

Économie urbaine

Carmen Cantuarias-Villessuzanne, PhD

2022–2023

ESPI

FORMER
À L'IMMOBILIER
DE DEMAIN

Chapitre 3. Croissance et hiérarchie urbaines

- Croissance urbaine
- Coûts de la croissance urbaine
- Hiérarchies urbaines et systèmes de relations entre les villes

Croissance urbaine

- Jusque-là, la région est demeurée fermée, sans contact avec les autres villes.
- La ville est née au centre de la région afin de tirer profit des économies d'échelle dans la production de biens et services, mais aussi de réduire les coûts associés aux échanges et à la consommation.
- La ville remplit également une autre fonction économique : celle de point de contact et de commerce avec l'extérieur.
- Les échanges interrégionaux et internationaux sont eux aussi tributaires de l'existence des villes.

(POLÈSE, SHEARMUR et TERRAL 2015)

Avantages comparatifs

Avantages comparatifs

Le principe des avantages comparatifs comprendre :

- les avantages de la spécialisation, et
- de la division du travail.

Villes et commerce interrégional

Pour que le commerce interrégional des marchandises puisse se réaliser, il faut au moins trois conditions :

- ① un lieu de marché : un endroit central où vendeurs et acheteurs peuvent se rencontrer ;
- ② des installations de stockage, entreposage et distribution pour les biens en attente de vente, de réception ou d'expédition ;
- ③ des coûts de transport entre les régions assez bas pour ne pas annuler les gains escomptés du commerce interrégional.

Économies d'échelle en matière de transport et de distribution

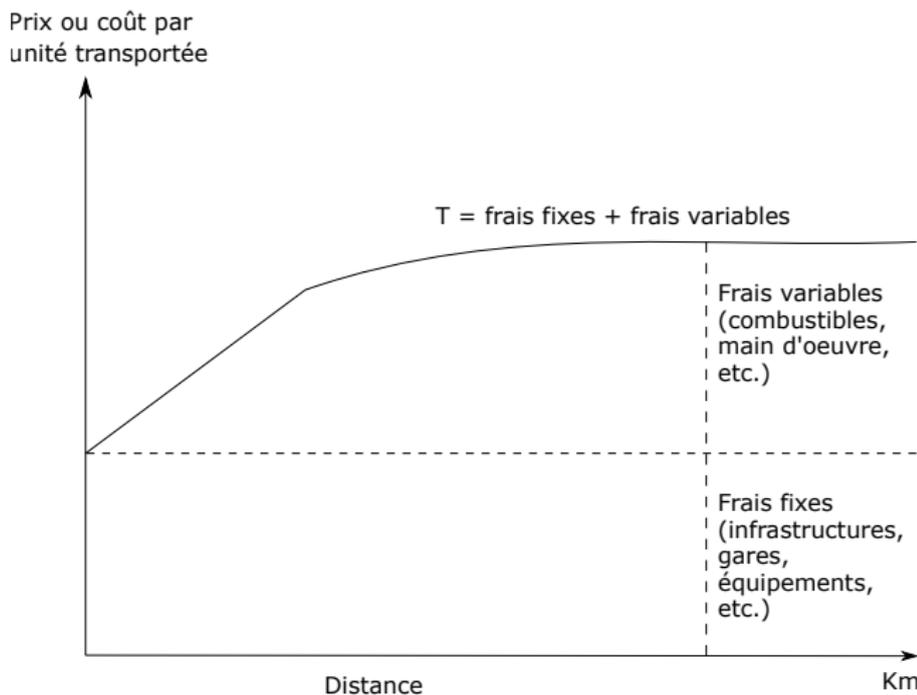
Les économies d'échelle existent dans le domaine des transports et sont présentes sous deux formes :

- 1 Les coûts unitaires n'augmentent pas proportionnellement à la distance parcourue.
- 2 Les coûts n'augmentent pas de façon proportionnelle à la quantité transportée.

Pour que les économies d'échelle implicites puissent se réaliser, il faut donc un commerce suffisant dans les deux directions.

Mesuré en prix unitaire par km, le coût de voyages effectués sur de petites distances avec de petites quantités est plus élevé.

Coût de transport avec économies d'échelle



Source : (POLÈSE, SHEARMUR et TERRAL, 2015)

Carmen Cantuarias-Villesuzanne, PhD

Économie urbaine

ESPI

FORMER
À L'IMMOBILIER
DE DEMAIN

2022-2023

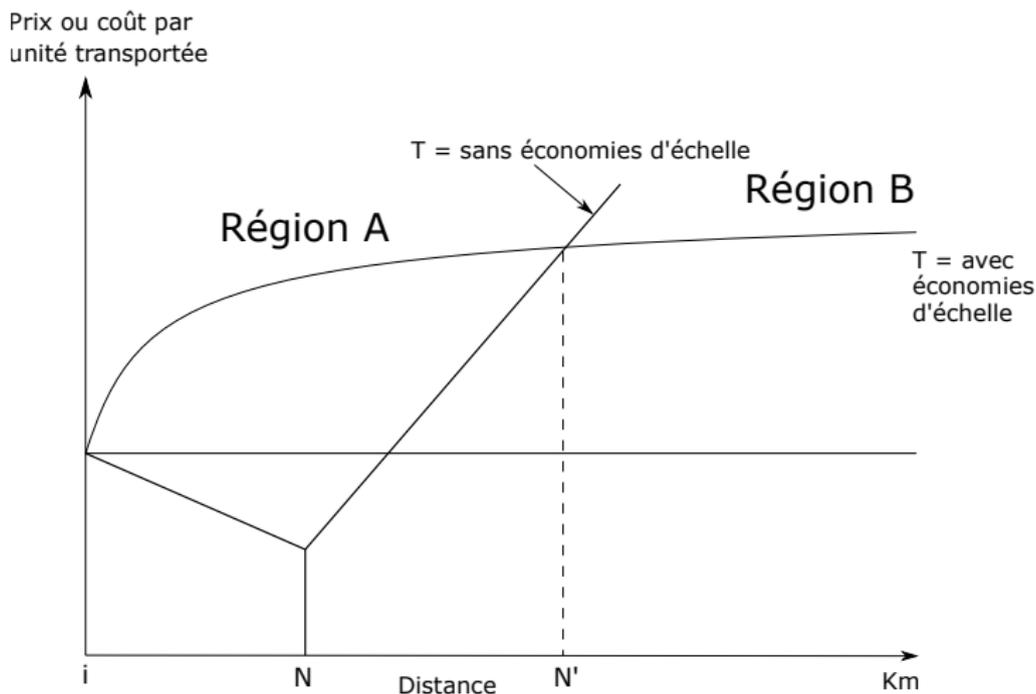
7 / 53

Coût de transport et coût d'option du temps

Voir la figure : Coût de transport avec et sans économies d'échelle

- Le producteur solitaire localisé à N se trouve face à une courbe de transport T' dont la pente est beaucoup plus abrupte.
- Ce coût de transport comprend le coût d'option de son temps.
- Les coûts de transport auxquels il fait face pour transporter son produit ne lui permettent pas d'envisager une distance supérieure à celle qui sépare N et N' .
- A cette distance, il pourra transporter le produit au point i (lieu central de la région A) mais il ne pourra, tout seul, faire du commerce avec la région B.

Coût de transport avec et sans économies d'échelle



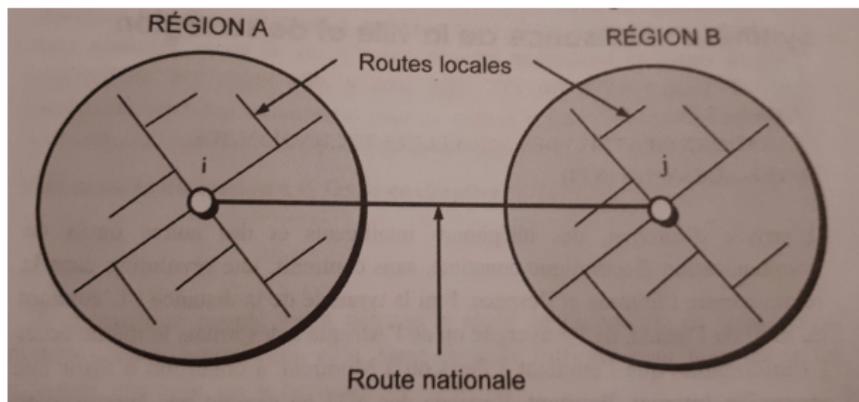
Source : (POLÈSE, SHEARMUR et TERRAL, 2015)

Distribution et mise en marché

Voir la figure : Espace et commerce interrégional

- Le lieu central i , en regroupant les petits lots de plusieurs producteurs, permet de transporter ces lots de la région A vers d'autres régions en réalisant des économies d'échelle.
- Mais le point i , comme le point j dans la région B, joue aussi le rôle de centre de distribution pour les importations.
- On assimile les coûts fixes : stockage, entreposage, commerce de gros, grue inutilisée, entrepôt à moitié vide, etc.

Espace et commerce interrégional



Source : (POLÈSE, SHEARMUR et TERRAL 2015)

Espace et commerce interrégional

Commerçants en gros et activités connexes de distributions

La présence à i de commerçants en gros et d'activités connexes remplis deux fonctions :

- 1 le regroupement de la réception et de l'expédition des marchandises ;
- 2 la réduction de l'incertitude et du temps de recherche pour les acheteurs.

La ville est un lieu de rassemblement !

Pour cela les localités doivent être reliés par un réseau de transport -> principe de centralité géographique fondée sur la minimisation de coûts de déplacements.

Lieu central : la ville

Deux facteurs suffisent pour faire naître un lieu central, une ville, sur le territoire :

- la distance, qui implique des coûts économiques ;
- des économies d'échelle dans la production de certains bien ou services, dont les transports.

La région comme concept économique

Les contours de la région se dessinent :

- à mesure que se précise l'aire de marché et d'interaction du lieu central ;
- les limites de la ville sont largement tributaires de l'état de la technologie, c'est à dire des coûts de transport et des coûts de production de biens et services ;
- l'arbitrage entre économies d'échelle et coûts de transport nous apprend que tout changement technologie qui aura pour effet de réduire les coûts de transport -> extension des aires de marché -> centralisation de la production.
- Commerce interrégional -> international -> moteur de croissance urbaine.

Discussion

Fin de la distance

Internet : Sommes-nous en train d'assister à la fin de la distance comme contrainte économique ?

Crise sanitaire : Quels sont les liens entre la pandémie actuelle et les effets sur la croissance urbaine ?

Discussion

Internet : la fin de la distance

- Les impact de nouvelles technologies (NTI), dont internet, est un exemple du jeu d'arbitrage entre les économies d'agglomération, d'une part, et des coûts de transport ou de communication d'une autre part ; qui déterminent l'ampleur de l'effet de centralité.
- Ex : (1) activités de services -> les NTI accélèrent la concentration spatiale, par les information tacites. (2) PME qui se localise en périphérie de ville
- Comparer rencontre sur internet et face à face : coûts de déplacements et le coût d'option du temps.