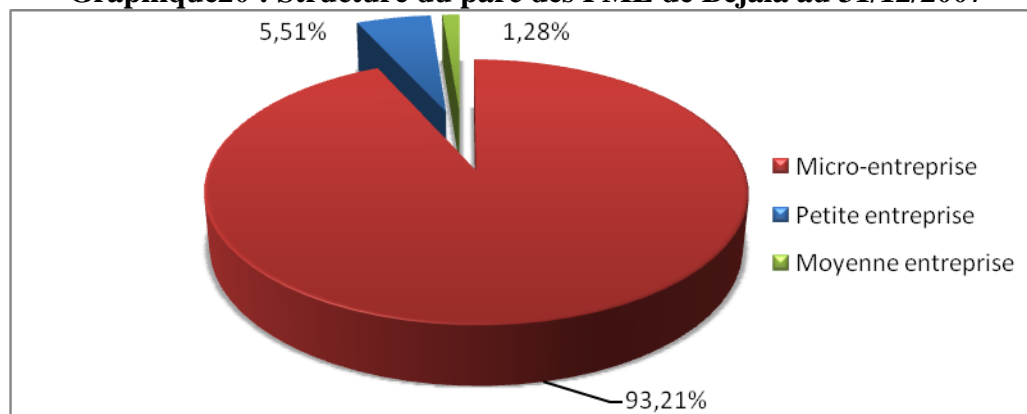
Source : I. Menad: Université et développement économique local : Qu'en est-il de l'impact de l'université de Bejaïa ? Colloque international l'articulation espace local-espace mondial : enjeux, problèmes et perspectives. Bejaïa les 21 et 22 juin 2006.

La participation des universitaires à la création des micro-entreprises dans le cadre de l'ANSEJ ne dépasse pas les 7 % des projets ANSEJ, tous secteurs confondus. Ce niveau de participation n'est pas uniquement faible dans la création de petits projets, il y a aussi une faible présence des diplômés universitaires dans le secteur industriel qui compte seulement 6,22 %¹ dans le total de ses effectifs. Ceci montre que l'interaction entre l'université et les secteurs économiques est d'un niveau limité. La qualification et la recherche sont limitées par la nature de l'industrie développée dans la région, qui ne requiert pas de main-d'œuvre qualifiée et de la recherche. La production industrielle est concentrée dans l'agroalimentaire, le conditionnement et la formulation de produits chimiques et de la confection textile. Trop protégées et pas assez compétitives, ces activités sont fortement concurrencées par l'importation.

1.2.4 La structure des entreprises et la dynamique économique

En termes de structure des entreprises, l'économie de la région présente des limites notables, notamment par une prédominance de la structure TPE.

Graphique20 : Structure du parc des PME de Bejaia au 31/12/2007

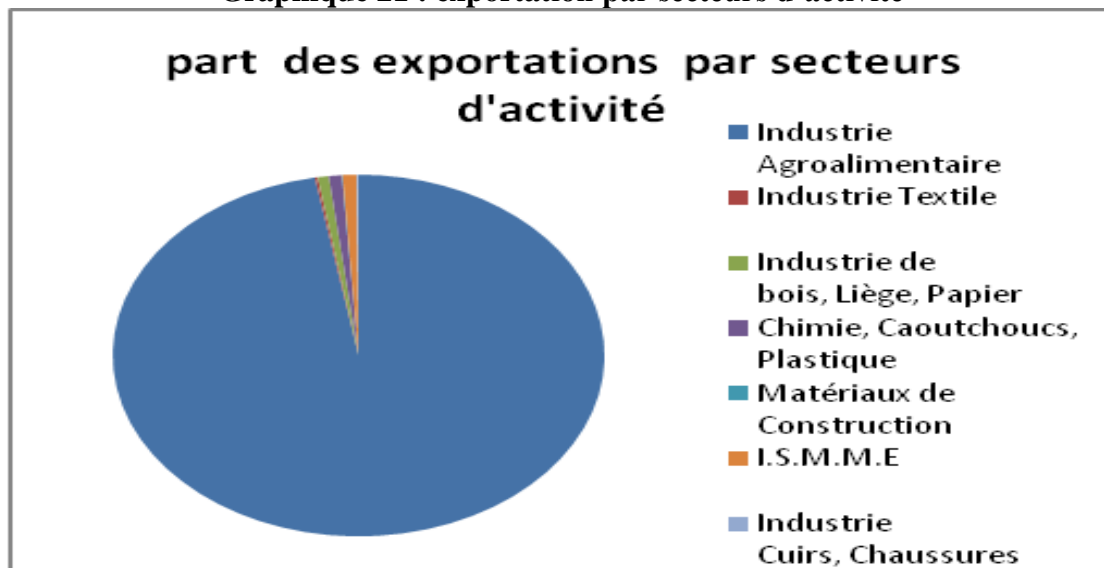


Source : Données de la CNAS 31/12/2007

En 2007, le nombre de TPE est de 8 221, avec un effectif de 15 190 travailleurs. Le nombre de PE est de 486 pour 9 797 emplois, alors qu'en 2006 les petites entreprises totalisent 453 unités et emploient 9 171 personnes. Les moyennes entreprises quant à elles enregistrent un nombre de 105 unités et emploient 11 032 personnes. L'industrie textile et du cuir, ainsi que l'agroalimentaire et les matériaux de construction, occupent une grande partie de l'activité des PME de la région. Ainsi, ni la structure de la PME, ni la nature de l'activité économique de la région ne permettent de conclure que Bejaia est un pôle de compétitivité en devenir, comme nous laisse entrevoir les données sur les exportations de la région pour l'année 2007 (voir aussi Annexe 10).

¹I. Menad: « Université et développement économique local : Qu'en est-il de l'impact de l'université de Bejaia ? », Colloque international : l'articulation espace local-espace mondial : enjeux, problèmes et perspectives. Bejaia les 21 et 22 juin 2006.

Graphique 21 : exportation par secteurs d'activité



Source : établi par nous même à partir des données de la CCI et de la DCP, l'année 2007 (annexe, 10)

Une part équivalente à 96 % des exportations de Bejaïa est composée de produits agro-alimentaires. Statistiquement, c'est la spécialité de la région, mais en fait c'est l'insignifiance des autres secteurs qui donne cette envergure aux IAA. En valeur, la branche exporte seulement pour (1733131 € vers la zone euro) et (18389365 \$ US vers les zones dollars)¹ et en termes d'emploi elle occupe seulement 7 % de l'emploi industriel. Le faible niveau des exportations exprime le faible niveau de compétitivité de la région dans tous les secteurs. La structure de l'entreprise (dominance de la TPE) explique, en partie, le faible niveau de la compétitivité. Cependant, dans un système de production cette structure peut être compensée par la spécialisation et l'agglomération spatiale. Quid de la structure spatio-économique de la région?

1.2.5 L'activité économique de la région tend-t-elle vers la spécialisation?

En se basant sur le répertoire des principales unités industrielles en 2008, nous entrevoyons la configuration productive de la région dans sa dimension spatio-économique.

¹ Les exportations sont facturées en dollars et en euros selon leurs destinations géographiques, la wilaya exporte pour les zones euros et pour les zones dollars.

Tableau 14 : Répartition sectorielle des principales unités de production et de l'emploi.

Catégories Principales branches d'activité	Nombre d'emploi par PME		Nombre d'entreprises		Total	
	Privés (1)	Public (2)	Privé (3)	public (4)	(1)+(2)	(3)+(4)
Boissons, gaz, miné alcool	1231	475	16	2	1706	18
Semoules, farine et divers	735	230	13	2	965	15
Viandes et dérivés	254	0	3	0	254	3
Huiles, margarine et sucre	1044	866	2	2	1910	4
Produits laitiers	1654	55	9	1	1709	10
Electromécanique	1468	720	6	4	2188	10
Industrie plasturgique	201	346	4	1	547	5
ISSME	377	164	5	1	541	6
Mobilier et transform. du bois	84	120	2	2	204	4
Textiles	318	2901	4	6	3219	10
Agrégats, prod. de construction	701	637	14	3	1338	17
Produits pétroliers et dérivés	0	992	0	3	992	3
TOTAL	8067					

Source nous même à partir des annexe 8 et 9

En termes d'emploi sectoriel et en nombre d'entreprises, la région est relativement spécialisée dans l'agroalimentaire, mais le secteur à deux faiblesses.

- Il intervient au bout de la chaîne de production en se limitant à la transformation des produits importés, étant donnée la nature des filiales de production dans la région (boissons, semoules et farines, produits laitiers...) et la dépendance alimentaire chronique du pays. La dépendance quasi-totale de l'étranger en termes d'intrants relève l'étroitesse de l'horizon économique dans le choix de la spécialisation de la région.
- L'industrie privée incapable jusque-là (20 ans depuis que le pays a entamé ses démarches de transition vers l'économie de marché) de contribuer à la transformation de la structure économique, et à son développement qualitatif. L'alignement de l'industrie privé sur l'industrie publique est un autre élément qui entrave l'éclosion d'une culture nouvelle et d'une société nouvelle, et par conséquent entrave la mise en place d'un système de production. mis à part la nature juridique, la structure de l'activité est peu changeante par rapports aux années 1980.

Dans ce cas une expansion quantitative de la base industrielle actuelle de l'économie de la région devient discutable ce qui débouche sur une autre problématique qui est celle de la restructuration qualitative dans de nouveaux domaines de spécialisation.

1.2.6 La configuration spatiale de l'activité industrielle tend-t-elle vers la concentration ou la dispersion?

Pour voir au plus près la géographie industrielle de la région, nous utilisons les données sur la répartition géographique de l'activité industrielle pour montrer les principales zones dynamiques de la région. L'activité est-elle au stade de concentration/spécialisation au niveau géographique ?

Tableau 15 : Répartition géographique des principales entreprises du secteur des PME / PMI (privé) et public en 2008

	Nombre d'emplois			Nombre de PME (+20 employés)		
	Privé	Public	Total	Public	privé	Total
Akbou	2156	1021	3177	3	25	28
Bejaïa	1963	4634	6597	14	12	26
El Kseur	1069	0	1069	0	15	15
Ighzer Amokrane	496	0	496	0	4	4
Sedouk	309	0	309	0	2	2
Béni Mansour	157	0	157	0	2	2
Oued Ghir	102	0	102	0	2	2
Sidi Aich	83	915	998	2	3	5
Taskriout & Kherrata	80	631	711	4	2	6
Toudja	178	90	268	1	3	4
Autres	266	305	571	4	7	11

Source : nous même à partir des annexes 8 et 9

Sur le plan géographique les principales entreprises de la région sont concentrées dans trois zones, plus de $\frac{3}{4}$ sont localisées à Bejaïa, Akbou et El Kseur. Le secteur public est largement concentré à Bejaïa tandis que le privé trouve son terrain de prédilection à Akbou. Sidi Aich et Kherrata qui viennent en 4^{ème} et 5^{ème} positions pour l'investissement public sont largement déclassées par le privé dont l'arrivée dans ces régions est récente.

2.7 Le déploiement spatial de l'industrie dans les principales agglomérations

La répartition géographique de l'emploi industriel fait ressortir trois agglomérations : Bejaïa, Akbou et El Kseur. L'étude de ces trois nœuds vise à montrer l'interaction qu'il y a entre la dynamique sectorielle et la dynamique spatiale de l'industrie et de voir si la région montre une tendance vers une dynamique d'agglomération ou pas.

Tableau 16 : Répartition des principales branches par les trois zones les plus actives.

Branches*	Akbou	Béjaïa	El-Kseur	Autres
Boissons	5	1	2	9
Semoules et farines	3	3	6	4
Produits laitiers	5	1	2	2
Viandes	3	0	0	0
Huiles et sucre	1	3	0	0
Electromécanique & électricité	2	5	0	4
Industrie Plastique & emballage	3	1	1	1
ISSME	0	1	0	2
Mobilier et meubles	1	1	2	1
Textiles	2	2	2	3
Produits pétroliers	0	3	0	0

Source : Nous même à partir des annexes 8 et 9

*nous avons réunis les branches les plus importantes. Pour une présentation détaillé des secteurs d'activité par chaque commune voir les annexes

L'industrie se répartit d'une manière aléatoire entre les trois zones d'activité. Pratiquement aucune zone ne se distingue par une quelconque spécialisation. L'aperçu géographique sur la localisation des principales activités productives montre que l'industrie

est, plutôt aléatoirement dispersée. La localisation dépend des facteurs parfois extra-économiques. Une étude de l'appareil industriel et de son fonctionnement ne donne pas les traits caractéristiques d'un système de production.

- la dynamique sectorielle s'inscrit dans la tendance de l'économie nationale et la structure de l'économie de la région ne se focalise pas sur les spécificités du territoire (développer l'agroalimentaire dans une région non-agricole est incompréhensible d'un point de vue du développement local et territorial).
- La sphère de production est loin de la structure en système, le rapport entre l'entreprise et l'université montre la limite des synergies et de la coopération entre les acteurs de développement.
- Une faible structure en termes de PME. Une insignifiance du rapport concentration/spécialisation avec une répartition spatiale aléatoire des activités économiques.

L'appareil productif ne présente pas une logique de cohésion propre au système de production qui est fondamentale pour une stratégie de pôle de compétitivité. L'économie ne réunit pas les aspects fondamentaux d'un système de production à plusieurs niveaux: spécialisation, agglomération, synergie, spécificité, vocation territoriale...

La ville de Bejaïa qui se présente comme l'agglomération principale de la région aussi bien aux plans économique et urbain, que par son potentiel d'infrastructures, d'aménités naturelles et historiques, du site, recèle un certain potentiel pour devenir un point d'appui au développement spatio-économique de sa région. Nous reviendrons dans la suite sur la reconsidération de la ville de Bejaïa. Cependant, il nous semble important de s'interroger d'abord sur son positionnement dans l'espace économique national et international.

2. Le positionnement économique de Bejaïa

L'appréciation du positionnement d'une ville dans un contexte d'ouverture économique et de développement régional ne peut se faire que si on la rapporte aux différents niveaux de considération, allant du niveau local à l'international en passant par le national et le régional. Néanmoins, nous limitons l'appréciation du positionnement de la ville de Bejaïa à deux niveaux. En premier lieu, nous considérons sa situation dans l'espace national et dans l'espace international. Cependant, les informations et les statistiques disponibles sont répertoriées sur l'échelle des régions, du fait la comparaison directe entre ville ne peut se faire. La position économique de la ville de Bejaïa sera dérivée à partir de la position de sa région.

2.1 Bejaïa dans l'espace nationale

Dans une étude prospective du territoire algérien (SNAT, 2025), les villes qui apparaissent les plus compétitives sont : Alger, Annaba, Bejaïa, Blida, Constantine, Jijel, Oran, Ouargla, Sétif, Sidi Bel Abbes, Skikda, Tizi-Ouzou, Tlemcen. L'analyse qualitative liée aux objectifs des pôles de compétitivité (voir chapitre 5) dédiés à différents créneaux industriels et technologiques, amène à une sélection plus restrictive de trois groupes à développer en priorité: zones d'activités polyvalentes ou Pôles de Compétitivité (Alger, Blida, Oran, Tizi-Ouzou) ; technopôles (Alger, Sidi Bel Abbes, Bejaïa) ; zones spécialisées (Hassi Messaoud, Oran, Skikda) (voir le chapitre 4 sur les fondements de ces organisations spatiales de la production). Quels sont donc les atouts potentiels de la région de Bejaïa ?

- Une position stratégique : elle est au centre de la bande littorale du pays, comme elle est à la porte du Maghreb et de l'espace méditerranéen ;
- Un patrimoine historique d'une grande valeur ;

- Elle est l'un des pôles universitaires les plus importants du pays ;
- Un potentiel humain, avec une population jeune, formée et qualifiée ;
- Elle dispose d'un arrière-pays immédiat structuré par un réseau de petites villes dotées d'infrastructures et d'équipements sur lesquels elle peut s'appuyer pour son développement futur ;
- Des réseaux de communication internes et externes : Bejaïa dispose d'un aéroport international, d'un port dynamique et de nombreuses infrastructures de transport. Ceci lui permettra une bonne accessibilité.

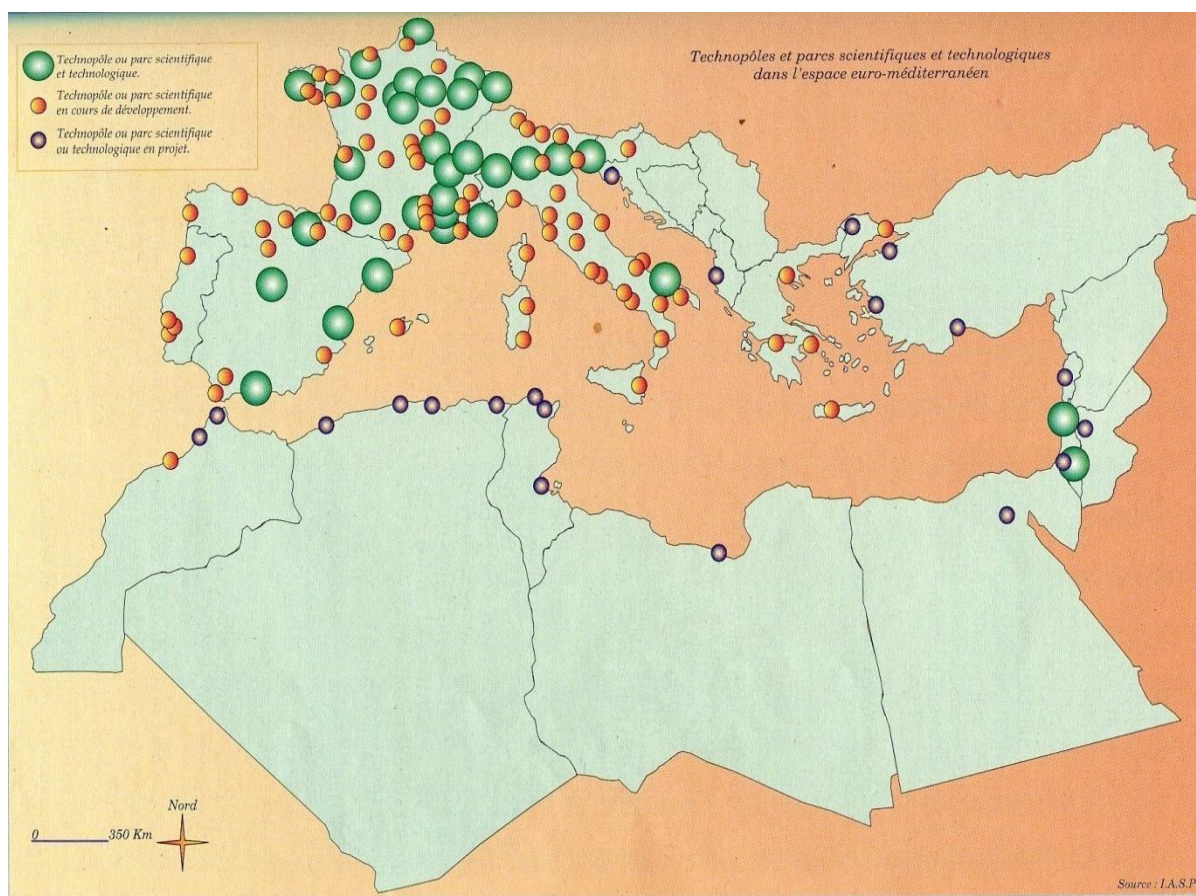
Ces facteurs de développement potentiel sont les capacités latentes et les possibilités de mise en place d'une stratégie de développement. Pratiquement, il n'y a pas une ville au monde qui ne dispose pas de ces facteurs. Cependant, la qualité et l'abondance de ces facteurs différencie les territoires pour les entreprises.

2.2 Bejaia dans l'espace suprarégional

Dans l'espace international, l'appréciation de la situation de la ville se fait par rapport à la situation des villes rivales. Dans un espace économique ouvert, les villes représentent des marchés d'implantation pour les entreprises. Les décisions spatiales des entreprises sont soumises à un éventail de choix des sites de localisation, qu'elles sélectionnent en fonction de critères qui vont des avantages comparatifs d'une nation jusqu'aux atouts distincts du site offerts par la ville. La ville la plus attractive est pratiquement celle qui satisfait un maximum de ces critères. La rivalité entre les villes est d'autant plus intense que leur profil d'activité et les attributs sont semblables. Bejaia, en dépit de sa position de ville portuaire, de ses attributs de ville touristique et d'une spécialisation relative dans le domaine agro-alimentaire, reste moins distinctive par rapport aux autres villes méditerranéennes et par conséquent moins compétitive. Bejaia ne dispose pas d'activité de commandement de niveau international et continental. Très peu de manifestations scientifiques et culturelles d'envergure internationale ont lieu sur son territoire. Elle a aussi d'autres tares par rapport au cadre urbain, à l'environnement, aux commodités en termes d'infrastructures d'accueil à l'échelle régionale. De fait, elle demeure peu attrayante.

La carte 7 distingue la distance entre les rives Nord et Sud de la Méditerranée en termes d'agglomération et de la stratégie de développement de technopôles et de parcs scientifiques. Le Nord de la mer méditerranéenne est en avance par rapport à la région du Sud. L'initiative de développer des technopôles au sud est récente, elle a commencé seulement à partir des années 1995 alors qu'à cette période la plupart des agglomérations du Nord contiennent des pôles et des parcs scientifiques en exercice et en développement. Bejaia ne figure même pas parmi les plus importantes agglomérations de la région, en 1995. Ceci ne veut pas dire qu'elle est exclue de la compétition. Le développement des pôles n'est pas forcément inhérent à la taille de l'agglomération, d'autres avantages pourraient compenser l'effet de la taille: une accessibilité de la ville, un meilleur cadre de vie, des infrastructures, de la bonne gouvernance, une spécialisation stratégique... Ces facteurs sont les plus distinctifs dans le contexte d'ouverture économique et de la compétitivité des villes.

Carte 7 : Technopôles et parcs scientifiques dans l'espace méditerranéen



Source : institut de la méditerranée, « *la méditerranée aux portes de l'année 2000* » sous la (dir.) de J.L.Reiffers, éd Economica, 1997. P 184 et 219.

Dans une large contribution sur l'articulation de l'espace local et de l'espace global¹. La wilaya de Bejaïa a été suffisamment étudiée sous plusieurs aspects. Toute conclusion faite avance l'idée que Bejaïa et sa région disposent des capacités pour parvenir à la place qui leur revient dans l'espace euro-méditerranéen et dont elles sont aujourd'hui bien éloignées. Mais pour retrouver cette place, elle doit faire passer son potentiel latent (facteurs génériques) à l'état dynamique. Dans ce cas, il y a lieu d'adapter la posture de la ville de Bejaïa qui doit :

- se placer au moins à l'échelle maghrébine : il faut positionner la ville, la mettre en valeur par ses caractéristiques et ses attributs les plus différenciateurs par rapport aux villes concurrentes ;
- se spécialiser dans les services de haute valeur ajoutée, en améliorant les services aux entreprises pour recevoir des sièges d'entreprises de commandement et contribuer au renforcement de l'attractivité;
- s'offrir un cadre urbain adéquat et des infrastructures d'accueil à la mesure de ses ambitions. De fait, la ville devra fonctionner en tant qu'entité économique créatrice de richesses, capable d'animer le territoire.
- faire de la ville un véritable point d'ancrage vers les métropoles et les villes méditerranéennes et maghrébines.

¹ Colloque : Articulation Espace local-Espace mondiale, Colloque international, Université de Bejaïa, 2006.

- Se rendre viable par l'amélioration du cadre de vie, afin de séduire et d'attirer des cadres et professions supérieures et/ou des entreprises. Prétendre attirer de la population entreprenante suppose donc que soit préalablement mise en œuvre une «offre de ville», en matière de qualité de la vie urbaine. Ce facteur fait défaut à la ville de Bejaïa par rapport à ses rivales, notamment au nord de la Méditerranée où les villes intègrent largement la dimension économique, à côté des dimensions sociale et environnementale.

Dans l'espace euro-méditerranéen, Bejaïa est de par sa structure et sa taille est trop petite pour attirer des entreprises et des compétences porteuses pour la région, plutôt attirées par les grandes métropoles où les conditions de l'attractivité sont meilleures. Dans ce cas une stratégie de développement d'un pôle de compétitivité fondée sur les spécificités locales est très profitable, mais, il faut que la région dispose préalablement d'un système de production en mesure d'évoluer en un pôle de compétitivité régional.

3. Quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité ?

La perspective d'un pôle de compétitivité dans la région de Bejaïa passe inéluctablement par une stratégie visant la mise en système de production de l'économie de la région. Cependant, l'importance prépondérante de l'agglomération principale dans l'articulation de la compétitivité et de l'attractivité de la région exige de reconsidérer en particulier la ville de Bejaïa. En ce sens, la construction d'un pôle de compétitivité est raisonnablement concevable à l'interaction entre deux niveaux, ceux-ci relèvent: de l'organisation industrielle au niveau territorial et de la stratégie pour le développement de la ville prépondérante. Dans cette conception la meilleure stratégie pour la ville de Bejaïa est celle qui la conçoit au service d'une région en passe de devenir un pôle de compétitivité. Quelle est donc la configuration de la ville face à cet horizon de compétitivité?

3.1 Faire de la ville un point d'appui au développement économique-urbain

Aujourd'hui les villes sont les espaces privilégiés pour la création des richesses. Les économies modernes s'articulent surtout sur les villes, dans la mesure où les espaces urbains offrent les conditions nécessaires à l'épanouissement des activités et des facteurs qui conditionnent la compétitivité. Les externalités de proximité et d'agglomération, l'effet bénéfique des infrastructures sociales et économiques, le capital humain, les réseaux de communication et les fonctions de services de hauts niveaux sont des facteurs qui contribuent à la compétitivité. Cependant, ces facteurs et ces activités au service de la compétitivité sont conditionnés par le contexte urbain et la structure de la ville. Pour autant, nous pouvons dire que la meilleure perspective de la ville de Bejaïa est nécessairement celle qui se dessine par la jonction de l'économique et de l'urbain.

Dans le chapitre précédent nous avons vu que le développement urbain dans la ville de Bejaïa est noyé dans les stratégies de développement économique: les actions dans l'espace urbain se mènent sans considérations spécifiques de la ville et sans perspectives de développement urbain. L'absence d'une stratégie de développement urbain fait que les actions de développement et la politique de localisation des années avant 1990 dans la ville font partie des problèmes de la ville aujourd'hui. Ce qu'il faut rechercher c'est la possibilité de concilier entre le développement économique et le développement urbain. Bejaïa est une ville qui offre suffisamment de possibilité pour une telle combinaison gagnante. Faire de la ville un point d'appui au développement économique-urbain est une condition nécessaire pour asseoir une stratégie de développement fondée sur l'attractivité et la compétitivité territoriales.

3.2 Créer de nouveaux «pôles de centralité» intra-urbaine

Les fonctions et les services à l'échelle de la ville (banques, assurances, administrations et autres services et activités commerciales...) sont fortement centralisés dans le périmètre du centre-ville. Du fait, La ville de Bejaïa à un seul pôle de centralité intra-urbain. Nous entendons par «pôle de centralité» la fraction de l'espace urbain qui dispose des fonctions et des services à l'échelle de la ville et auquel se convergent les différents parcours dans la ville. Le groupement des principales fonctions administratives, des activités de services et du commerce dans le centre-ville durant plusieurs décennies avait conduit à la création d'une ville monocentrique. L'extension de l'espace urbain et la croissance de la ville n'ont fait que renforcer cette polarité à défaut de dotation de nouveaux quartiers créés des fonctions ou d'aménagement à l'échelle de la ville. Dans le chapitre précédent, nous avons vu que, la croissance de la ville en dehors de son périmètre ancien a été essentiellement faite par la construction de logements et quelques équipements qui ne cadre pas avec l'échelle de la ville. La «mono-centralité multifonctionnelle» de la ville de Bejaïa donnera un espace urbain discontinue avec une forte pression sur le centre-ville et des zones creuses suivant les trajectoires d'extension de la ville. La création de nouveaux pôles de centralité intra-urbaine passe par l'incitation à la déconcentration de l'espace urbain: le réaménagement des quartiers existants en leurs affectant les équipements nécessaires; leur incitations à la spécialisation fonctionnelle; la création de nouveaux quartiers avec un aménagement spécifique pour accueillir les services de hauts niveaux. Au passage ces actions permettront :

- d'exploiter les zones creuses et d'avoir une trame urbaine continue.
- La création de nouveaux pôles de centralité réduira la pression sur l'ancien centre urbain, au passage une meilleure conservation du noyau historique de la ville compte tenu de sa spécificité.
- La congestion qui endure le fonctionnement de la ville est aussi due, en partie, au monocentrisme qui entraîne systématiquement la canalisation des flux à travers les principaux axes routiers qui convergent vers la ville-centre. Dans ce cas la résolution du problème de la congestion passera nécessairement par l'incitation à la création (ou réaménagement) de nouveaux pôles secondaires à travers la déconcentration intra-urbains.
- Permettre à la ville de capitaliser des effets positifs de proximité, des interactions et d'externalités urbaines.

3.3 Un nouveau profil économique pour la ville de Bejaïa

L'avenir économique de la ville ne pourrait être industriel. La contrainte foncière et la contrainte environnementale sont une réalité dans la ville aujourd'hui, la nécessité de développer des services supérieurs au profit de l'économie de la région oblige à faire évoluer le profil économique de la ville. Partant de ces nouveaux enjeux, le profil économique de la ville sera forcément le tertiaire. Ceci exige de porter une attention particulière à l'offre de bureaux, de zones commerciales, d'hôtels, etc. Si les spécificités des villes sont importantes dans le dessin des profils économiques d'avenir, la ville de Bejaïa recèle des spécificités notables. Un patrimoine important issu de plusieurs civilisations, des données naturelles et pittoresques aussi importantes. Ces qualités donnent à la ville la possibilité de devenir un pôle touristique qui sera complémentaire avec le pôle des services supérieurs. En plus, ces activités porteuses de prospérité (tourisme, services supérieurs) cadrent positivement avec la situation d'une ville-portuaire. La cohérence dans le nouveau profil économique de la ville permettra de rendre la ville visible et d'améliorer son image, deux éléments importants pour la compétitivité.

En outre, à Bejaïa les fonctions résidentielles, commerciales et industrielles sont imbriquées au point qu'il est difficile de parler de schéma organisationnel. Avec l'extension de la ville la Zone Industrielle s'est replacée en plein centre de l'espace urbain, la (Z.I) telle qu'elle se présente aujourd'hui divise l'espace urbain en deux parties: (voir le plan de la ville en annexe). L'importance de la continuité spatiale de l'espace urbain fait que l'emplacement de la zone industrielle dans la ville d'aujourd'hui pose de nouveaux problèmes. En effet dans la ville de Bejaïa, la différence de la dynamique commerciale qui distingue les deux axes principaux (boulevard de la liberté et boulevard de la Soummam) donne une idée sur ce chevauchement de l'extension de la ville avec la (Z.I) dans l'espace urbain. Le premier axe est plus dynamique, il est loin de la zone industrielle tout comme il s'inscrit relativement en continuité avec la ville historique, le seconde est moins dynamique, il est traversé par la (Z.I) et est discontinue. La nécessité de développer le deuxième axe structurant de la ville ainsi que l'existence d'une particularité de la ville soulignent aussi le problème de la localisation de la Z.I. tandis que les espaces résidentiels sont essentiellement implantés en superposition des espaces industriels.

3.4 De nouveaux centres résidentiels

La redistribution des fonctions au sein de l'espace urbain et le nouveau profil de l'économie, vont dans le sens de la multipolarité au détriment du monocentrisme et ils font appel à la création de nouveaux centres résidentiels. Nous savons que la hausse des coûts fonciers et des loyers qui accompagnera l'essor du secteur commercial dans la ville induira un déplacement de la fonction résidentielle vers la périphérie immédiate et la revalorisation de friches urbaines. Dans ce cas, il sera important d'étendre le périmètre urbanisable et de développer la promotion immobilière pour la création de nouveaux centres résidentiels.

4. Eléments pour un cadre de configuration de la ville de Bejaïa

La configuration spatio-économique de la ville ne va pas de soi. Dans cette section, nous essaierons d'esquisser un cadre de configuration globale pour la ville par rapport à la grille de lecture esquissée dans les chapitres précédents. La continuité fonctionnelle est l'interdépendance de la ville par rapport à sa région nécessite de prendre en considération cette dernière dans le cadre que nous proposons. Nous ne prétendons pas intégrer tous les niveaux et tous les éléments, ce que nous proposons tient compte seulement du contexte urbain de la ville, de l'infrastructure, de la contrainte foncière, de la vocation de la ville, de l'impératif du capital immatériel.

4.1 Le contexte urbain et l'urbanisme

L'étude rétrospective de la ville à travers les logiques sous-jacentes ayants conduit à son développement permet d'émettre quelques suggestions pour bien orienter la croissance de la ville.

4.1.1 Instauration d'un cadre d'action dans l'espace urbain

L'expansion de la ville est inévitable, la meilleure solution est de la planifier de manière à concilier les besoins immédiats et les impératifs d'un développement durable.

Combattre l'expansion démesurée de la ville: un aménagement efficace de l'espace urbain est considéré comme le meilleur moyen de combattre l'expansion démesurée de la ville. En

plus, l'aménagement efficace permet à la ville de devenir concurrentielle sur la scène internationale tout en gardant sa spécificité locale. La création des réseaux intra-urbains bien conçus et dans une perspective de croissance de la ville, permettront d'optimiser le fonctionnement de la ville, tout en conservant le patrimoine et le paysage urbain.

Optimiser l'allocation d'un espace rare et réduire les coûts d'opportunité: Le développement d'un pôle de compétitivité dans la région suppose la création, l'extension et l'attraction des entreprises nouvelles. Mais compte tenu de des économies d'agglomération, et d'urbanisation l'activité économique sera de plus en plus attirée par l'agglomération principale en l'occurrence, la ville de Bejaia. Ceci nécessite l'extension de l'offre foncière pour la localisation des entreprises. Cependant, la ville est un espace où le foncier est rare et cher. Dans cette situation la sélection aléatoire des projets à localiser pourrait aller à l'encontre de la rentabilité sociale et des considérations environnementales, ce qui augmente les coûts d'opportunité à long terme. D'autre part, une mauvaise allocation des ressources foncières rares engendrera systématiquement une croissance de la ville à des coûts élevés. Dans le cas de Bejaia, des contraintes naturelles, exercées par la qualité du site, nécessitent une gestion particulière de l'espace urbain. En opposant des contraintes naturelles à l'extension de la ville, cette dernière aurait forcément des coûts d'extension élevés.

4.1.2 Extension des actions d'urbanisme au périmètre périurbain

L'élaboration d'une stratégie pour la ville, en matière de compétitivité dans le cadre du développement régional devrait aussi s'occuper du renforcement des interactions de la ville avec sa périphérie.

- l'agglomération n'est pas forcément positive : l'agglomération peut contribuer à l'enrichissement du stock des atouts collectifs, mais elle peut se révéler négative lorsque les conditions locales et l'environnement de la ville induisent des problèmes.
- Limiter l'aménagement aux espaces urbains est parfois préjudiciables pour la ville. La concentration des équipements dans la ville dominante renforce l'attrait de celle-ci au détriment des autres agglomérations de rang inférieur. L'urbanisme ne pourrait être limité au périmètre de la ville. Ce dernier nécessite de s'étaler du centre vers les zones périphériques.

4.1.3 Consolider la coopération entre le secteur public et le secteur privé

Pour être efficace, l'aménagement doit être le fruit d'une solide coopération entre le secteur public et le secteur privé. La mise en place d'une planification concertée à tous les niveaux reste le moyen le plus efficace pour régler les questions de développement des villes. A Bejaia cela devrait permettre de dépasser le conflit administration-citoyen. Cela nécessite une mobilisation effective des collectivités locales et de l'ensemble des acteurs locaux pour favoriser la concertation au niveau de l'élaboration des politiques et de leur application dans le périmètre de la ville.

4.1.4 Institutionnaliser la participation de l'investissement à l'aménagement urbain

Bejaïa s'est transformée directement à partir des choix des acteurs (publics et privés), la réalisation et la construction sont seulement assujetties à la propriété du sol¹, du moins en dehors du périmètre urbanisable. Dans la mesure où le développement du milieu urbain est lié à l'aménagement de l'espace et dans la mesure où ce dernier suppose une extension de l'espace urbain (intensive et extensive) il est essentiel que tout projet industriel (installation ou extension) et de développement (équipement collectifs, université, complexe sportif, établissements public...) doivent comporter un programme d'urbanisation (caractéristiques fonctionnelles auxquelles devra répondre un projet dans l'espace urbain) s'intégrant dans le plan d'organisation de l'espace urbain. En d'autres termes, il est indispensable d'institutionnaliser la participation de l'investissement, notamment privé, à l'aménagement de l'espace urbain.

4.1.5 Soutenir la mise en place de coopérations horizontales

La combinaison des efforts entre les administrations locales, d'une part et entre l'administration locale et le gouvernement central, d'autre part, devrait permettre de concevoir des programmes de développement plus horizontaux. À défaut de pouvoir financer des projets structurants au niveau local, l'intégration entre le niveau local et régional dans l'élaboration des stratégies d'aménagement du territoire devient décisive.

Les collectivités locales connaissent mieux leurs territoires ; elles peuvent favoriser la compétitivité en créant des avantages concurrentiels en fonction des caractéristiques locales, toutes particulières, du capital et de la main-d'œuvre, des institutions et de la qualité de vie. Les stratégies distinctes d'aménagement à travers des programmes particuliers selon les territoires sont des outils d'action qui permettent d'exploiter les spécificités locales. Cependant, l'exploitation du potentiel est conditionnée par la disponibilité d'une infrastructure à l'échelle régionale d'où l'importance d'intégrer les grands domaines d'action, à la fois horizontalement et verticalement, afin que la mise en œuvre des politiques se répercute du niveau national jusqu'au plan local en passant par le niveau régional.

4.2 L'infrastructure et la compétitive de la ville

La nature de la croissance économique, d'un côté, et la compétitivité notamment en milieu urbain, de l'autre côté, évoluent à mesure que l'économie d'un pays se transforme d'une économie basée sur l'agriculture et l'industrie en une économie postindustrielle où la fabrication et le transport des marchandises laissent place à la production et à la communication des idées et à la création. Le rôle de l'infrastructure est alors très important, notamment en milieu urbain. Le renforcement des infrastructures et des équipements au niveau urbain renforce la capacité des entreprises locales à soutenir la concurrence et l'attractivité de la ville, en créant les bonnes conditions.

L'infrastructure de réseaux locaux et externes : Les réseaux locaux, comme les routes, les moyens de transport et les systèmes de communication, sont d'une grande importance. Désormais, pour organiser la proximité au niveau local entre les différents acteurs et collaborateurs, il est nécessaire de mettre en place un réseau local pour accompagner le développement des entreprises. Le réseau local est un facteur déterminant dans la productivité

¹ « Le propriétaire du sol n'est pas soumis par le PDAU à l'obligation d'y réaliser quoi que ce soit », Voir l'article de S. Bouchemal sur La production de l'urbain en Algérie: entre planification et pratiques, op. cité.

des entreprises et il constitue un avantage concurrentiel spécifique pour le territoire qui en dispose. Quant à l'infrastructure de réseaux externes, qui s'inscrit dans la continuité du réseau interne, elle favorise l'interaction de l'économie locale avec les économies externes. Elle a pour objectif de soutenir les échanges avec d'autres réseaux d'économie externes.

L'infrastructure d'équipement: Ce type d'infrastructure, comme les logements, les établissements d'enseignements supérieurs et les grandes infrastructures publiques, servent de base aux avantages localisés et à la multiplication des effets externes. Les équipements de dimensions régionales et autres programmes de développement régionaux permettent non seulement d'améliorer la productivité du capital technique et humain, mais constituent aussi une plateforme de prestation de service aux entreprises dans le cadre d'un réseau de développement régional. Les théories du développement local soulignent que les raisons de l'existence et de la performance des groupes d'entreprises sont déterminées à l'échelle locale et dépendent dans une large mesure de facteurs locaux.

L'infrastructure sociale: La nouvelle théorie de la croissance rappelle que ce sont les investissements dans les installations et les services publics (infrastructure sociale) qui appuient directement la compétitivité. Les investissements dans la santé, le cadre de vie ainsi que dans des établissements d'enseignement et de formation conduisent au perfectionnement d'une main d'œuvre qualifiés, et par conséquent à l'attractivité et à la compétitivité. L'investissement dans ces secteurs crée les bonnes conditions de développement, accroît la compétitivité de la ville et renforce sa capacité à soutenir la concurrence. Ce sont les investissements de nature qualitative qui appuient, attirent et améliorent la productivité du capital humain, qui déterminent la performance économique des villes et par conséquent de leur état d'appartenance.

4.3 La contrainte foncière et le développement spatial

Pour assurer un développement local spatialement équilibré, il est important pour un territoire d'avoir des agglomérations secondaires spécialisées à côté de la ville principale. L'objectif est de rendre complémentaire leurs offres et leurs services par la mise en réseaux des du territoire que structure la ville. Pour Bejaïa, trois objectifs pourraient être reconnus à ce mode de configuration spatiale.

4.3.1 Donner de bonnes perspectives pour l'extension de la ville

Une ville qui se développe, c'est aussi une ville qui offre de meilleures possibilités pour l'extension de sa base économique et de son offre de services. Pour qu'une ville puisse étendre sa base économique dans le futur et se permettre d'accueillir de nouveaux établissements de développement local et de commandement régional, il faut aménager l'espace urbain de telle sorte que les besoins d'aujourd'hui n'affectent pas la construction du futur, comme le remarque A. Marshall :

« En permettant de bâtir sur des emplacements vacants, nous commettons une grande faute au point de vue industriel puisque, pour un peu de richesse matérielle, nous détruisons des énergies qui sont les facteurs de la production de toute richesse ; et nous sacrifions des fins par rapport auxquelles la richesse matérielle n'est qu'un moyen »¹.

A. Marshall

¹ A. Marshall : « Principes d'économie politique », p. 152 ; Livre V. Un document produit en version numérique par Jean-Marie Tremblay in <http://bibliotheque.uqac.quebec.ca>,

Dans le cadre d'une économie en évolution permanente, il est essentiel de se donner la capacité d'évoluer en permanence, notamment en débloquent une marge de manœuvre foncière. Or, dans le cas de Bejaïa, le relief et la géographie sont loin de convenir à l'expansion urbaine normale, ce qui a d'ailleurs favorisé l'émiettement urbain et le rétrécissement de la zone d'attraction de la ville située entre deux chaînes de montagnes. Aujourd'hui, l'un des principaux problèmes auxquels est confrontée la ville est celui du foncier, problème de disponibilité qui se complique davantage avec celui de son allocation. La démarche pour l'avenir d'une «ville-région» est importante et s'inscrit même dans la tendance de la dynamique économique de la région. Pour soutenir le développement de petites agglomérations, nous savons que la valorisation de nouveaux lieux, l'accessibilité peuvent agir sur la configuration spatiale d'une ville-région, Par exemple, en valorisant les territoires d'agglomération de rangs inférieurs à travers des actions d'aménagement du territoire, ainsi que la mise en valeur des éléments du patrimoine ou d'un site prestigieux. Ceci permettra de contrebalancer la tendance à la concentration excessive dans la ville. Mais cela ne se fera pas en-dehors d'une stratégie de développement local dans le cadre d'agglomération (entendue ici comme une association de communes).

4.3.2 Inciter le développement dans le cadre d'intercommunalité

La loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme stipule dans son article 12: «*le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) peut concerner une association de communes présentant une communauté d'intérêts économiques et sociaux*». Malgré l'association d'intérêts et les liens existant entre les communes, chaque commune avait initié un PDAU dans les limites administratives de ses frontières. Il faut attendre 2006 pour voir le premier PDAU élargi à plusieurs communes. La configuration monocentrique de l'espace structuré essentiellement par l'administration publique, fait que chaque commune dépend du chef-lieu de la wilaya, et entretient plus de relations avec la ville de Bejaïa qu'avec les autres agglomérations qui lui sont limitrophes. L'absence d'action de développement intercommunal et la centralisation de tous les moyens au chef-lieu entrave le développement des villes périphériques. De ce point de vue, le monocentrisme de la région n'est pas dans l'intérêt de la ville centrale ni dans celui de la périphérie. La fluidité du déplacement sur tous les points du territoire est très importante et cet élément a le mérite de déplacer la réflexion de la «problématique foncière» dans l'extension urbaine vers une réflexion en termes de connectivité du territoire et de réseau interurbain.

4.3.3 Développer les agglomérations limitrophes de la ville

Les localités limitrophes de la ville de Bejaïa ont plusieurs décennies d'existence, alors qu'elles n'ont toujours pas accédé au rang de ville. Une étude menée dans le cadre du PDAU¹ de la région de Bejaïa (constituée des 7 communes limitrophes : Bejaïa, Oued Ghir, Tichy, Boukhelifa, Tala Hamza, El-Kseur, Toudja)² confirme cette idée. En se basant sur les trois critères suivants comme *minima* d'éligibilité pour le statut d'une ville : une population égale ou supérieure à 12 000 habitants ; plus de 80 % de l'emploi hors du secteur agricole ; 60 % de l'emploi non-agricole dans le secteur tertiaire, les auteurs montrent que lorsqu'on applique ces critères, il n'y a que deux seules villes : Bejaïa et El-Kseur. Les autres agglomérations, élevées par décision administrative au rang de chefs-lieux de communes, sont encore loin de satisfaire les *minima*. Plus loin, l'étude avance, en évoquant la structure économique, que

¹ Il s'agit d'un PDAU de la ville de Bejaïa, élargi aux 6 autres communes environnantes. L'étude est menée en 2007 par un groupe de chercheurs multidisciplinaires.

² Voir le PDAU de Bejaïa (2006) : chapitre 4, p. 65.

même l'agglomération d'El-Kseur ne jouit de ce statut de ville que par la grâce des statistiques, car en dépit de ses plus de 20 000 habitants, elle reste plus proche d'une vocation rurale et agricole que d'une ville moderne.

Le maintien d'une densité faible de certaines agglomérations périphériques du fait de l'exode rural et de l'attractivité prépondérante de Béjaïa, pèse lourdement sur les besoins de ces agglomérations, notamment pour la construction des équipements qui nécessitent une densité démographique pour pouvoir rentabiliser les projets. En retour, le manque d'infrastructures fait que la population se déplace constamment vers Bejaïa. Une meilleure stratégie d'aménagement ou d'urbanisation aurait forcément à prendre en considération le développement des agglomérations limitrophes.

4.4 La vocation économique et la réputation de la ville

Les villes influencent la dynamique de l'économie et la globalisation de l'économie qui s'articule sur l'importance des fonctions stratégiques accomplies par les villes dans les secteurs clés, tels que la finance et les technologies de l'information et la communication. Dans le contexte actuel, les villes se trouvent confrontées à une concurrence qui les contraint à mener doubles actions: pour l'attractivité des entreprises, elles sont appelées à mettre à niveau leur profil technique et leurs structures économiques d'une part, et d'autre part à consolider leurs avantages spécifiques ou leur vocation territoriale. Bejaïa recèle des potentialités importantes pour accomplir cette double action, mais cela suppose une stratégie de développement local tournée vers le renforcement du territoire d'insertion de la ville. Dans ce contexte, trois séries d'action semblent importantes.

4.4.1 Développer une vocation en rapport avec l'impératif de l'attractivité

Les modèles du développement local font ressortir à nouveau l'importance des immobilisations géographiques qui continuent de définir les avantages comparatifs des villes et des régions. La spécificité et le particularisme de certaines villes et territoires leur confèrent des avantages spécifiques et non transférables. Dans ce cas, les actions à des fins de développement au niveau local consistent à susciter une vocation économique à travers une bonne stratégie d'aménagement du territoire. La bonne stratégie est celle qui tiendra compte de la spécificité de la ville, selon ce qu'elle soit, (historique, culturel, industrielle, commerciales...) pour se donner une visibilité et renforcer son pouvoir d'attraction. En ce sens, la ville de Bejaïa vu ces spécificités citées plus hauts (ville historique, portuaires, positionnement stratégique) et ces contraintes foncières, sa vocation ne peut être que tertiaires en se basant sur les activités touristiques et les services de hauts niveaux. Cette vocation devrait permettre à la ville de devenir visible à l'international tout comme elle servira l'attractivité de sa région. Pour ce faire il est important de mettre en avant, les biens urbains spécifiques, la proximité des acteurs d'un réseau local, les réseaux d'informations qui sont des facteurs localisés de l'attractivité. Ces facteurs sont déterminants dans la productivité des entreprises et constituent l'avantage concurrentiel spécifique produit sur une échelle locale.

4.4.2 Donner de la place aux initiatives privées locales

Les villes qui se développent sont aussi celles qui instaurent des systèmes de relations plus permanents avec les entreprises, les milieux économiques et les milieux de formation. L'économie de la ville de Bejaïa est essentiellement le fruit d'un secteur privé local, c'est pourquoi l'appui aux acteurs privés est un facteur important pour dynamiser l'économie de la

région. L'enjeu du développement d'un secteur économique local est de transformer un espace marchand voué à l'importation vers un espace de développement des entreprises productives: il faut donc créer de nouvelles opportunités pour l'industrie privée locale. La ville, en tant que lieu de concentration des infrastructures de développement est par excellence un milieu en passe de devenir un pôle d'innovation et de création, à condition de mettre en place les bons conditions au service de la compétitivité.

4.5 Le positionnement de la ville et l'échelle spatiale de la concurrence

L'enjeu de l'attractivité implique le développement de stratégies axées sur des critères et normes de modernité qui doivent permettre à la ville de se positionner dans un environnement compétitif, par rapport à d'autres villes situées dans les espaces maghrébin et euro-méditerranéen. Dans ce cas, la ville de Bejaïa aura à travailler son image externe tout comme sa transformations qualitatives.

4.5.1 Travailler l'image de la ville

Au jour d'aujourd'hui, Bejaïa n'est pas une ville attrayante, tandis que des rivales de l'espace maghrébin et euro-méditerranéen seront d'autant plus nombreuses avec l'ouverture du pays. Au stade de développement actuel de l'économie mondiale, les villes développent des stratégies de compétitivité différentes: d'une part, en se basant sur la valorisation des potentialités locales et la promotion de l'image de ville et d'autre part, à travers le développement d'une stratégie de spécialisation ou de diversification visant la mise en place d'un pôle de compétitivité. Subséquemment, la ville devient lisible de loin et de près. Pour Bejaïa, il est nécessaire de changer, de transformer le tissu urbain pour ne pas être en retard par rapport à des métropoles qui sont mieux équipées.

4.5.2 La transformation qualitative du profil économique de la ville

Dans un contexte de la mondialisation et de la compétitivité, les villes sont contraintes de s'adapter au changement, voire même de l'anticiper. Par imitation des innovations apparues dans d'autres villes ou par leur propre participation à l'innovation. Les villes se transforment toutes à peu près de la même façon: valorisation de leur profil d'activité (spécialisation dans les services), diversification de l'offre de la ville (offres foncières, infrastructures...); devenir visible et attrayante (mise en valeur des spécificités locales). Pour tirer profit des changements, il est important pour Bejaïa de valoriser sa position-clé de ville portuaire et développer des activités de services supérieurs.

4.6 L'impératif du capital intangible et le cadre de vie

La nature de la croissance économique et la compétitivité notamment en milieu urbain ont radicalement évolué. L'évolution s'accélère à mesure que l'économie d'un pays se transforme d'une économie basée sur l'agriculture et l'industrie en une économie post-industrielle, où la production, la fabrication de masse et le transport des marchandises comme principaux moteurs de croissance laissent place à la production et à la communication des idées et à l'innovation, comme nouveaux facteurs de croissance et de la compétitivité. Dans ce cas, le capital intangible et le cadre de vie sont des facteurs décisifs de développement.

4.6.1 Reconsidérer le capital intangible

La compétitivité dépend plus de la capacité à ajouter de la valeur aux produits et aux services que de la fabrication des produits. Même en dotant une ville d'un secteur manufacturier par une politique industrielle volontariste, même avec un bon niveau de productivité, l'industrie de la région ne connaîtra pas pour autant la compétitivité à l'échelle mondiale. Or, ajouter de la valeur aux produits nécessite le développement des services immatériels. Mais en Algérie, les services à forte valeur ajoutée, en particulier les secteurs de la banque et de la finance, les industries de l'information, les télécommunications et les services liés à Internet, sont peu développés et leur apport est insignifiant dans la structure par secteurs de l'économie nationale. Aujourd'hui, nous pouvons avancer que le sous-développement des fonctions de services résulte surtout de l'héritage d'une économie administrée¹, qui ne reconnaît que les fonctions productives et qui reproche, à tort, au secteur des services de ne pas ajouter de valeur aux produits... Dans le contexte d'aujourd'hui ces créneaux sont ceux qui créent le plus d'opportunités. Ces créneaux sont de nature urbaine et leur développement se focalise sur les villes les plus importantes. La ville de Bejaïa, dans ce cas, peut prétendre de devenir un espace d'attraction et de développement de ces secteurs des services à forte contenance de capital intangible. Le développement d'un pôle de compétitivité dans la région ne peut se concilier avec une pénurie des services supérieurs, et pour le déploiement spatiale de ces services la ville de Bejaïa est la plus commode, mais dans le cas des services supérieurs le capital humain est le facteur le plus important.

Si la production du capital humain requiert la même méthode partout dans le monde (l'éducation et la formation), l'influence du cadre de vie reste décisive à plusieurs niveaux et c'est l'élément qui fait la différence.

4.6.2 Améliorer le cadre de vie urbain²

L'urbanisation est une tendance «naturelle» qui accompagne le processus de changement, de progrès technique, économique et culturel qu'enchaîne chaque pays dans sa marche vers le progrès et le développement. Le passage d'un mode de vie rural à un mode de vie urbain est un fait inséparable du niveau de développement. Toute société qui se développe enchaîne entre amélioration du niveau de vie et changement du cadre de vie³. Cependant, et

¹ Comme c'est le cas dans d'autres économies administrées. Dans le cas de la Chine, par exemple, le tertiaire représente un tiers du PIB et la croissance des services y est plus faible (7,3 % en 2003, 8,3 % en 2004) que celle du PIB, qui était à deux chiffres pour la même période. In G. François, « Attractivité, concurrence et complémentarité : la place ambiguë des villes côtières chinoises dans la dynamique économique du corridor maritime de l'Asie de l'Est » *Outre-Terre*, 2006/2 no 15, P. 155.

² Pour une étude détaillée sur le cadre de vie dans la ville de Bejaïa, voir, M. Kheladi, M. Belattaf et B. Arhab: contribution à l'analyse des structures de la ville algérienne, à partir du cas de la ville de Bejaïa. Les Cahiers du CREAD, n° 56 du 2^{ème} trimestre 2001. Les auteurs définissent le cadre de vie en considérant les logements en sois et l'environnement dans lequel est inscrit le logement : *l'ensemble formé par le logement et son environnement constitue le cadre de vie.*

³ L. Wirth, un des pères fondateurs de la sociologie urbaine, refuse l'étude du rapport ville/campagne à partir d'une approche dichotomique et propose de travailler sur un continuum du plus rural au plus urbain. En effet, toute société allant d'un point à un autre ; d'un stade primitif (rurale ou famille élargie, par exemple) à un stade final (urbain et famille restreinte). Ceci est un processus d'homogénéisation où toutes les sociétés finiront par se ressembler, quoique le rythme varie dans l'espace et dans le temps. Selon la théorie de l'évolution, la modernisation est envisagée comme un processus de changement multidimensionnel, concernant à la fois le culturel, l'économique, le psychologique, le social, le démographique. Et l'urbanisation dans ce courant de pensée apparaît bien comme l'un des éléments-clés ou moteurs du changement, « la ville crée les conditions nécessaires au (décollage), au (progrès), au (développement), voire (la civilisation), en rassemblant l'élite, en

comme on l'a vu dans la section précédente, la ville de Bejaia enregistre un manque flagrant d'équipements et d'infrastructures. Selon une étude de la structure de la ville de Bejaia (*M. Kheladi, M. Belattaf et B. Arhab, 2001*), le cadre de vie y est loin de convenir à l'impératif du développement humain. A titre d'exemple, concernant les commodités et le confort dans les logements : le parc des logements de la wilaya est estimé à fin 2007 à 192 535 logements, ventilés à raison de 52 % dans les chefs-lieux, 28 % dans les centres secondaires et 20 % au niveau de la zone éparsée. Pour les seuls logements occupés, le TOL est de 7 soit 8 personnes par logement au niveau des chefs-lieux, 6 dans les agglomérations secondaires et 7 dans les zones éparsées.

Dans la mesure où le développement et la croissance économique sont largement tributaires du capital humain et dans la mesure où le développement du capital humain est dépendant du cadre de vie, il devient inconcevable, et quelle que soit l'approche entreprise, de penser le développement d'une quelconque stratégie sans référence particulière au milieu de vie, et par conséquent au cadre de vie urbain.

Conclusion

S'il semble difficile d'une part à corriger les effets négatifs des choix qui ont conduit à une extension urbaine démesurée, et d'autre part à mettre en place une stratégie pour infléchir la tendance actuelle à l'urbanisation accrue. L'horizon de faire de la ville de Bejaïa un point d'appui au développement d'un pôle de compétitivité dans sa région offre une autre perspective pour la ville et donne une légitimité d'entreprendre plusieurs actions dans l'espace urbain. En effet, la perspective d'un pôle de compétitivité dans la région de Bejaia est raisonnablement concevable à l'interaction entre une stratégie visant la mise en système de production de l'économie de la région et une stratégie pour le développement de la ville de Bejaia. L'importance prépondérante de la ville dans l'articulation de la compétitivité et de l'attractivité de la région exige de reconsidérer en particulier la ville de Bejaia.

La meilleure stratégie pour la ville de Bejaia est celle qui la conçoit au service d'une région en passe de devenir un pôle de compétitivité. Dès lors, il devient impératif de sortir des critères purement quantitatifs, des actions hâtives et aléatoires dans l'espace urbain pour prendre en compte l'environnement, le cadre de vie de la population et les enjeux de la compétitivité de la ville. En ce sens, la configuration de la ville doit faire l'objet de quatre actions principales: faire de la ville un point d'appui au développement economico-urbain; créer de nouveaux «pôles de centralité» intra-urbain; un nouveau profil économique de la ville et enfin penser au développement de nouveaux centres résidentiels.

Cependant, la configuration de la ville ne va pas de soit, il y a donc une nécessité de mettre en place un cadre conceptuel cohérent et unificateur que nous avons appelé cadre de configuration de la ville. Ce cadre tient compte des contraintes quant aux objectifs assignés. Plus concrètement, l'encadrement de configuration de la ville prend en considération le contexte urbain et l'urbanisme; l'infrastructure et la compétitivité de la ville; la contrainte foncière et le développement spatiale; la vocation économique de la ville; le positionnement et les échelles de concurrence spatiale; enfin le capital intangible et le cadre de vie. L'encadrement stratégique du développement de la ville permettra entre autres de préserver

changeant les mentalités et les modes de vie des individus, en créant une nouvelle culture en abritant l'industrialisation, sans la ville il n'est point de changement et d'industrie ».

Extrait in D. Tabutin : La ville et l'urbanisation dans les théories du changement démographique, texte d'une communication présentée à la Chaire Quételet 1999 sur « Populations et défis urbains ».

le capital foncier trop souvent compromis par le grignotage urbain anarchique; de repenser l'espace selon des critères qualitatifs qui prennent en compte l'environnement; de mettre en place des cohérences dans l'espace urbain entre l'activité économique, le logements et la circulation; de réconcilier les impératifs de développement économique et des impératifs culturalistes face aux enjeux relatifs à l'image de la ville et à son positionnement vis-à-vis du monde extérieur.

CONCLUSION GENERALE

L'intérêt de notre étude est de savoir, quelles sont les conditions spatio-économiques préalables au développement? Dans quelles conditions les villes contribuent-elles au développement de l'activité économique? Comment les formes d'organisations spatiales de l'activité économiques en agglomération influencent la compétitivité de leurs territoires? Et comment les villes interviennent comme facteurs d'appui à la compétitivité? Ces questions sont éclairées en réunissant les enseignements nécessaires à partir de l'évolution historique du phénomène d'agglomération; des fondements théoriques de l'économie spatiale et des nouveaux outils d'analyse spatiale, particulièrement de l'économie urbaine et de la N.E.G; des fondements de l'organisation industrielle et de ses rapports avec les villes.

Il ressort que le développement économique implique certainement une articulation vertueuse entre la ville et l'activité économique. La jonction de ces deux phénomènes relève de différentes logiques authentifiées par les études historiques et théoriques sur le phénomène d'agglomération.

- L'évolution historique du phénomène d'agglomération nous a montré que les espaces économiques se forment et se distinguent en fonction des trajectoires de développement économique des pays avec des dynamiques propres à chaque époque: dans le passé les villes ont été des lieux privilégiés du développement des activités économiques, de l'artisanat, du commerce. A partir du 19^{ème} siècle il y a eu un essor extraordinaire des villes grâce au progrès technique et social, aussi il existe une forte relation entre les phénomènes d'agglomération et le niveau de développement industriel. Dans les économies contemporaines, la tertiarisation des économies renforce davantage le rôle économique des villes qui devient les principaux lieux de concentration et de production de la richesse.
- L'économie spatiale nous explique le rapport de l'activité économique à l'espace: vu le niveau de développement rudimentaire des moyens de transports il y a eu une forme de résistance au mouvement dans l'espace. La difficulté à transférer et/ou à échanger à été plus au moins importante selon la proximité au lieu d'échange. Ceci avait donné naissance à l'organisation de l'utilisation de l'espace par l'activité économique en fonction de la distance au lieu d'échange, cet endroit d'échange devient permanent ensuite une ville-marché. c'est la première explication de l'organisation économique dans l'espace par les villes. Ensuite, les villes s'organisent et se développent en se hiérarchisant selon la nature et le rang des biens qu'elles offrent d'où les réseaux des villes de tailles différentes. La localisation des activités après le développement des transports devient aussi importante dans les villes pour se rapprocher des marchés et de la main d'œuvre. La localisation entrainera une croissance des villes avec une évolution successive de leurs profils économiques: allant des activités industrielles à la tertiarisation à mesure que la structure des économies change.
- Compte tenu d'une tendance de plus en plus accrue du phénomène d'urbanisation, les villes ont suscité plus d'intérêts et de préoccupations au sujet de la polarisation socio-économique: c'est ainsi que sont développés deux paradigmes d'analyse spatiale qui ont fait de la ville le sujet principal. L'économie urbaine selon laquelle, la

concentration de la population dans les villes est profitable pour les firmes et les ménages dans la mesure où une telle forme d'organisation génère des économies d'agglomérations en fonction de la structure des villes. L'économie géographique nous explique le mécanisme vertueux de l'agglomération: le processus et les principes des causalités circulaires à partir des variables spatio-économiques font différencier l'espace pour faire de la ville un espace qui génère des économies et soutien la compétitivité.

- les nouvelles politiques du développement sont essentiellement fondées sur l'attractivité et la compétitivité. Ces nouvelles politiques s'inspirent généralement des fondements des systèmes de production localisés, des districts industriels, des clusters, des technopôles... les configurations productives dans ces cadres sont: spatialisées et/ou polarisées dans l'espace économique d'où les stratégies de développement des pôles de compétitivité. Ces stratégies requièrent un intérêt particulier pour les villes, étant donné la prépondérance des villes dans les économies modernes en tant qu'espace de déploiement de la vie économique. Les différentes approches sur l'organisation industrielle voient à l'origine des rendements croissants dans les agglomérations d'autres dimensions sociales et territoriales, des effets d'externalités technologiques.... Ces approches traitent toujours les agglomérations productives en une relation étroite avec le milieu urbain. La vie économique est faite d'interactions: échanges matériels et immatériels, de communication, de création. Les villes sont au cœur de ces interactions à tous les niveaux : local, régional, national et mondial.

Ces approches sont le fondement des politiques de développement territorial, tout spécialement destinées au renforcement de la compétitivité des territoires et des villes à travers la mobilisation de nouveaux attributs (proximité, réseaux, spécificité locale...) au service de la production locale et de l'attractivité. Saisir la problématique de la compétitivité d'un point de vue spatio-économique a pour mérite de décliner des réalités nouvelles, dans le cadre d'un réexamen des stratégies de développement et du nouveau contexte des économies dans lesquels les efforts isolés d'entreprises individuelles ne suffisent pas pour assurer la compétitivité d'un territoire.

Compte tenu, d'un côté du rôle que jouent les villes dans le soutien de l'activité économique, notamment par les effets d'externalités positives pour les entreprises, et de l'autre côté, vu que la géographie économique qui en ressort de l'agglomération n'est pas toujours la plus efficace -il existe des coûts économiques liés à la concentration géographique au-delà d'une certaine taille d'agglomération-. La stratégie de développement pour la ville devient dès lors le meilleur moyen d'assurer un développement équilibré et durable pour la ville pour le système de production en place.

Au terme de cette partie théorique il l'en ressort deux principes fondamentaux pour assurer un développement économique équilibré et durable des villes, et par conséquent à des régions et des nations: une politique de développement territorial et une stratégie de développement des villes. C'est à l'aune de ces deux éléments que nous nous sommes focalisés sur cette approche alternative du développement pour le territoire algérien. On faisant de la ville un élément central pour la structuration du territoire, l'important à notre sens, est de savoir quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité? Pour répondre à une telle question, nous avons choisi d'étudier la ville

de Bejaia. Pour situer la ville dans son contexte spatial, nous avons procédé à travers une étude graduelle allant de l'espace national à l'espace local en passant par le régional.

- l'étude de l'espace économique algérien à travers : la formation des villes, le processus d'urbanisation, les dynamiques d'agglomération et la structure d'activités montrent que le réseau urbain, qui est le support spatial de l'organisation de l'activité économique, est désarticulé. Le réseau urbain n'assure pas une desserte économique du territoire. L'échec des politiques de développement régional et l'absence d'une stratégie pour les villes ont engendré un déséquilibre sur le plan économique et spatial: une forte tendance à la littoralisation et à la «métropolisation» au détriment de la construction d'un réseau de villes territorialement équilibré. C'est pourquoi nous suggérons qu'il est important aujourd'hui de repenser l'espace économique algérien, à travers : une stratégie de développement territorial accompagnée d'une stratégie pour les villes, pour parvenir à un développement territorial et spatialement équilibré. un système urbain équilibré est aussi un facteur de croissance: l'accent mis sur le rôle des métropoles est parfois susceptible de limites. pour le développement d'un territoire national l'existence des villes structurées à travers ce dernier est importante pour sa mise en valeur.

Pour voir de plus près l'articulation de l'activité économique avec son territoire en Algérie, nous avons choisi d'étudier la ville de Bejaia en rapport avec sa région. Une ville littorale, de rang moyen, des critères et des atouts de par : son patrimoine, sa position géographique, une infrastructure conséquente, des données historiques et naturelles. Sa région enregistre relativement une dynamique économique et une ambition industrielle. Une ville aussi importante que Bejaia, n'arrive pas à jouer pleinement son rôle dans l'attractivité et l'articulation de l'activité économique de sa région. Pourquoi ? À travers une étude de quatre éléments principaux : les dynamiques sous-jacentes à la croissance de la ville, l'environnement structurel, le système de production dans sa région et le positionnement régional. Il l'on résulte que: l'absence du système de production ne permet pas d'exploiter amplement le potentiel de développement de la région; le contexte urbain et la structure de la ville sont aussi loin de correspondre à l'image d'une ville attrayante. En conséquence de ces deux cas de figures, le positionnement économique de Bejaia est fragile par rapport aux autres villes et régions au-delà de l'espace infrarégional.

La ville est donc, appelée à se restructurer pour appuyer le développement d'un pôle de compétitivité dans sa région. Comment ? Nous savons dans quelles conditions spatio-économiques les villes contribuent au développement de l'activité économique et à la compétitivité de leurs territoires et dans quelles conditions elles ne le font pas.

Le succès des régions en devenir d'un pôle de compétitivité est conditionné par la mise en place d'un environnement favorable à l'insertion des entreprises, et au développement d'autres domaines qui relèvent de la vie socio-économique et spatial. Ceci passe nécessairement par la conjonction entre deux niveaux de considération: l'organisation en réseaux de production locale (qu'est une stratégie de développement territorial) et la mise en place d'une stratégie de développement des villes.

- L'organisation en réseaux de la production locale qui ne relève pas systématiquement de la proximité géographique. Elle est aussi le fait de l'instauration d'un niveau élevé de

collaboration multidimensionnelle: entre les secteurs privé et public; entre les différentes entreprises; entre les différents acteurs de la vie socio-économique; entre les différents sous-espaces constitutif de la région.

- La mise en place d'une stratégie de développement et de croissance des villes : dans les économies modernes fondées sur la connaissance; le capital humain; L'innovation et la communication ; la proximité géographique et organisationnelle; l'existence de réseaux d'interactions au niveau local et international. La ville est par excellence le milieu de déploiement, de production et de développement de ces facteurs à forte contenance immatérielle. Dans cette conception de l'économie moderne la meilleure configuration de la ville est indéniablement celle qui conçoit l'aménagement de l'espace urbain dans sa dimension économique.

La construction d'un pôle de compétitivité est raisonnablement concevable à l'interaction entre les deux niveaux: l'organisation industrielle sur le territoire et la stratégie pour le développement et la croissance des villes.

En se basant sur les principaux enseignements de la partie théorique et l'état des lieux de la ville, nous avons suggéré une configuration spatio-économique de la ville au service de la compétitivité. Il s'agit de proposer un profil économique et une forme spatiale de la ville adéquats à trois niveaux et cela en exploitant le potentiel local: pour la ville elle-même, pour le territoire et pour son positionnement suprarégional. Ce raisonnement, conduit inéluctablement à faire de la ville un point d'appui au développement économique-urbain. Trois éléments dynamiques permettront l'aboutissement de cette configuration: la création de nouveaux pôles de centralité intra-urbains, un nouveau profil économique de la ville, la création de nouveaux centres résidentiels. Il s'agit de combiner entre le profil économique et les exigences de la vie urbaine dans la ville de Bejaia.

Mais la configuration économique-urbaine de la ville ne va pas de soi. Une telle stratégie nécessite un cadre de déploiement spatio-économique et institutionnel, nous avons proposé un cadre de configuration pour la ville de Bejaia en tenant compte du contexte urbain de la ville, de l'infrastructure, de la contrainte foncière, de la vocation de la ville et de l'impératif du capital immatériel.

Quels enseignements en perspective de développement territorial en Algérie?

Dans les années à venir, le défi majeur que devra affronter l'Algérie serait certainement celui de son insertion dans l'économie mondiale. Dans ce contexte, l'amélioration de la compétitivité devient l'enjeu principal pour l'ensemble des acteurs de la vie économique qui doivent s'adapter pour pouvoir faire face à la concurrence internationale et tirer le meilleur profit des opportunités de la mondialisation. Il s'agira donc, pour chaque acteur de concevoir et de mettre en œuvre des stratégies appropriées et efficaces. Mais, l'approche strictement sectorielle ou individuelle a clairement montré ses limites. Dès lors, il convient d'adopter une approche globale et multisectorielle d'un certain niveau de cohérence, ce qui ouvre sur la stratégie des pôles de compétitivité. Cependant, la mise en œuvre d'une telle approche que préconise la stratégie des pôles de compétitivité devrait incontestablement s'inscrire dans une stratégie globale de développement des villes. Or l'état des lieux des villes algériennes

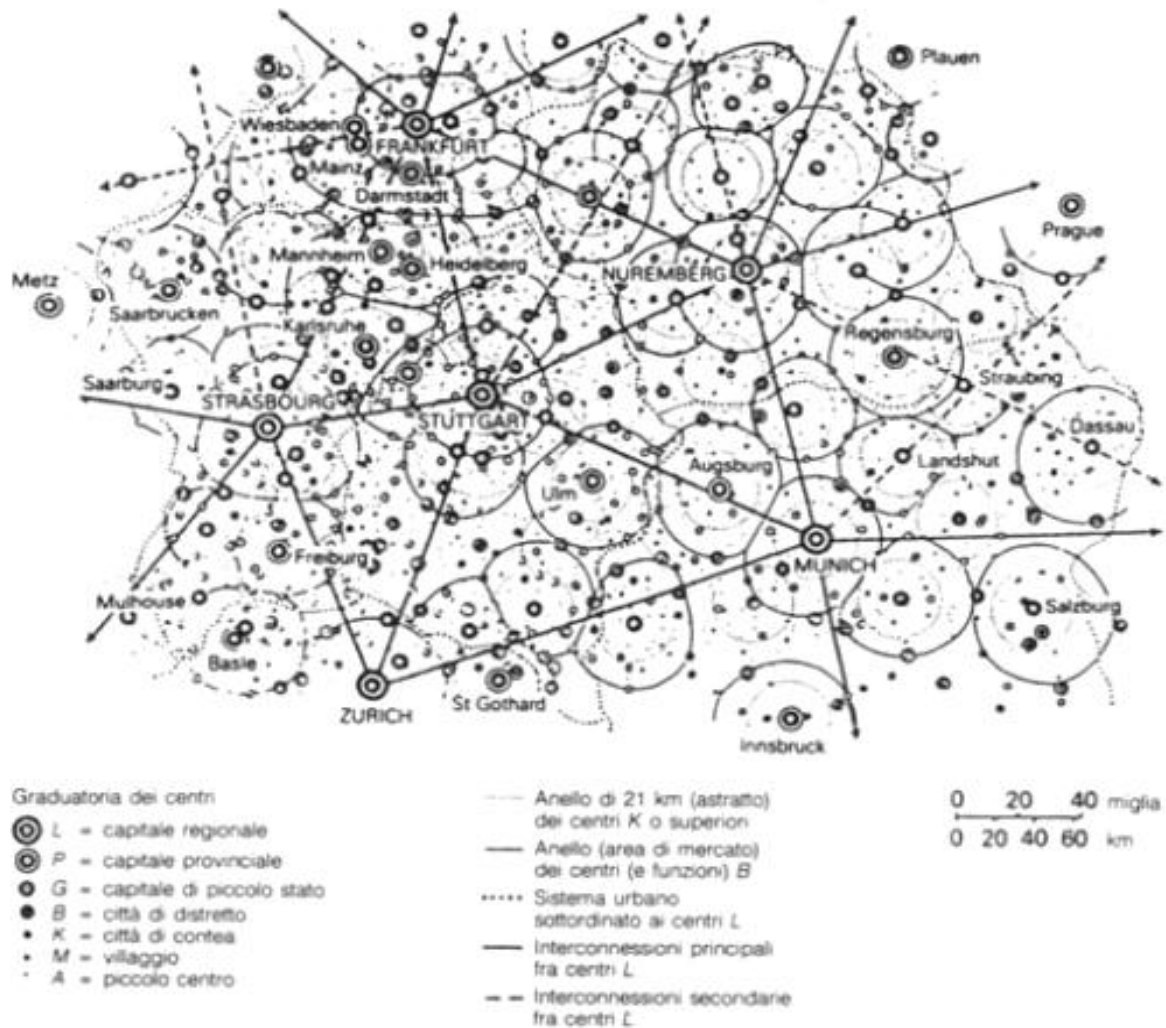
aujourd'hui est peu favorable à créer et à attirer les activités nouvelles comme l'illustre le cas de la ville de Bejaia, alors que sa région (la Wilaya) occupe la quatrième place au niveau national en termes de la dynamique des PME. Ceci étant, la stratégie des pôles de compétitivité devrait nécessairement passer par une nouvelle configuration des villes pour mieux articuler le processus de développement des territoires.

ANNEXES

Annexe 1

Le schéma conceptuel de W. Christaller sur la localisation des places centrales et l'organisation spatiale d'un réseau de villes dans le sud de l'Allemagne.

La gerarchia dei centri nella Germania meridionale secondo Christaller

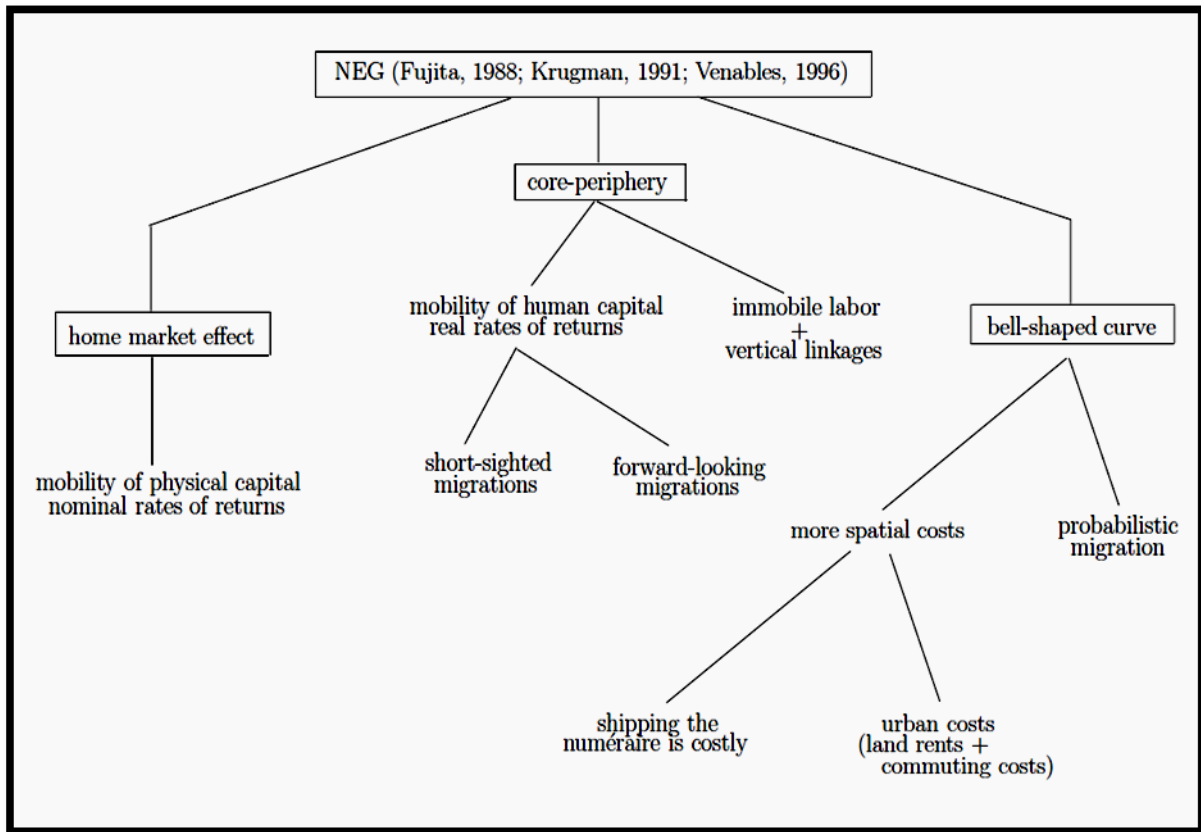


Fonte: Walter Christaller, *Central places in Southern Germany*. Prentice-Hall, 1966 (ed. orig. 1933, trad. it. Milano, P. Angeli, 1980)

Source : L. Kaddouri : Une distribution urbaine comparée au modèle de Christaller : l'arc méditerranéen français *Networks and Communication Studies NETCOM*, vol. 14, n° 3- 4, 2000 p. (415-424)

Annexe 2

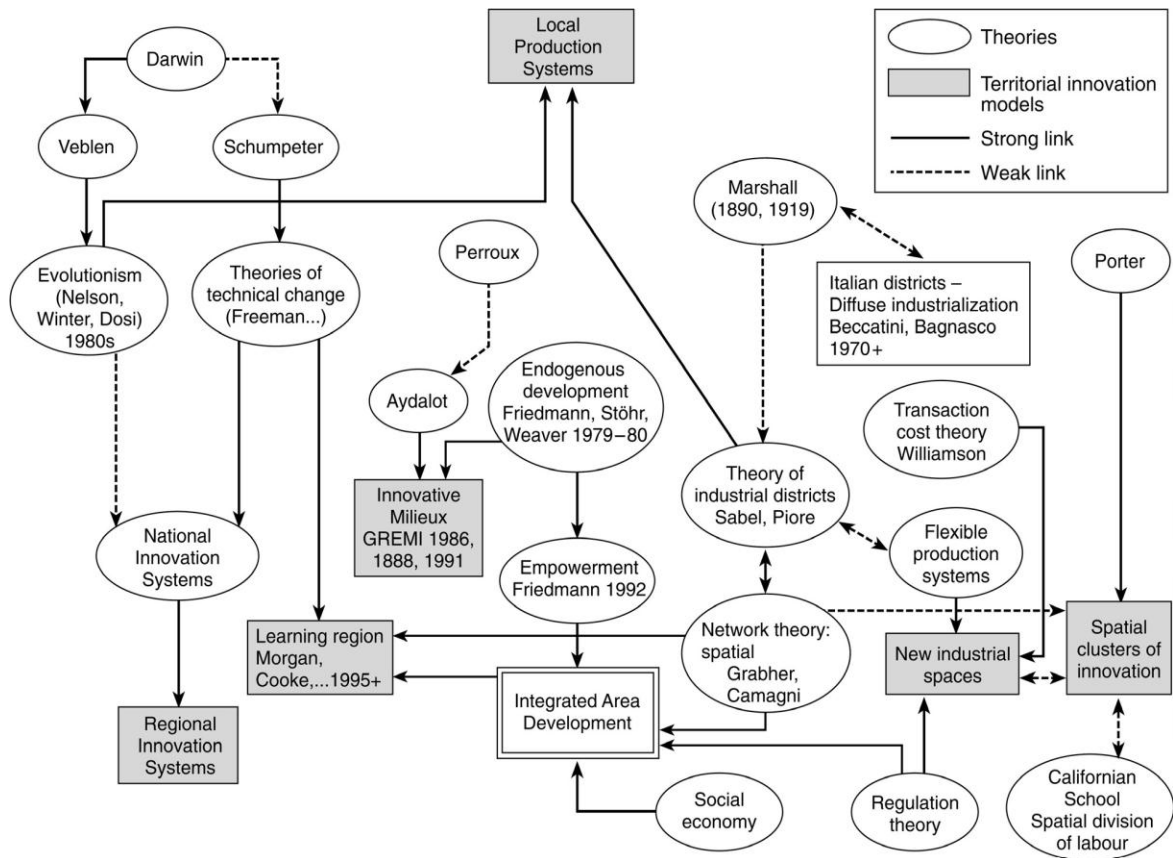
Les principaux auteurs et les principales hypothèses de la construction du corps de la N.E.G



Sources: Gianmarco I P Ottaviano, Jacques-François Thisse, Agglomeration and Economic Geography, CEPR Discussion Paper No. 3838, mars, 2003.

ANEXE 3

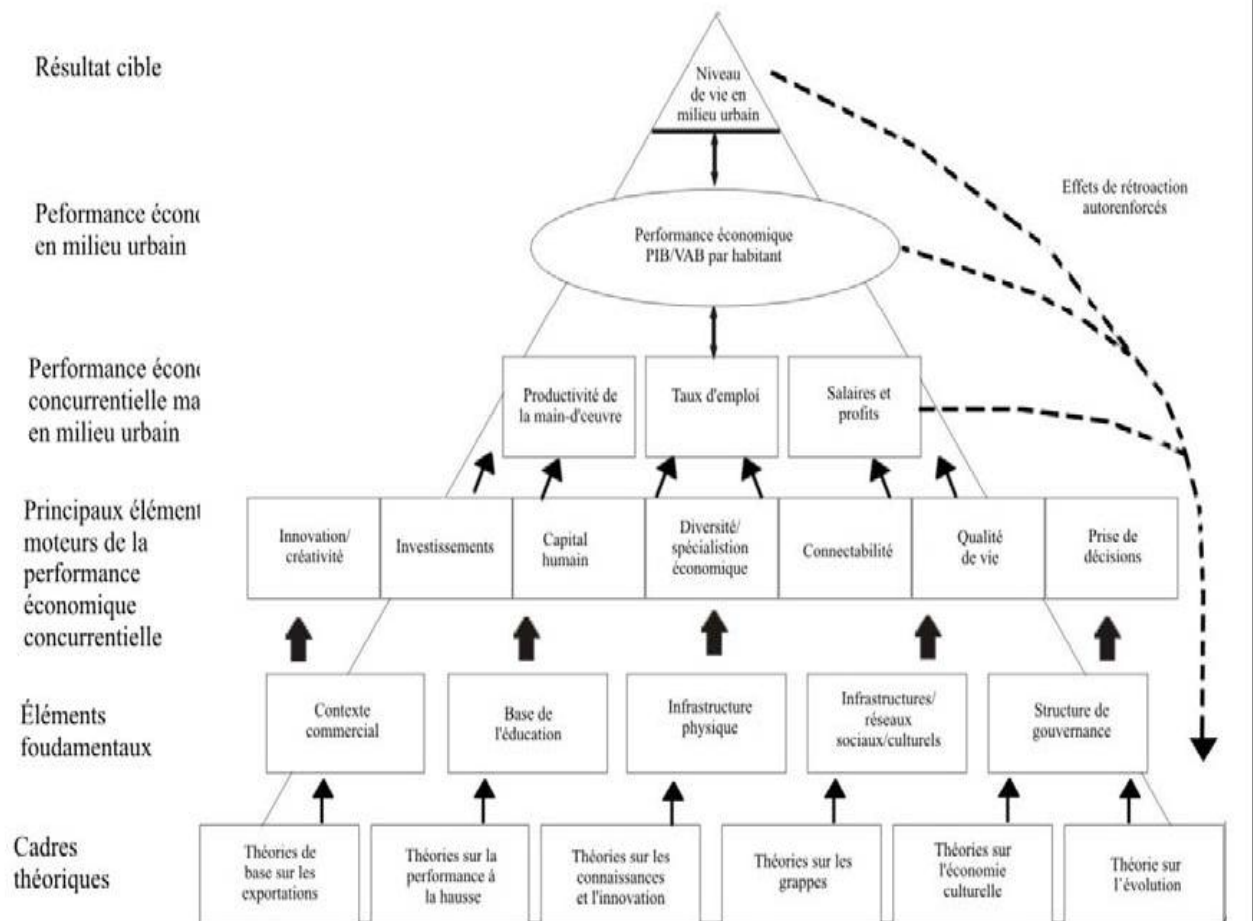
Conceptualisation de l'évolution des systèmes de production territorialisée



Moulaert (F) & Sekia. (F) « Territorial Innovation Models: A Critical Survey », *Regional Studies*, vol. 37-3, p. 295, 2003. IN BRETECHE P : Action publique et territoire innovants : Analyse contextuelle de l'évolution d'un milieu : le cas du « Pays d'Aix-en-Provence ». *Communication au Deuxième Dialogue Euro Méditerranéen de Management Public 7-10 octobre 2009 Portoroz- Piran – Slovenia.*

Annexe 4

Conceptualisation de la performance concurrentielle en milieu urbain



Source: Deas Iain et Benito Giordano: «Locating the Competitive City in England ». Urban Competitiveness: Policies for dynamic cities. Éd (2002) The Policy Press, R-U. In la compétitivité en milieu urbain et les investissements dans l'infrastructure. Modèle et cadre d'analyse. Document de travail pour le programme de recherche 'Infrastructure Canada et de la Ville d'Ottawa, décembre 2007.

Annexe 5
Indicateurs d'urbanisation par Wilaya (2008)

WILAYA	Taux de croiss urbaine %	Taux de croiss démog %	Densité	Taux d'urbanisation
Tamanraset	10,63	3,2	38,6	66,49
Jijel	7,03	1,78	222,4	45,17
Tissemsilt	6,91	1,35	83,8	45,63
Ouargla	6,16	4,17	2,1	75,09
Tizi-Ouzou	5,84	1,54	310,74	35,40
Tindouf	5,83	4,64	0,17	92,27
Djelfa	5,68	4,44	12	62,29
Khenchla	5,34	2,63	33,4	57,45
M'sila	5,26	2,64	43	51,36
Mila	5,0	2,54	71,94	42,84
El - Oued	4,95	2,68	9,24	62,58
Médéa	4,92	1,89	90,5	39,75
Tiaret	4,92	2,13	35,12	65,89
Ain Defla	4,82	1,89	135	42,55
Boumerdes	4,78	2,18	435	47,02
Relizane	4,78	1,51	131,87	46,25
Al Tarf	4,52	2,27	105,6	51,64
Oum El Bouaghi	4,50	2,31	76,71	66,82
Saida	4,50	1,57	41,33	68,48
Setif	4,45	2,49	201,6	39,27
Bordj Bou Arreridj	4,45	2,47	134,97	45,40
Mascara	4,43	1,62	113,8	52,21
Illizi	4,16	5,36	0,12	36,94
Bouira	4,02	1,63	141,8	28,97
Skikda	3,95	2,14	195,27	52,14
Chlef	3,94	2,09	179,1	41,27
Sidi Bel Abbes	3,87	1,50	57,8	68,15
Bejaia	3,78	1,84	262,2	39,31
Tipaza	3,76	2,41	274,14	53,73
Guelma	3,73	1,80	104,85	56,80
Laghouat	3,73	3,71	12,66	54,21
Batna	3,53	2,26	78,96	56,19
El- Bayadh	3,47	0,88	2,14	55,00
Tlemcen	3,32	1,50	92,93	58,58
Tebessa	3,19	2,69	38,6	66,49
Naama	3,09	1,94	4,25	72,85
Biskra	3,07	1,98	27,44	57,87
Blida	3,07	3,32	497,3	72,80
Souk Ahras	3,03	3,04	80,9	52,12
Adrar	3,00	2,03	0,71	24,1
Ghardaia	2,83	2,49	3,5	91,97
Mostaganem	2,52	1,60	294,14	35,01
Oran	2,39	2,49	572,3	87,69
Ain Timouchent	2,08	1,60	137,6	63,00
Constantine	2,04	1,83	370,79	87,13
Annaba	2,02	1,85	387,64	80,87
Bechar	1,63	1,80	1,4	76,45
Alger	1,57	1,70	3144	90,67
Total	3,15	2,09	12,22	58,30

Source ONS, d'après le RGPH 2008. P 341

Annexe 6
Contribution des secteurs économiques à la formation de la production intérieure brute, par périodes.

PERIODE	63-72	73-83	84-88	89-90	91-95	96-00
AGRICULTURE, FORET, PECHE	11,5%	9,2%	10,7%	13,9%	12,3%	11,7%
EAU, ELECTRICITE, GAZ.	1,6%	1,0%	1,2%	1,0%	1,1%	1,3%
HYDROCARBURES	14,6%	30,8%	20,9%	23,6%	27,6%	31,5%
MINES ET CARRIERES	0,6%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%
INDUSTRIES TRANSFORMATION	15,5%	10,6%	14,2%	12,6%	11,5%	8,2%
- dont AGRO-ALIMENTAIRES	5,2%	2,8%	3,0%	3,5%	3,1%	3,1%
BATIMENTS, TRAVAUX PUBLICS	9,0%	11,5%	15,5%	13,1%	11,3%	10,1%
TRAVAUX PETROLIERS %	3,1%	3,2%	1,7%	1,1%	1,2%	1,3%
TRANSPORTS, COMMUNICATIONS	5,8%	5,5%	6,1%	5,9%	6,0%	7,8%
COMMERCE	20,4%	14,0%	15,0%	14,6%	15,6%	14,7%
SERVICES	10,8%	4,5%	4,5%	4,8%	4,1%	4,3%
TOTAL VALEURS AJOUTEES	93,0%	90,8%	90,3%	90,8%	90,7%	91,1%
T.U.G.P.	0,0%	6,3%	7,3%	5,5%	5,0%	5,7%
DROITS DE DOUANES	7,0%	3,0%	2,3%	3,7%	4,2%	3,2%
PRODUCTION INTERIEURE BRUTE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Bilan sectoriel et spatial Mission 1 Rapport 1 Juillet 2004.

Annexe 7
Evolution de la structure du réseau urbain algérien depuis 1966

Taille des villes	1966			1977			1987			1998		
	Nbre	Pop	%	Nbr	Pop	%	Nbr	Pop	%	Nbr	Pop	%
Les métropoles	4	1679 466	44,7	4	2 444 207	36,6	4	2 882 167	24,9	4	3 022 827	18,2
+ 100 000 habts	0	-		4	491 254	7,4	12	1 632 823	14,2	29	3 705 294	22,3
50-100 000	11	729 813	19,4	16	1 071 270	16	26	2 036 057	17,7	34	2 212 786	13,3
20-50 000	26	786 813	21	38	1 232 073	18,4	79	2 284 234	19,8	114	3 434 335	20,7
10-20 000	29	395 239	10,6	70	1.003845	15	92	1 .304630	11,3	201	2.711755	16,4
5-10 000	19	154801	4	47	349018	5,2	185	1.219925	10,6	198	1.509677	9,1
- 5000	5	13696	0,3	32	95118	1,4	49	173302	1,5	0	0	0
<i>Total</i>	94	3.759932	100	211	6 .686785	100	447	11 .532868	100	580	16.508070	100

source/ ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement PROJET SNAT 2025 ? Bilan sectoriel et spatial, p 237.

Annexe 8

Principales unités du secteur public, localisation, nature de production et emploi

	Produits	Effectifs
ALCOVEL Algérienne des Cotonnades et Velours Z.I. Akbou	Filés coton + acrylique, Tissus habillement	705
MAC SOUM Manufacture de Chaussures Soummam Z.I. RN 26 Akbou	Chaussures de sécurité, Chaussures professionnelles, Chaussures civiles	294
EPE/SONARIC Unité Equipement de Cuisines Collectives Z.I. Akbou	Cuisines collectives	22
BEJE Bejaia Emballage Z.I Route des Aurès Béjaia	Boîte jute, Sacherie jute, Ficelle corde, Ficelle corde sisal, Filets	346
ICOTAL Industrie Cotonnière Algérienne Arrière-port Béjaia	Bonneterie, Vêtements sport, Vêtement professionnel	410
ALCOST SPA Algérienne du Costume Z.I Route des Aurès Béjaia	Articles de villes, Tenues et uniformes, Articles professionnels	484
SPA TRANSBOIS Société transformation du bois Arrière-port Béjaia	Panneau contre-plaqué, Panneau latté, Panneau particules, Tanchage	385
SOMACOB Société des Matériaux de Construction Béjaia Z.I. Ihaddaden Béjaia	Unité siège	480
ALGRAN/ENOF Agrégats Adrar Oufarnou Béjaia	Agrégats	95
ENCG/UP08 Raffinerie Savonnerie Quatre Chemins Béjaia	Huiles, Savon Ménage, Savonnettes Copeaux et Savon	305
Complexe COGB/La Belle Béjaia Complexe Corps Gras Est Z.I. Ihaddaden - Béjaia	Raffinerie, Savonnerie, Margarine, Glycérine, Acide Gras, Emballage	561
ENMTP/Unité Grues Z.I Route des Aurès Béjaia	Grues	164
SONATRACH DRB Route de Jijel Béjaia	Transport par canalisations pétrole brut, condensat, gaz naturel	464
NAFTAL DISTRICT COM Arrière-port Béjaia	Distribution Produits Pétroliers et Dérivés	263
NAFTAL DISTRICT COM Arrière-port Béjaia II	<u>Zone CLP</u> : Carburants, Lubrifiants, Pneumatiques	265
PA SONELGAZ Centre de Béjaia - Cité Tobbal Direction du Transport de l'Electricité et des Mouvements d'Energie/Région Transport de l'Electricité Sétif	Fourniture d'Electricité et Gaz	375
Entreprise KAHRIF Brigade de Bejaia Z.I. Béjaia	Réalisation travaux électricité	37
SENTEX Kherrata	Tissu blanc, Tissu teint, Tissu imprimé	223
ALFADITEX Algérie Fabrication Divers Textiles RN 26 Remila Cne de Fenaia.	Tissus cardés, Articles non tissés	785
ALGRAN Filiale ENOF Timezrit	Agrégats	62
- Unité de Sidi-Aich	Farines, Semoules	230
EPEST Toudja	Eau Minérale Naturelle	90
LAITERIE AMIZOUR Domaine Maouchi Ahmed Amizour	Lait pasteurisé conditionné, Lait fermenté	55
EPE Liège Aggloméré Spa Aokas	Liège aggloméré blanc, Liège caoutchouc, Liège PVC, Colles industrielles	98
SONELGAZ XP Groupement de Centrales Hydrauliques Agrioun - Djendjen Darguina	Production d'électricité	164
SONELGAZ PE Groupement des Centrales Hydrauliques de Darguina Centre	Production d'électricité	144
		7 506

Source : DPAT de Bejaia, monographie de la wilaya de Bejaia 2008, édition 2009.

Annexe 9

Fréquence de l'activité des principales entreprises privées à travers la wilaya de Bejaia.

Noms des Unités et Adresses	Produits et services	Emploi
AKBOU	Semoules & dérivés	28
	Farine Semoules	50
	Yaourt Crème dessert	732
	Diverses charcuteries Saucisson, saucisse, filet	50
	Eau minérale OVITALE	40
	Boissons gazeuses	14
	Accessoires électricité bâtiment	34
	Farine Semoules	66
	Fromage fondu portions	66
	Lait, Fromage	45
	Lait	40
	Margarines et dérivés	21
	Viande bovine, ovine et avicole	26
	Abattage conditionnement volaille	59
	Eaux minérales gazéifiées Boissons diverses, sodas	35
	Mise en bouteille jus	30
	Limonade et eau gazéifiée Jus de fruits	50
	Détergents	45
	Production de béton et agglomérés	85
	Calcaires pour agrégats	11
	Plaques en carton ondulé	115
	Pots de yaourt 500gr et 125 gr	44
	Transformation plastique Emballage	20
10 Chambres froides	50	
Lait, yaourt	400	
Amizour	Briques creuses 50.000 T/An	102
Aokas	Calcaires pour agrégats	20
Bejaia	Farine panifiable, son	11
	Lait UHT	234
	Soda 4/4	70
	Production de béton	50
	Carreaux céramiques	301
	Boutons jeans, Bts-pression	16
	Unité de charpente Métallique	88
	Réalisation réseaux électriques et gaz.	158
	Huile Végétale Sucre	886
	Vis à Bois	20
	Treillis soudé Fil d'attache	116
	Graine électrique bâtiment Tubes et tuyaux	13
	Béni Mansour	Agrégats
Panneaux Sandwich		149
Boudjellil	Gypse	3
	Gypse	5

	Gypse pour plâtre : 300 sacs/j	6	
	Calcaires pour agrégats	15	
El Kseur	Semoule supérieure et courante	37	
	Semoule supérieure et courante	21	
	Farine panifiable, son	37	
	Farine	53	
	Eléments de cuisine Meubles de bureaux	60	
	Chaises et mobilier scolaire et collectivités	54	
	Semoule supérieure et courante	92	
	Semoule et dérivés	45	
	Lait	40	
	Lait	40	
	Pantalons Chemises Salopettes	98	
	Fil recuit, Pointes de Paris, Tiges filetées	144	
	Blocs de mousse polyéthylène (180x130x90)	22	
	Bières	200	
	Conserverie	126	
	Ighzer Amokrane	Limonade Jus	63
		Eau Minérale Sodas, jus	363
Eau minérale ALMA		50	
Calcaires pour agrégats		20	
Kendiria	Eau minérale	20	
Kherrata	Calcaires pour agrégats	15	
Melbou	Calcaires pour agrégats	20	
Oued Ghir	Semoule Farine	52	
	Entrepôt sous froid	50	
Sedouk	Groupes électrogènes Postes à souder	289	
	Sodas gazéifiés ¼ l Sirops 1 l	20	
Sidi Aich	Semoules & dérivés	58	
	Argile pour matériaux de construction	20	
	Tufs volcaniques pour ajout de ciment	15	
Smaoun	Limonade	20	
Tala Hamza	Survêtements Maillots Sports Cuisette sport	17	
Taskeriout	Semoule et Farine	40	
	Semoule	40	
Tazmalt	Lait pasteurisé L'ben	57	
tichy	Granodiorite pour agrégats et pierres de taille	15	
Toudja	Eau minérale	40	
	Eau Minérale Naturelle Eau Gazéifiée	90	
	Menuiserie aluminium Ferronnerie, PVC, Automatismes	48	
TOTAL EMPLOI		6 933	

Source : DPAT de Bejaia, monographie de la wilaya de Bejaia 2008, édition 2009.

Annexe10
Les exportations par secteurs d'activités 2006.

Secteurs d'activité	Entreprises exportatrices	Montant d'exportations	%
Industrie Agroalimentaire	- CEVITAL - EURL CONTRAT 2P - SARL PATE Couscous Hadja - ETS SADI KAMEL - SARL LAITERIE SOUMMAM - SARL IBRAHIM ET FILS « IFRI »	1.733.131,85 Euros 18.389.365,83 dollars	96,9%
Industrie Textile	- ALCOVEL SPAX AKBOU - SNC EL VAAZ	30.771,60 Euros	0,19%
Industrie de bois, Liège, Papier	- EPE, SPA AOKAS - ENL BOUGIE NEGOCE - ENL LIEGE PUB	120.887,90 Euros 2.450 Dollars	0,72%
Chimie, Caoutchoucs, Plastique	- SNC EBF - SARL GENERAL MBALLAGE - ALL PLAST - SARL PROFERT	111.902 Euros 53.292,80 Dollars	0,85%
Matériaux de Construction	- BENHAMOUDA ABDENOUR	8.707,90 Euros	0,047%
I.S.M.M.E	- SARL AMIMEUR ENERGIE	194.912,34 Dollars	0,92%
Industrie Cuirs, Chaussures	- SARL Société Mixte Derguina	26.400 Euros	0,12%
	Total	2.031.801,25 Euros 18.640.020,97 Dollars Eu	100%

Source : établi par nous même à partir des données de la CCI et de la DCP, l'année 2006

Annexe 11
Répartition des PME et de l'artisanat par daïras dans la wilaya de Bejaia (2008)

COMMUNES	P M E		Artisanat	
	Nombre	Emploi	Nombre	Emploi
Bejaia	3 657	17 647	1 863	2 794
Tichy	300	1303	229	344
Aokas	216	704	133	200
Akbou	960	3989	681	1021
Ighil ali	142	348	210	313
Ouzellaguen	172	869	271	407
Tazmalt	438	1540	541	812
Sidi aich	496	1441	312	467
Chemini	250	470	251	376
Adekar	183	704	111	166
Timezrit	223	515	205	308
Seddouk	387	18291	1989	2983
Beni maouche	59	179	117	175
Amizour	651	1896	547	822
Barbacha	135	240	174	260
El kseur	500	2237	377	566
Kherrata	488	1499	337	506
Souk el tenine	373	1057	138	208
Darguina	375	1169	242	363

Source : Répartition des PME et les unités artisanales par commune DPAT/monographie de la wilaya de Bejaia 2008, édition 2009

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES, SCHEMAS, PLANS ET IMAGES

Liste des tableaux	pages
• Tableau 1 : Évolution relative des coûts de transport et de communication.	17
• Tableau 2 : Pourcentage de la population active dans le secteur agricole des divers pays.	18
• Tableau 3: L'évolution de quelques taux d'urbanisation dans le monde de 1800 à aujourd'hui	22
• Tableau 4: évolution du processus d'urbanisation en Algérie	118
• Tableau 5 : Croissance urbaine et croissance démographique en Algérie	119
• Tableau 6: Taille des villes et croissance démographique en Algérie (1987/98)	120
• Tableau 7: Répartition par région programme de la population et de densité	122
• Tableau 8 : Distribution de la population urbaine par région	122
• Tableau 9 : Effectifs des enseignants et étudiants de l'université de Bejaia, Par faculté (2007/2008)	167
• Tableau10 : Evolution relative de la part des PME par secteur d'activité en Algérie	168
• Tableau 11 : Répartition sectorielle des PME de la wilaya de Bejaia	168
• Tableau 12 : Répartition des projets d'investissement déclarés par secteur d'activité pour la période (2002 – 2008)	169
• Tableau 13: La part (%) des projets réalisés par les universitaires dans le Total des projets financés par l'ANSEJ.	170
• Tableau 14 : Répartition sectorielle des principales unités de production et de l'emploi.	173
• Tableau 15 : Répartition géographique des principales entreprises du secteur des PME / PMI (prive) et public en 2008	174
• Tableau 16 : Répartition des principales branches par les trois zones les plus actives.	174

Liste des graphiques

• Graphique 1 : relation entre la concentration urbaine et revenu par tête	21
• Graphique 2 : Evolution de la population urbaine dans le monde 1960- 1995.	24
• Graphique 3 : coûts de transports et construction de la rente foncière	38
• Graphique 4 : Répartition des cultures en fonction de la rente et de la distance au centre	39
• Graphique.5 : Arbitrage entre taille du logement et temps de déplacement	60
• Graphique.6 : l'utilité comme fonction de la taille de la ville	61
• Graphique 7 : Evolution des gains et coûts économiques en fonction de la taille urbaine	62
• Graphique 8 : La corrélation entre revenue et niveau de croissance urbaine aux Etats-Unis (1960-1990)	64

• Graphique.9 : Taille urbaine et changement technologique dans l'approche dynamique	64
• Graphique 10 : Simulation de l'évolution des cités lisières	76
• Graphique 11 : Typologie des situations des représentations territoriales	92
• Graphique.12 : Evolution relative de la contribution des secteurs économiques à la production nationale.	121
• Graphique 12 : Répartition spatiale (par dairas) de la population de Bejaia issue du RGPH d'avril 2008.	121
• Graphique 13 : Répartition de l'effectif d'emploi dans le secteur industriel public	156
• Graphique 14 : Répartition de l'effectif dans les principales unités industrielles privées	157
• Graphique 15 : Répartition du nombre des PME et de l'artisanat dans la wilaya	157
• Graphique 16 : Répartition spéciale par daïra de la population de Bejaia issue du RGPH de 2008	164
• Graphique 17 : Spatialisation du phénomène d'urbanisation dans la Wilaya de Bejaia	165
• Graphique 18 : la structure par âge de la population totale (2008)	166
• Graphique 19 : Inscriptions par secteur d'activité au registre de commerce en (2006)	170
• Graphique 20 : Structure du parc des PME de Bejaia au 31/12/2007	171
• Graphique 21 : exportation par secteurs d'activité	172

Liste des figures

• Schéma 1: La géographie contemporaine du capitalisme global	28
• Schéma 2: Le triangle de localisation de Weber	41
• Schéma 3 : La hiérarchie urbaine selon Christaller	46
• Schéma 4 : conception d'organisation spatiale selon A. Lösch	47
• Schéma 5 : Les mécanismes de croissance industrielle régionale	65
• Schéma 6 : Causalités circulaires dans l'agglomération spatiale	71
• Schéma 7 : Le diamant de Porter	86
• Schéma 8 : Les pôles touristiques à développer en priorité	136

Liste des cartes

• Carte.1 : Armature urbaine des villes de plus de 50000 habitant en Algérie	126
• Carte.2 : des infrastructures de base à travers le territoire algérien.	128
• Carte.3 Les pôles de compétitivité dans la stratégie de développement spatial	130
• Carte.4 : Le réseau urbain dans les dynamiques de rééquilibrage territorial.	132
• Carte.5 : la restructuration territoriale dans le cadre de développement durable	136
• Carte. 6: délimitation administrative des communes de la Wilaya de Bejaia	145
• Carte 7 : Technopôles et parcs scientifiques dans l'espace méditerranéen	176

Liste des plans

• Plan 1 : Représentation des Premières traces humaine dans la ville de Bejaia	138
• Plan 2 : Epoque Hammadide (1067/1152)	140
• Plan 3 : Epoque turque 1555-1833	140
• Plan 4 : La croissance de la ville de Bejaia	141
• Plan 5 : de la ZHUN d'Ihaddaden	150

Liste des images

- Image 1 : Limites géographiques de la ville de Bejaia 146
- Image 2 : Vu sur la première cité dans le cadre du zoning 148
- Image 3 : Vue sur le port pétrolier et la zone de stockage 148
- Image 4 : Vue générale sur la ZHUN de sidi Ahmed 151

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrages, Articles et Communications

1. Aubert (f) et Gagné (C) : Histoire de la dynamique territoriale de l'industrie. Le rôle de la demande de travail. Cahiers d'économie et sociologie rurales, n° 76, 2005.
2. Aydalot (p): économie régionale et urbaine, éd Economica 1986.
3. Aydalot (P): l'entreprise dans l'espace urbaine, édition Economica 1979.
4. Bailly (A) : représentation et analyse des territoires : une épistémologie de la science régionale. *Espace et dynamiques territoriales* sous (dér.) P.H. Derycke. Éd, Economica 1992.
5. Beaumont (C): Croissance endogène des régions et espace. *L'intégration régionale des espaces*, sous (dir) de Fred Célimène et Claude Lacour, Economica, 1997.
6. Belattaf (M): localisation industrielle et aménagement du territoire (aspects théoriques et pratiques) éd, OPU, 2009.
7. Bencharif (A): Technopoles agroalimentaires et Agropoles dans les pays du Maghreb Opportunités, spécificités, défis. Options Méditerranéennes, B 64, 2009 – Perspectives des politiques agricoles en Afrique du Nord.
8. Benko (G) : géographie économique et théorie de la régulation. Ed Finisterra, XXXI, 1996.
9. Benko (G) : Géographie des technopôles, Coll. Géographie, éd, Masson 1991.
10. Benko (G): la géographie économique, un siècle d'histoire : Annales de Géographie, n° 664, 2008, (23-49), éd Armand Colin.
11. Black (D) and Henderson (J.V). (2003), "Urban Evolution in the USA," Journal of Economic Geography, N° 3, (343-373).
12. Bouinot (J) : la ville compétitive, les clefs de la nouvelle gestion urbaine, éd Economica 2002.
13. Boyer (R) et Aglietta (M) : pôles de compétitivité, stratégie industrielles et politique macroéconomique CEPII N° 8223. 1981.
14. Breteche (P) : Action publique et territoire innovants : Analyse contextuelle de l'évolution d'un milieu : le cas du « Pays d'Aix-en-Provence ». Communication au Deuxième Dialogue Euro Méditerranéen de Management Public 7-10 octobre 2009 Portoroz- Piran – Slovenia
15. Buda (R) : dynamique urbaine et développement économique locale, une revue de la littérature. RER&U, n°5, 1993, (865-885),.
16. Courlet (C) : Le district industriel d'Alfred Marshall « classiques revisités » Géographie, Économie, Société, vol.2, n°1, 2000, (123-148).
17. Courlet (C): De l'industrie localisée et du district industriel chez Alfred Marshall, Géographie, Économie, Société, vol. 2, n°1, 2000
18. Courlet (C): territoires et régions, les grandes oubliés du développement économique, éd l'Harmattan 2001.
19. Camagni (R) : organisation économique et réseaux de villes, *espace et dynamiques territoriales* (26-52) sous (dir), P.H. Derycke, éd, Economica, 1992.
20. Catherine (B) : Croissance endogène des régions et espace. (dir), F. Célimène & C. Lacour, *L'intégration régionale des espaces*. Paris : Economica. (1997).
21. Catin (M) et Van Huffel (C): concentration urbaine et industrialisation, cahiers du CRERI, N° 2003-1. Article publié dans Mondes en développement, n° 31, 2003.

22. Cavallier (G) : les villes, acteurs de la mondialisation, éd. Ramsès, 2002.
23. Combes (P-P), Mayer (T) et Thisse (J- F), Leçons d'économie géographique, éd Economica, 2004.
24. Duranton (G), P. Martin (P), T. Mayer (T), F. Mayneris (F): les pôles de compétitivité. Que peut-on en attendre? Collection du C. E.P.R.E.M.A.P. 2007
25. Duranton (G): la nouvelle économie géographique: agglomération et dispersion, éd, économie et prévision n° 131, 1997.
26. Duranton (G) & Puga (D), (2004), "Micro foundations of Urban Agglomeration Economies, *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4.
27. Duranton (G) and D. Puga (D) (2001), "Nursery cities: Urban diversity, process innovation, and the life cycle of products," *American Economic Review*, 91, (1454-1477).
28. Moretti (E): human capital externalities in cities. Ed, UCLA. April 2003.
29. Glaeser (I, E): *Cities, Information, and Economic Growth*, Ed Cityscape 2003.
30. J.W. Forester (J.W) : dynamique urbaine ; chapitre III les échecs dans les programmes urbaines, éd, economica 1978
31. François (G) : Attractivité, concurrence et complémentarité : la place ambiguë des villes côtières chinoises dans la dynamique économique du corridor maritime de l'Asie de l'Est, *Outre-Terre*, 2006/2 no 15, (149-160).
32. Fujita (M) et J.F. Thisse (J-F) : économie des villes et de la localisation, éd. Economica, 2002
33. Gaschet (F) et Lacour (C) : Les systèmes productifs urbains : des clusters aux «clusies » *R.E.R&R*, N° 4. 2007.
34. Glaeser (E), *Cities, information and economic growth: journal of political economic* 2004.
35. Georg (O) : Domination coloniale, construction de «la ville» en Afrique et dénomination, *revue Afrique & histoire*, 2006 n°5,
36. Gonçalves, (L) D. Chabault (D), J. Tixier : Ancrage régional ou développement international ? Analyse des stratégies de délimitation des pôles de compétitivité, 5ème colloque de l'IFBAE Grenoble, 18 et 19 mai 2009,
37. Henderson (J.V), *Urbanization and Growth: Handbook of Economic Growth*, Volume 1. (Dir) P. Aghion and S. Durlauf (ed.), North Holland. October, 2004.
38. Henderson (J.V) & Wang (H.G.): *Urbanization and City Growth: the Role of Institutions*. September 2006.version numérique (JEL codes: H7, O3, O18, R).
39. Henderson, (J.V) (1988), *Urban Development: Theory, Fact and Illusion*, Oxford University Press.
40. Hesham (M) & Abdel-Rahman, *Theories of Systems of Cities*. Document en version numérique, JEL codes: H23, H41, R11, R12, R13, September 2003
41. Ivan Samson (Dir) : *L'économie contemporaine en dix leçons. Leçon 4 : Un monde de régions économiques*. Sirey, 2003.
42. Kaddouri (L): Une distribution urbaine comparée au modèle de Christaller : l'arc méditerranéen français *Networks and Communication Studies NETCOM*, vol. 14, n° 3- 4, 2000 p. (415-424)
43. Kheladi (M) : Aménagement du territoire et développement local à l'ère de la mondialisation: Le PDAU intercommunal de Bejaia. sous (dir) Kheladi (M), *Colloque sur le développement local, Bejaia* (2006). Université de Bejaia 2006.
44. Kheladi (M) : *Urbanisme et systèmes sociaux, la planification urbaine en Algérie*, Ed OPU 1993.

45. Kheladi (M.), Belattaf(M.) et Arhab (B.): contribution à l'analyse des structures de la ville algérienne, à partir du cas de la ville de Bejaia. Les Cahiers du CREAD, n° 56 du 2^{ème} trimestre 2001.
46. Kheladi (M.), Ait Saidhoum (H.) et Akrouf (S.): Architecture, urbanisme & rationalité économique. Projet de recherche N° M0601/02/2000. Université de Bejaia (2002)
47. Krugman (p.): increasing returns and economic geography, [journal of political economy, 1991, vol. 99. No. 3. (483-499)]. P, 86.
48. Krugman (p): l'économie auto organisatrice, édition de Boeck université, 1998. Traduit de l'anglais par Fabienne Leloup.
49. Krugman (P): space, the final frontier, journal of economic perspectives volume 12, November 2, spring 1998. (161-174).
50. Gaid (M.) : Histoire de Bejaia et de sa région, SNED, Alger (1976).
51. Mumford (L) : La cité à travers l'histoire, Editions du seuil, paris, 1964.
52. Lajugie (J), P. Delfaud (P) et C. Lacour (C) : Espace régionale et aménagement du territoire. Précis Dalloz 1979.
53. Lamara (H) : «Les deux piliers de la construction territoriale : coordination des acteurs et ressources territoriales », Développement durable et territoires. Varia, juillet 2009. URL: <http://developpementdurable.revues.org>.
54. Le Galès (p) : le retour des villes européennes, sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance. Ed Presses des sciences Po, 2003
55. LE Goix (R) : villes et mondialisation : le défi majeur du XXIe siècle, éd ellipse 2006.
56. Lucas (R) (1988): on the mechanics of economic development, Journal of Monetary Economics, (3-42). North-Holland.
57. Marshall, Principes d'économie politique (1890), Livres I et II trad. franc. 1906 : Un document produit en version numérique par Jean-Marie Tremblay, bénévole, professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi. Dans le cadre de la collection: "Les classiques des sciences sociales». Site web: <http://www.uqac.quebec.ca/>.
58. Marx (k), (1859) : Contribution à la critique de l'économie politique. "Les classiques des sciences sociales». Site web: <http://www.uqac.quebec.ca/>.
59. Mebirouk (H): La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine. Version numérique.
60. Mignot (D) : éléments d'économie spatiale, note de cours (1996-1997), ENTPE-LET.P.
61. Moomaw (R) & Shatter (A), Urbanization and economic development: a bias toward large cities?, Journal of Urban Economics, 1996, (13-37).
62. Ottaviano (G) & Jacques-François Thisse (J.F) : On economic geography in economic theory : increasing returns and pecuniary externalities, <http://www.unicatt.it/seminaridelmartedi/seminari19992000/jeg1222.pdf>
63. Ottaviano (G), Thisse (J.F), agglomeration and economic geography, Discussion Paper No. 3838 March 2003. www.cepr.org/pubs/dps/DP3838.
64. PAUL (P), La logique des villes. Paris, LITEC 1982.
65. Pecqueur (B), le développement local : 2° éd, la Découverte & Syros, Paris 2000.
66. Pecqueur (B), Le tournant territorial de l'économie globale », Montréal, Congrès ACFAS, UQAM, 10 mai 2004.
67. PECQUEUR (B), « Le tournant territorial de l'économie globale », Revue Espaces et Sociétés, n°124-125, 2006.
68. Pecqueur (B), L'économie territoriale: une autre analyse de la globalisation, L'Économie Politique 2007/1, n°33, (41-52),
69. Veltz (p), mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel. éd PUF 1996.

70. Polèse (M) Richard Shearmur (R): économie urbaine et régionale, deuxième éd. Economica. 2005,
71. Pomeroy (R) et McClennan, (2007), la compétitivité en milieu urbain et les investissements dans l'infrastructure: modèle et cadre d'analyse : *Document de travail pour le programme de recherche « Infrastructure Canada et de la Ville d'Ottawa »: Développement des connaissances, sensibilisation et communication*, décembre 2007.
72. Porter (M.E), Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters In a Global Economy: *Economic Development Quarterly*, Vol. 14 No. 1, February 2000 15-34.
73. Pumain (D), Villes et systèmes de villes dans l'économie. *La Revue d'économie financière*, 2006, n°86, P (29-46).
74. Quigley (J. M.), Urban Diversity and Economic Growth, *Journal of Economic Perspectives*—Volume 12, Number 2—Spring 1998—Pages (127–138)
75. Rémy (J) : « la ville : phénomène économique », éd, Bruxelles 1966.
76. Renard (V), Les dynamiques économiques des villes du XXI siècle: dérive des marchés immobiliers et fragmentation urbaine CNRS. Mars 2002.
77. Rodriguez Posé (A): dynamic of regional growth in Europe, oxford university press, (1998).
78. Saidouni (M) : Eléments d'introduction à l'urbanisme, Casbah, Alger, 2000.
79. Sallez (A); les nouveaux territoires de l'entreprise, *espace et dynamiques territoriales sous* (dér) de P.H. Derycke. *Economica* 1992. (217-241).
80. Sassen (s), the global city: New York, London, Tokyo. Ed. Princeton University press (1991).
81. Say (J.-B), *Traité d'économie politique : livre II : De la population dans -ses rapports avec l'économie politique ; édition électronique réalisée par Jean-Marie Tremblay, disponible sur le site de la BNF : <http://gallica.bnf.fr/>*
82. Scott (A). et Storper (M), Régions, mondialisation et développement, *Géographie Économie Société* 2006/2, Vol. 8, p (169-192).
83. Scott (A.J): locational patterns and dynamics of industrial activity in the modern metropolis » (111-142). *Urban studies*, vol. 19.
84. Sénéchal, (D), histoire des sciences, notes de cours: Faculté des Sciences Université de Sherbrooke Août 2003 (PHQ-399). Version numérique.
85. Smith (A), *Essaie sur les causes de la richesse des nations : Livre III, Comment les villes se formèrent et s'agrandirent après la chute de l'Empire romain.* disponible sur le site de la BNF : <http://gallica.bnf.fr/>
86. Tabutin (D): La ville et l'urbanisation dans les théories du changement démographique, Texte d'une communication présentée à la Chaire Quételet 1999 sur « Populations et défis urbains ».
87. Thisse (J.-F) : La croissance de la population est-elle favorable aux villes ? « Villes et économie », Août 2003. Source inconnue.
88. Thisse (J-F) et Prager, (J-C), Les enjeux géographiques du développement économique, programme de travail sur la dimension géographique des processus de développement, initié par le département Recherche et la division Collectivités locales et développement urbain de l'AFD, éd AFD 2009.
89. Torre (A), Retour sur la notion de Proximité Géographique, *Géographie Économie Société* 2009/1, Volume 11, p. (63- 75)

Rapports et Documents

90. Banque Mondiale, Note conceptuelle sur la stratégie urbaine, Stratégie de la banque mondiale pour les villes et les collectivités territoriale, Département finance, économie & développement urbain réseau développement durable, avril 2009.
91. Rapport sur le développement dans le monde 2009 – Repenser l'économie géographique, Banque mondiale, 2009.
92. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et du tourisme « bilan sectoriel et spatial » mission 1, rapport 1 ; projet SNAT 2025, juillet 2004.
93. le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et du Tourisme/ Algérie: Les Pôles de Compétitivité en Algérie: Problématique et démarche, Territoires métropolitains innovants : technopoles et pôles de compétitivité/ Juin 2007.
94. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, projet SNAT 2025, Diagnostic territorial, Mission 1 Rapport 2, Document de synthèse octobre 2004.
95. Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025.
96. Ministère de la PME et de l'artisanat : direction des systèmes d'information et des statistiques, bulletin d'information économique. 2001 à 2009.
97. Rapport national sur l'état et l'avenir de l'environnement (2003), sous (dir) du Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement.
98. Conseil national économique et social (CNES), Rapport sur la ville algérienne ou le devenir urbain du pays, www.cnes.dz/cnesdoc/cneshtm/ville.htm
99. PDAU inter communal intégrant, Bejaia- Tichy- Boukhlifa- Hala hamza- Oued Ghir- El Kseur- Toudja analyse et perspectives de développement 2005 direction de l'urbanisme et de la construction.
100. Direction de la planification et de l'aménagement du territoire (DPAT de Bejaia) monographie de la wilaya de Bejaia 2009.
101. ONS (recensement général de la population et de l'habitat, AVRIL 2008).
102. la loi d'orientation de la ville (Loi n° 06-06 du 21 Moharrem 1427 correspondant au 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville)
103. Loi n° 06-06 du 21 Moharrem 1427 correspondant au 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville.
104. Actes du colloque international: « Bejaia et sa région à travers les âges » Ed. Association GEHIMAB, Bejaia, Novembre 1997.

Dictionnaires

105. Hurriot, (J.M), Perreur (j), I. Derognat (I): Espace et distance. *Encyclopédie d'économie spatiale*. Edition Economica, 1994.
106. Frediric (T), (Dir), Dictionnaire d'histoire économique, financière et géographique, 4^e édition, PUF juillet 2004.

Sites Internet :

- www.ladocumentationfrançaise.fr
- www.worldbank.com
- www.cnes.dz
- www.gallica.bnf.fr/
- www.cepr.org
- www.developpementdurable.revues.org
- www.cci.setif.org
- www.bibliotheque.uqac.quebec.ca
- www.cairn.info
- www.unicatt.it

TABLE DES MATIERES

Sommaire.....	I
Introduction générale.....	1

Chapitre 1

La ville : des fondements historiques aux évolutions récentes

I. Retour sur le processus de la formation des villes.....	8
1.1 Esquisse chronologique sur l'évolution des villes.....	8
1.2 Les villes ou la coïncidence de la géographie et de l'économie.....	10
1.3 Progrès agricole et croissance des villes.....	12
1.4 Essor du commerce et croissance des villes.....	12
1.5 Le progrès technique et la croissance des villes.....	14
II. Les nouvelles dynamiques à l'œuvre dans le processus d'urbanisation.....	15
2.1. La dynamique industrielle et la croissance des villes.....	15
2.1.1 L'industrie fait la ville.....	16
2.1.2 Développement des moyens de communication et reconfiguration du rapport ville industrie: la ville appuie l'industrie.....	17
2.2 Evolution des structures économiques et développement des villes :.....	18
2.3 Niveau de développement et croissance des villes.....	19
2.4 Divergence des niveaux de développement régional et pression sur les villes	20
III. La mondialisation de l'économie et la transformation des villes.....	22
3.1 L'extension du phénomène urbain à l'échelle mondiale.....	22
3.1.1 L'urbanisation un phénomène mondiale	22
3.1.2 La spécificité urbaine des pays en développement.....	24
3.2 Le repositionnement des villes dans une économie mondialisée.....	25
3.2.1 De la relation entre ville et mondialisation.....	25
3.2.2 De la hiérarchie urbaine traditionnelle à l'émergence de réseaux de villes.....	27
3.2.2.1 L'organisation de l'économie mondiale en termes de réseaux de villes.....	27
3.3. L'émergence de réseaux de production locaux dans une économie mondialisée.....	29
3.3.1 Le tournant territorial dans les années 1980.....	29
3.3.2 Vers une nouvelle approche de la ville et du développement économique.....	30
Conclusion du premier chapitre.....	30

Chapitre 2

Les fondements théoriques de l'analyse spatiale

I. La notion d'espace dans l'analyse économique.....	33
1.1 La représentation de l'espace.....	33
1.2 L'espace-distance.....	34
1.3 L'espace-lieu.....	35
1.4 L'espace-vécu.....	36
2. L'intégration de l'espace dans l'analyse économique.....	36
2.1 Von Thünen et la théorie de localisation des activités économiques.....	37
2.1.1 Distance, coûts de transports et constitution de la rente.....	38

2.1.2	Equilibre de l'utilisation du sol sur un espace concentrique.....	39
2.2	La problématique de la localisation industrielle.....	40
2.2.1	Weber et la localisation de la firme.....	40
2.2.2	Effet de la distorsion du travail et économie d'agglomération.....	42
2.2.3	La localisation : une autre approche historique dynamique.....	43
2.3	La centralité et la hiérarchie urbaine dans l'analyse spatiale.....	44
2.3.1	La théorie des places centrales.....	45
2.3.2	La hiérarchie des villes.....	45
2.3.3	La théorie des aires de marché.....	46
2.3.4	les limites d'une approche statique hiérarchique de l'espace.....	49
3.	La ville dans l'analyse économique spatiale	49
3.1	la perception économique de la ville.....	49
3.2	les concepts d'analyse spatio-économique de la ville.....	51
3.2.1	La ville et les externalités.....	51
3.2.1.1	la ville, la proximité et les externalités technologiques.....	51
3.2.1.2	la ville, la proximité et les externalités pécuniaires	52
3.2.2	La ville et les économies d'agglomération.....	53
	Conclusion du deuxième chapitre.....	54

Chapitre 3

Prolongement de l'analyse spatiale: économie urbaine et N.E.G

I.	ville et économie urbaine.....	56
1.1-	L'émergence de l'économie urbaine.....	57
1.1.1	Crise de la ville et émergence de l'économie urbaine.....	57
1.1.2	Imperfection du modèle concurrentiel avec prise en compte de l'espace	58
1.2	La ville dans les problématiques de l'économie urbaine	59
1.2.1	Économies des villes et localisation des ménages.....	59
1.2.1.1	Le modèle de la localisation des ménages.....	60
1.2.2	Economies des villes et taille urbaine optimale.....	62
1.2.2.1	La taille des villes dans une approche statique.....	62
1.2.2.2	La taille de la ville dans une approche dynamique.....	64
1.2.3	Économies des villes: Agglomération et développement cumulatif	66
II.	Appréhender la ville dans le cadre de la N.E.G.....	67
2.1	La nouvelle économie géographique.....	67
2.1.1	Qu'est ce que la nouvelle économie géographique?.....	67
2.1.2	Les deux lois fondamentales de la N.E.G.....	69
2.1.3	La formation de l'espace économique dans la N.E.G.....	69
2.1.4	L'agglomération dans le modèle de base de la N.E.G.....	70
2.1.5	La ville dans le processus d'agglomération à causalités circulaires.....	71
2.2	Les nouvelles dynamiques d'agglomération.....	72
2.2.1	Variété des biens intermédiaires et formation d'agglomération.....	72
2.2.2	Indivisibilité et formation des agglomérations.....	73
2.2.3	Les rendements croissants au niveau des villes	74
2.2.4	L'histoire aussi compte dans le comportement de localisation	75
2.2.6	L'auto-organisation d'une aire urbaine	76
2.2.6.1	Le modèle des cités lisières.....	76
	Conclusion du troisième chapitre.....	77

Chapitre 4

Transformation du système productif et reconfiguration des espaces urbains

1. le lien entre l'organisation spatiale et la productivité.....	80
1.1 Retour sur les fondements des formes productives localisées	80
1.1.1 A. Marshall et l'organisation industrielle spatialisée.....	80
1.1.2 Externalités Marshalliennes ou effet de la localisation sur l'activité économique	82
1.1.3 Le tournant territorial dans les années 1980: la bifurcation du système productif	83
1.1.3.1 La généralisation des systèmes localisés en dépit d'une mondialisation accrue.....	84
1.2. Typologie et formes d'organisation productive localisée	85
1.2.1 Le district industriel.....	85
1.2.1.1 Les formules du district industriel et les facteurs de succès.....	86
1.2.2 Les clusters.....	86
1.2.3. a Les Systèmes productifs localisés.....	89
1.2.3. b Le technopôle.....	89
1.2.3.c Le milieu innovateur	90
1.3.1 Les caractéristiques d'un système productif localisé.....	91
1.3.2 L'analyse d'un système de production localisée.....	92
1.4 Les stratégies de développement des pôles de compétitivité.....	93
1.4.1 Qu'est ce que un pôle de compétitivité?.....	93
1.4.2 L'objectif des pôles de compétitivité.....	95
1.4.2.1 des effets d'entraînement à l'échelle locale.....	95
1.4.2.2 Les stratégies centrées sur la mobilisation des ressources.....	95
1.5 Enseignements à retenir des configurations productives localisées.....	96
2. Quel est le rapport entre la configuration urbaine et la productivité?.....	97
2.1 La reconsidération économique du rôle des villes.....	97
2.2 La Ville et le capital humain.....	98
2.3 La filiation de la ville et de la proximité.....	99
2.4 La ville et le principe d'externalités.....	100
2.5 La ville et les économies d'agglomération.....	101
3. Quelle configuration de la ville pour accompagner la transformation du système productif?.....	102
3.1 La concentration géographique et la spécialisation des villes.....	102
3.2 Spécialisation versus diversification.....	104
3.3 Redéploiement micro-spatiale des activités: tertiarisation des centres urbains.....	105
3.4 L'aménagement de l'espace urbain pour accompagner le développement économique.....	105
3.5 Quels enseignements pour orienter une politique de développement local?.....	106
Conclusion du quatrième chapitre.....	107

Chapitre 5

Généralités et état des lieux concernant la ville et la configuration de l'espace économique algérien.

I. La production de l'espace urbaine en Algérie.....	109
1.1 La ville coloniale.....	109
1.2 L'évolution de la ville algérienne après l'indépendance.....	111

1.2.1 De 1962 à la fin des années 1980, l'Etat, principal acteur de l'urbain.....	111
1.2.1.1 la réappropriation des villes 1962-1970	111
1.2.1.2 la première phase d'extension des espaces urbains 1970-1985	111
1.2.1.3 Impulsion de la ville face aux échecs des stratégies de développement et de la planification urbaine.....	112
1.2.1.4 Conséquences socio-spatiale de cette période.....	113
1.3 De 1990 à nos jours : ouverture économique, changement institutionnel et multiplication d'acteurs urbains.....	114
1.3.1 La période 1990-2000.....	114
1.3.1.1 Ouverture économique et naissance de nouveaux outils d'aménagement urbain...	114
1.3.1.2 Ouverture économique et multiplication des acteurs dans l'espace urbain.....	115
1.4 La reprise de l'action publique: projets structurant et nouvelle loi sur la ville.....	116
1.4.1 Pour une stratégie publique d'opérationnalité.....	116
1.4.2 Pour une stratégie d'acteurs où émerge une société civile.....	116
1.4.3 Pour une prise en considération des mutations socio-économiques de la ville.....	117
1.4.3.1 La mise en œuvre des PDAU élargies.....	117
1.4.3.2 La nouvelle politique de la ville.....	118
2. Caractéristiques du processus de l'urbanisation et de la structure des villes Algériennes	119
2. 1 Un processus d'urbanisation accéléré	119
2.2 Un rythme de croissance urbaine qui dépasse la croissance démographique.....	120
2.3 Une croissance des niveaux urbains de base.....	120
2.4 Une urbanisation périphérique.....	121
2.5 Une urbanisation démographique sans assise économique.....	121
2.6 Une urbanisation polarisée et territorialement disloquée.....	123
3. quelle implication du mode d'urbanisation sur l'organisation du territoire?.....	124
3.1. Un réseau urbain à prépondérance littorale en dépit d'une structure nationale.....	124
3.1.1. Le concoure des circonstances historiques à la littoralisation du pays	125
3.1.2. L'avantage naturel des régions.....	125
3.1.3. La politique de développement du pays et la stratégie industrielle	125
3.1.4. La concentration des facteurs de production.....	126
3.2 Une hiérarchie fonctionnelle en dépit d'une complémentarité territoriale.....	126
3. 3 Une structure urbaine à l'encontre des dynamiques locales et régionales.....	129
4. Vers une stratégie de valorisation des territoires et des villes.....	131
4.1 Vers une prise en considération des spécificités territoriales.....	133
4. 2 vers une reconsidération des espaces urbains.....	133
4.3. pour une stratégie de développement dans le cadre du développement durable	135
Conclusion du cinquième chapitre.....	137

Chapitre 6

Les logiques sous-jacentes à la croissance de la ville de Bejaia

1. Bejaïa : origine et évolution.....	139
1.1 Des origines historiques à 1830.....	139
1.2 La ville de Bejaia de 1830 à 1960.....	142
1.2.1 Appropriation et réinterprétation de l'espace.....	142
1.2.2 La croissance de la ville.....	143
1.3 Quelques enseignements historiques de ville de Bejaia.....	144
1.3.1 De la construction de la ville.....	144

1.3.2 Le rapport de la population à l'agglomération.....	145
2. Les nouvelles logiques sous-jacentes à la croissance de la ville	146
2.1 Les éléments contenant la mutation de l'espace urbain.....	146
2.1.1. Le statut administratif de la ville de Bejaia.....	146
2.1.2 La géographies du site de la ville de Bejaia.....	147
2.2 L'occupation de l'espace résidentiel.....	149
2.2.1 La «réappropriation» de l'espace urbain de la ville.....	149
2.2.2 La construction des ensembles urbains planifiés.....	149
2.2.2.1 La construction des ZHUN.....	151
2.2.3 La construction de l'espace urbain non planifié.....	153
2.2.3.1 Les éléments de la prolifération des constructions non planifiés.....	154
2.2.4 Les constructions issues du lotissement.....	155
2.2.5 Le contexte institutionnel de formation de l'espace urbain.....	156
2.3 Quid de la localisation des entreprises à Bejaia?.....	157
2.3.1 La localisation de l'activité industrielle dans la ville de Bejaia.....	157
2.3.2 Transformation du système économique et divergence de la dynamique de localisation.....	158
2.4 Quid du rapport avec la stratégie nationale de développement ?.....	160
2.4.1 Première phase : croissance «équilibré» de la ville.....	160
2.4.2 Seconde phase : Rupture et déséquilibre dans le processus de croissance de la ville..	161
3. Quelques conséquences récurrentes à la croissance de la ville	161
3.1 Un manque d'équipements et d'infrastructures à l'échelle de la ville.....	161
3.2 L'antinomie du dynamisme économique et du cadre de vie dans l'espace urbain.....	162
3.3 Etalement urbaine et ampleur de la problématique foncière.....	162
3.4 Dégradation du cadre de vie et ces conséquences sur le capital humain.....	162
Conclusion du sixième chapitre	163

Chapitre 7

La ville face aux nouveaux enjeux de la compétitivité: Quelle configuration?

1. Bejaïa et sa région.....	164
1.1 Les éléments de l'environnement structurel de la ville et sa région.....	165
1.1.1 La Géographique de la région de Bejaia.....	165
1.1.2 Bejaia : le territoire et ses richesses.....	166
1.1.3 Le déploiement spatial et la structure de la population dans la wilaya.....	166
1.1.4 La structure de la population.....	167
1.1.5 Le capital humain.....	168
1.1.6 L'infrastructure.....	169
1.1.7 L'économie de la région.....	169
1.2 Caractéristiques du système de production de la région de Bejaia.....	170
1.2.1 Existe-t-il une dynamique locale propre à la région ?.....	170
1.2.2 La dynamique de la région est-elle fondée sur une spécificité territoriale?.....	171
1.2.3 Les synergies entre les entreprises et l'univers de la recherche et de la formation.....	172
1.2.4 La structure des entreprises et la dynamique économique.....	173
1.2.5 L'activité économique de la région tend-t-elle vers la spécialisation?.....	174
1.2.6 La configuration spatiale de l'activité industrielle tend-t-elle vers la concentration ou la dispersion?.....	175
2.7 Le déploiement spatial de l'industrie dans les principales agglomérations.....	176
2. Le positionnement économique de Bejaïa.....	177

2.1 Bejaia dans l'espace nationale.....	177
2.2 Bejaia dans l'espace suprarégional.....	178
3. Quelle configuration de la ville pour accompagner le développement d'un pôle de compétitivité ?.....	180
3.1 Faire de la ville un point d'appui au développement économique-urbain.....	180
3.2 Créer de nouveaux «pôles de centralité» intra-urbaine.....	181
3.3 Un nouveau profil économique pour la ville de Bejaia.....	181
3.4 De nouveaux centres résidentiels.....	182
4. Eléments pour un cadre de configuration de la ville de Bejaia.....	182
4.1 Le contexte urbain et l'urbanisme	182
4.1.1 Instaurer un cadre d'action dans l'espace urbain.....	182
4.1.2 Extension des actions d'urbanisme au périmètre périurbain.....	183
4.1.3 Consolider la coopération entre le secteur public et le secteur privé.....	183
4.1.4 Institutionnaliser la participation de l'investissement à l'aménagement urbain.....	184
4.1.5 Soutenir la mise en place de coopérations horizontales.....	184
4.2 L'infrastructure et la compétitive de la ville.....	184
4.3 La contrainte foncière et le développement spatial.....	185
4.3.1 Donner de bonnes perspectives pour l'extension de la ville.....	185
4.3.2 Inciter le développement dans le cadre d'intercommunalité.....	186
4.3.3 Développer les agglomérations limitrophes de la ville.....	186
4.4 La vocation économique et la réputation de la ville.....	187
4.4.1 Développer une vocation en rapport avec l'impératif de l'attractivité.....	187
4.4.2 Donner de la place aux initiatives privées locales.....	187
4.5 Le positionnement de la ville et l'échelle spatiale de la concurrence.....	188
4.5.1 Travailler l'image de la ville.....	188
4.5.2 La transformation qualitative du profil de la ville.....	188
4.6 L'impératif du capital intangible et le cadre de vie.....	188
4.6.1 Reconsidérer le capital intangible	189
4.6.2 Améliorer le cadre de vie urbain.....	189
Conclusion du septième chapitre	190
Conclusion générale.....	192
Annexes	197
Liste des tableaux, graphiques, schémas et plans	208
Bibliographie.....	211

Résumé

Dans les économies modernes les villes sont des espaces privilégiés pour la création de richesse. Ce sont les villes qui assurent l'attractivité et la compétitivité de l'économie; elles assurent la formation et l'attraction du capital humain; elles sont les espaces de concentration des équipements de développement ainsi que toutes les vertus de l'agglomération. Enfin, les villes sont les points de liaison du territoire avec le monde extérieur.

Nous avons étudié la ville de Bejaia on tenant compte de la nature de la nouvelle économie et de son articulation sur les villes. La structure de la ville de Bejaia et son contexte urbain d'aujourd'hui font problématique quant à ses perspectives de l'urbanisation et aux enjeux du développement économique de sa région. Il est donc important de savoir, dans quelles conditions la croissance de la ville sera-elle profitable pour l'économie de la région.

Fondamentalement, la réponse est de reconfigurer la ville de manière à accompagner le développement d'un pôle de compétitivité dans sa région, réduisant au passage les incidences négatives de la pression de l'urbanisation sur la ville de Bejaia. Plus concrètement il s'agit de composer entre une politique de développement territoriale et une stratégie de développement de la ville.

Mots clés: agglomération, systèmes de production, économies des villes, la ville de Bejaia.

ملخص

تعتبر المدن في الاقتصاد الحديث فضاءات لخلق الثروة بامتياز ؛ المدن هي التي تضمن المنافسة والجدبية الاقتصادية، ؛ تومن تكوين وجلب الرأسمال البشري. هي أيضا نقطة تمرکز البنية التحتية لضمان التنمية وتوفير عوامل التكوين وفي الأخير المدن هي نقطه وصل مع العالم الخارجي. هذه العوامل تفرض الأخذ بعين الاعتبار طبيعة الاقتصاد الحديث وقيامه علي المدن. وانطلاقا من هذه النظرة بنينا دراستنا لمدينه بجاية. إن هيكله مدينه بجاية وظروفها الحضريه اليوم تعتبر إشكاليه لرسم منظورها الحضري لمواكبه رهانات التقدم الاقتصادي. لذا فمن المهم التساؤل عن ماهي الظروف التي قد يكون فيها توسع المدينة مفيد لإقتصاد المنطقة. مبدئيا الجواب قد يكون إعادة رسم منضور المدينة على أساس مواكبه قيام قطب تنافسي في المنطقة وعبرة تقليص من حدة الإسقاطات للضغط التحضيري علي المدينة. بواقعه هذا يعني القيام بتأليف بين سياسة التنمية الإقليمية واستراتيجيه خاصة لتمنيه المدينة.

الكلمات المفتاحية : التكوين . نظم الإنتاج. اقتصاد المدن. مدينه بجاية.

Résumé

Dans les économies modernes les villes sont des espaces privilégiés pour la création de richesse. Ce sont les villes qui assurent l'attractivité et la compétitivité de l'économie; elles assurent la formation et l'attraction du capital humain; elles sont les espaces de concentration des équipements de développement ainsi que toutes les vertus de l'agglomération. Enfin, les villes sont les points de liaison du territoire avec le monde extérieur.

Nous avons étudié la ville de Bejaia en tenant compte de la nature de la nouvelle économie et de son articulation sur les villes. La structure de la ville de Bejaia et son contexte urbain d'aujourd'hui font problématique quant à ses perspectives de l'urbanisation et aux enjeux du développement économique de sa région. Il est donc important de savoir, dans quelles conditions la croissance de la ville sera-elle profitable pour l'économie de la région.

Fondamentalement la réponse est de reconfigurer la ville de manière à accompagner le développement d'un pôle de compétitivité dans sa région, réduisant au passage les incidences négatives de la pression de l'urbanisation sur la ville de Bejaia. Plus concrètement il s'agit de composer entre une politique de développement territoriale et une stratégie de développement de la ville.

Mots clés : *agglomération, systèmes de production, économies des villes, la ville de Bejaia.*