

Explorer le monde et aussi mieux comprendre le pourquoi de certaines localisations d'activités

B. Mérenne, 17-12-2020

Le GEO 84 a pour objectif d'apprendre à identifier des composantes des territoires. Parmi elles, un certain nombre correspondent à des activités développées par les hommes. Comment comprendre le pourquoi de leur localisation et aussi pouvoir investiguer ailleurs pour en trouver d'autres ?

Les géographes ont développé à ce propos des modèles de localisation qui peuvent aider non seulement à comprendre mais encore à classer les activités ou les comparer. Il s'agit de principes **généraux** (ou **modèles**) qui tentent de rendre compte des réalités spatiales dans le cas le plus général quand tout fonctionne logiquement en l'absence de contraintes ou d'opportunités particulières. Ce sont donc des clés pour lire l'espace. Par ailleurs, tout écart au modèle est aussi intéressant à analyser car il peut traduire un contexte particulier ou un choix parfois peu rationnel.

Pour les **activités agricoles** (voir GEO 83, p. 59-75), la contrainte première est le *climat* mais la qualité des sols comme le relief et les pentes jouent aussi. Toutefois, il faut également évoquer des facteurs humains tels que la répartition de la population et donc des *marchés*, notamment pour des productions plus fragiles à la conservation ou plus difficiles ou plus coûteuses à transporter. D'où les traditionnelles ceintures maraichères autour des villes redécouvertes aujourd'hui dans les pays développés à la faveur des circuits courts ou des fermes urbaines.

Comme on pouvait s'y attendre, la plupart des **activités extractives** (voir GEO 83, p. 109-120) se retrouvent sur les ressources minières et donc sont en lien avec la géologie. Mais la présence de ressources n'implique pas nécessairement une exploitation car tout dépend des conditions d'exploitation et encore la volonté des acteurs (firmes privées ou étatiques) d'exploiter ou non les gisements. On peut donc dans ce cas évoquer un secteur dont la localisation de ses activités est liée aux *matières premières*.

Pour les **industries**, les modèles de localisation sont plus diversifiés.

- Des localisations sur les *matières premières* (agricoles, minières notamment) si le poids des entrants est largement supérieur au poids des sortants
 - o ex : sucreries, scieries, premier traitement des minerais...
- Des localisations sur les *marchés* (souvent des villes) si au contraire le poids des sortants est plus important que le poids des entrants ou si le produit est assemblé à partir des matières premières ou de produits semi-finis venant d'un peu partout
 - o ex : brasseries car l'eau (principal ingrédient) est captée sur place et on en trouve un peu partout, les centrales électriques ou encore des fabriques de meubles, de vêtements ou de voitures...
- Toutefois, on trouve de plus en plus d'industries en position intermédiaire là où existe une *rupture de charge* comme dans les ports principalement, ce qui explique la maritimisation de l'industrie surtout typique depuis les années 1950, maritimisation favorisée aussi par la mondialisation des approvisionnements et des marchés. Dans un premier temps, de nombreuses industries lourdes comme la sidérurgie, le raffinage du pétrole, la chimie ou encore le montage automobile se sont installées ou ont migré vers les zones portuaires ; puis ce mouvement a touché les usines de liquéfaction ou de regazéification et surtout des industries légères inscrites dans le processus de mondialisation, par exemple en Asie du Sud-Est (constructions électriques et électroniques, jouets, vêtements par exemple).

Ajoutons qu'au facteur coût de transport qui est déterminant dans ces trois modèles, on peut ajouter le rôle du facteur coût de la main d'œuvre qui conduit à un autre optimum et explique de nombreuses *délocalisations* (voir Dossier Newsletter FEGEPRO, n° 242 septembre-octobre 2020).

Toutefois, les trois grands modèles ci-dessus ne peuvent pas expliquer toutes les localisations industrielles et notamment celles qui ne sont ni sur les matières premières, ni sur les marchés ou dans les agglomérations urbaines, ni dans les ports ou sur les façades littorales. C'est le cas notamment des firmes des **districts industriels** (ensemble de PME indépendantes les unes des autres spécialisées dans la même production comme la maroquinerie, la lustrerie, l'horlogerie ou un type de vêtements) souvent disséminés en noyaux dans des milieux ruraux ou agricoles sans avoir un lien avec les productions agricoles ou forestières de ces régions. Dans ce cas, il faut évoquer le rôle initial d'un entrepreneur innovant suivi par d'autres, l'importance des réseaux et des liens entre ces firmes conduisant à l'émergence d'un savoir-faire spécifique et créant de sorte des pôles spécialisés le plus souvent dans des productions de biens de consommation. C'est fréquent dans certains pays d'Europe comme la France, la Suisse, le Portugal et surtout l'Italie ou dans des pays du Sud comme l'Afrique ou l'Asie du Sud-Est, où on rencontre des noyaux spécialisés d'industries issues des milieux locaux et souvent en lien avec les marchés d'exportation.

Dans le domaine de la **logistique**, c'est le modèle *rupture de charge* (un port maritime par exemple), qui s'impose pour les entrepôts manipulant des produits semi-finis ou plus lourds ou le modèle *marchés* pour les entrepôts liés davantage au commerce, car dans ce cas, les coûts de transport des produits entrants venant souvent par conteneurs sont moins élevés et moins fréquents que les coûts de distribution vers les magasins qui se font par camions et parfois chaque jour. D'où deux grands espaces concentrant les entreprises de logistique en Europe : les grands ports et la dorsale européenne où se concentre une grande partie de la population.

Le **commerce de détail** est pour sa part essentiellement localisé sur les *marchés*, dans les lieux ou des espaces où se trouve la clientèle. Certes, une part importante du commerce se retrouve aujourd'hui en périphérie pour des raisons d'accessibilité et de parking, mais l'importance de ce commerce périphérique, comme traditionnellement celui des centres, est fortement lié à l'importance des aires urbaines et de leurs zones de chalandise. Il en est de même pour les **services aux personnes** (santé, culture, éducation, sports, loisirs...). La localisation des **services aux entreprises** est également un secteur influencé par la localisation de sa clientèle. Mais comme les entreprises sont plus concentrées dans l'espace que la population, les services aux entreprises sont aussi plus agglomérés dans l'espace surtout s'il s'agit de services rares que l'on ne retrouve que dans les grandes métropoles.

Enfin, notons que la logique de localisation des **activités touristiques** pourrait s'assimiler à celle des firmes sur les *matières premières* car elles sont fortement dépendantes de ressources « touristiques » (climat, eau, sites naturels prestigieux, patrimoine bâti, patrimoine socioculturel...) même si on peut créer ex-nihilo un grand parc d'attraction non loin d'un important *marché*... Par ailleurs, la distance entre les foyers émetteurs et récepteurs limite aussi les déplacements de même que les infrastructures de transports et les prix. D'où trois grands bassins touristiques dans le monde : le bassin Euro-méditerranéen, le Bassin Amérique du Nord-Caraïbes et le bassin Asie Orientale-Pacifique.