

# LES VILLES À LA CONQUÊTE DU MONDE

**Partenaires dans l'échange, rivales sur les mers, les villes européennes n'ont eu de cesse d'intégrer des fractions croissantes du globe dans leurs réseaux commerciaux. Actrices décisives des mondialisations d'hier, elles reprennent leurs droits aujourd'hui.**

**DEPUIS QUE LES VILLES EXISTENT**, elles sont les nœuds essentiels de la puissance. Capitales impériales, cités-Etats, carrefours marchands ou centres de savoir et de création artistique, souvent plusieurs choses à la fois, les villes concentrent les pouvoirs et les richesses, tracent les routes de l'échange, scandent les rythmes de la production et de l'échange, lancent les offensives et signent les traités. On avait fini par l'oublier, tant la géopolitique et l'économie internationale nous avaient habitués à nous représenter les affaires planétaires comme les relations entre ces blocs bariolés que sont, dans nos vieux atlas, les Etats-nations. Dans le monde global qui s'édifie sous nos yeux, pourtant, de nouvelles géographies se dessinent, tissées par des réseaux de managers, de fonctionnaires, de militants ou d'immigrés qui transcendent les espaces nationaux. Pratiquement à chaque nœud de ces filets planétaires, on trouve une métropole : Londres, New York, Tokyo, mais aussi Mumbay, Shanghai, Buenos Aires... La mondialisation prend appui sur un vaste archipel de villes (1).

## A l'origine des réseaux de villes

Ce grand retour des villes invite à revenir sur leurs pas, se remémorer leur histoire, afin de mettre en perspective leur

rôle contemporain. Remontons d'abord à l'Europe médiévale et à la relation particulière qui s'y noue entre les cités marchandes et les pouvoirs politiques. Et de fait, les premières à étendre leurs ramifications commerciales à l'échelle planétaire ont été des villes européennes et non indiennes ou chinoises.

La plupart des villes européennes que nous connaissons aujourd'hui sont nées entre l'an 1000 et 1250. Pendant cette période, l'Europe se déforeste, une myriade de petites villes fortifiées apparaît, centres de commerce et d'artisanat. Les échanges se développent entre les villes industrielles du Nord et les villes marchandes du Sud, « deux pôles géographiquement et électriquement différents qui s'attirent (2) ». Une vaste région d'ateliers textiles qui s'étend d'Amsterdam aux rives de la Seine propose ses draps contre le blé, mais aussi les épices et les soieries précieuses ramenées par les négociants italiens d'Amalfi, de Gênes ou de Venise. Au début du XIII<sup>e</sup> siècle, les transactions s'effectuent sur les foires de Champagne qui se tiennent tout au long de l'année, à Troyes, Provins, Bar-sur-Aube ou Lagny. Bientôt cependant, en voulant contrôler les routes commerciales vers l'est, jetant les bases d'un arc européen constitué d'une nuée de cités marchandes entre lesquelles circulent incessamment des marchandises, des pièces de monnaie, des lettres de change. Cet ensemble urbain part de Londres, englobe Bruges



Brittanyman Art Library

et Anvers, s'épaissit au niveau des villes germaniques de la Hanse et file jusqu'aux cités-Etats italiennes, Milan, Gênes ou Venise. Ses ramifications s'étendent le long des routes commerciales que les cités italiennes ont ouvertes à travers la Méditerranée.

L'expérience européenne n'est cependant pas un cas isolé. Au début du II<sup>e</sup> millénaire, l'Inde comprend un nombre comparable de villes de plus de 100 000 habitants, les grandes villes d'alors. Quant à la Chine, elle possède des métropoles de plus de 400 000 habitants et est nettement plus urbanisée que l'Europe, puisque selon les estimations de Paul Bairoch, entre 10 et 13% de la population vivait alors dans des villes de plus de 50 000 habitants, contre 6 à 7% en Europe (3). Si l'essor des villes traduit toujours un progrès des techniques agricoles (les paysans peuvent nourrir une population urbaine en plus d'eux-mêmes), les Occidentaux devront attendre le XVI<sup>e</sup> ou le XVII<sup>e</sup> siècle pour posséder les savoir-faire que la Chine possédait au XI<sup>e</sup> siècle : rotation des terres, sélection



Panorama de Londres, 1810, Museum of London, Royaume-Uni.

des semences, irrigation... Quant au commerce, les échanges et la monétarisation étaient incomparablement plus avancés en Chine qu'en Europe. Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, la Chine demeurera la grande puissance du monde, sans pourtant déborder de son assise régionale <sup>(4)</sup>.

Dès ses prémices, le réseau de villes européennes possède cependant une particularité: il parvient à échapper au pouvoir des empires et des royaumes. L'épisode des foires de Champagne est symptomatique: menacées d'une captation par les monarques français, les routes commerciales contournent l'obstacle sans tomber dans l'escarcelle d'un autre pouvoir. Les villes européennes n'ont de cesse de négocier leur autonomie, se gagnant le soutien des rois contre les seigneurs féodaux, jouant les princes contre les monarques. Alors qu'elles tentent d'échapper à l'emprise de ces autres villes que sont les capitales des royaumes et des empires, les cités européennes ont une chance, la fragmentation politique du continent. Les cités

marchandes chinoises verront leur essor entravé par les autorités de Nankin, longtemps capitale de l'empire du Milieu. Il en sera de même avec leurs sœurs indiennes, brimées par Agra, siège de l'Empire moghol. Les villes européennes jouent quant à elle le polycentrisme politique qui prévaut sur le continent.

### Les villes européennes se mondialisent

Selon Christian Grataloup, cet avantage explique en bonne part pourquoi ce seront des caravelles européennes qui se lanceront à la conquête des océans, alors même que les jonques chinoises emmenées par le navigateur Zheng He semblaient avoir un tour d'avance <sup>(5)</sup>. Puissance menacée par des invasions continentales, l'empire du Milieu renonce à sa capitale maritime, Nankin, pour installer son siège à Pékin, et met fin à son aventure océanique. Si les monarques de Lisbonne refusent d'accompagner Christophe Colomb dans son entreprise atlantique, il peut quant à lui se tourner

vers ceux de Madrid pour financer son expédition et découvrir les Amériques. Les villes européennes se livrent une intense concurrence pour le contrôle des mers. Suprématie maritime rime souvent avec hégémonie économique, même si la maîtrise des techniques de l'argent et la puissance industrielle sont toujours des arguments de poids. Venise, Lisbonne, Amsterdam et Londres seront aux commandes de l'économie européenne en bonne partie grâce au rayonnement de leur flotte. Alors que les villes se passent le relais de la puissance économique, les limites du monde européen s'étendent pour englober des fractions croissantes de la planète.

Edifiée sur soixante îlots, dépourvue d'arrière-pays, Venise a fait de sa pauvreté une chance en se projetant entièrement vers la mer. La cité-Etat met à profit les conquêtes des croisés (Chypre) ainsi que les comptoirs qu'ils ont ouverts en Terre sainte pour ramener les épices et les soieries convoitées dans toute l'Europe. Les marchands vénitiens transitent également sur la route de la Soie, ce long couloir qui va de la mer Noire à la Chine et que l'avancée mongole a pacifié au cours du XIII<sup>e</sup> siècle. Ces connexions esquissent ce que Fernand Braudel appelle « l'économie-monde méditerranéenne »: « *Un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à soi-même.* » Cet espace est délimité par le polygone Bruges, Londres, Lisbonne, Fez, Damas, Azof, Venise et comprend 300 places marchandes à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle.

Lorsque les Turcs prennent Constantinople, en 1453, ils contrôlent déjà les routes caravanières qui acheminent les épices vers la Méditerranée et contestent la supériorité maritime des Vénitiens. Le déclin de la cité-Etat est annoncé. Mais Lisbonne est déjà là qui se prépare à prendre le relais. Sous l'impulsion d'Henri le Navigateur (1394-1460), les caravelles portugaises s'élancent dans l'Atlantique, explorent les côtes africaines. Le Cap-Vert est atteint en 1444, le cap de Bonne-Espérance franchi en 1488. En 1499, Vasco de Gama rejoint pour la première fois les Indes en contournant l'Afrique et ouvre dans la foulée le premier comptoir portugais sur la péninsule. Lisbonne contrôle désormais la nouvelle route des épices. En 1500, Pedro Alvares Cabral atteint le Brésil. Tout est désormais en place pour le commerce triangulaire: avant la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, des navires partent de ➤

↳ Lisbonne vers les côtes africaines, y chargent des esclaves qui sont acheminés vers les plantations du Nordeste brésilien, et reviennent gorgés de sucre ou de café. Alors que le Portugal passe sous l'autorité de la couronne d'Espagne, le monde vit sa première mondialisation, sillonné en tous sens par les caravelles et les galions ibériques (6). L'Europe, l'Amérique, l'Asie et l'Afrique approvisionnent l'assiette des élites du Vieux Continent.

Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, tissant lentement sa toile, une autre puissance maritime s'impose, infiltrant puis reprenant, par la ruse ou par la force, les négoces portugais : la cité-Etat d'Amsterdam. Dans les années 1590, des espions néerlandais s'embarquent sur des navires portugais. Une décennie ne s'est pas encore écoulée que des dizaines de vaisseaux quittent les côtes des Provinces-Unies hollandaises en direction des Indes. Reprenant la main en Méditerranée, multipliant les comptoirs commerciaux autour de l'océan Indien, tentant sa chance sur les rives américaines, Amsterdam la magnifique règne sur les mers, le commerce et la finance. Bientôt, les navires de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, l'entreprise capitaliste la plus puissante de son époque, contrôle le commerce des épices. Prenant sa part au commerce triangulaire, colonisant des territoires épars pour organiser ses réseaux marchands, Amsterdam n'a cependant fait qu'approfondir la mondialisation portugaise.

Alors que la révolution industrielle est amorcée, une autre mondialisation s'ébauche autour du Londres du XVIII<sup>e</sup> siècle. A la domination des mers, aux ressources que confère le contrôle des routes commerciales, la capitale britannique ajoute la force de frappe d'un marché national entièrement organisé autour d'elle. Celui-ci offre des débouchés à une industrie en plein essor, aiguillonne le progrès des techniques, entraîne les coûts à la baisse. La révolution industrielle bouleverse les transports terrestres et maritimes, raccourcit les distances. Elle décuple aussi les capacités militaires. La colonisation change de forme, ou plutôt de profondeur. Des comptoirs côtiers, on passe à l'exploration des terres et des fleuves, puis aux conquêtes territoriales. Pendant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les Britanniques annexent de larges fractions de l'Afrique, renforcent leur domination sur l'Inde, étendent leur contrôle à la Malaisie et à la Birmanie, imposent à la

Chine d'ouvrir son marché. Les produits manufacturés et les capitaux britanniques se déversent dans le monde entier. Dominant le système de change de l'étalon-or, la Banque d'Angleterre gouverne les taux d'intérêt de la planète.

Londres n'est pas la seule capitale impériale. Paris lui dispute la prééminence en Afrique et en Asie. Berlin veut sa part du gâteau. Avec la colonisation du monde, la «course au drapeau» lance l'Europe à la conquête de nouveaux territoires et aiguise les tensions. Alors que le Vieux Continent entraîne la planète dans deux guerres mondiales, les Etats-Unis ne cessent de monter en puissance. Allié décisif et bailleurs de fonds des Européens, le pays possède en fait une supériorité industrielle depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La domination américaine éclate au grand jour après 1945. Lors des accords de Bretton Woods, les Britanniques ne peuvent empêcher l'institution du dollar en monnaie internationale. Le Fonds monétaire international et la Banque mondiale sont installés à Washington. New York devient la première place financière au monde. Les villes européennes semblent définitivement avoir passé la main.

### Une pluralité de pôles

Les désordres monétaires des années 1970 remettent les choses à plat. L'abandon de la convertibilité-or du dollar sanctionne les premiers déficits commerciaux américains depuis l'après-guerre. Les Etats-Unis se réveillent avec de nouveaux concurrents : l'Europe a comblé son retard et, surtout, l'Asie se profile comme un nouveau foyer du capitalisme. Dans les années 1980, l'économiste japonais Kenichi Ohmae parle de la «triade» qui gouverne l'économie mondiale : les trois quarts du commerce international et des transferts de capitaux se font entre la mégalopole américaine (de Boston à Baltimore), le réseau des villes européennes et la mégalopole japonaise (Tokyo-Osaka).

Au début des années 1990, la sociologue américaine Saskia Sassen prend acte de la naissance de villes d'un nouveau genre (7). Alors que le nouvel âge de la mondialisation se caractérise par la dispersion planétaire des activités de production, les fonctions de pilotage de l'économie globale demeurent localisées dans de grands centres urbains, observe-t-elle. La sociologue identifie trois «villes globales», New York, Londres et Tokyo où se concentrent les services spécialisés aux entreprises, qu'elle

considère comme les véritables agents de la décision économique. Les trois métropoles sont notamment des centres financiers qui fonctionnent en réseau. Alors que la place japonaise se charge de recycler les excédents commerciaux du pays en épargne, la City londonienne propose des produits financiers attractifs et les liquidités viennent s'investir à Wall Street. Le temps des capitales impériales semble révolu. Le monde n'a plus un seul centre, comme le furent en leur temps Amsterdam puis Londres, organisant autour d'elles les flux de marchandises et de capitaux, mais une pluralité de pôles de poids équivalents, liés autant par des relations de coopération que de concurrence. Tant les affaires économiques [articles pp. 26 et 30], que les relations politiques planétaires [article p. 50] se décident dans les échanges permanents qui se nouent au sein des réseaux de villes.

Celles-ci apparaissent plus que jamais aux commandes de la mondialisation. Elles tendent à se détacher des nations, jouant leur propre partition, mettant à profit leurs connexions globales avec d'autres métropoles de la planète. S. Sassen définit Londres comme une «ville en apesanteur» tant elle semble détachée du reste de l'économie britannique. On peut en dire de même de New York ou de Buenos Aires, et, bien sûr, de Hong Kong, que la Chine veille à laisser libre de ses mouvements malgré le retour de la ville dans son giron. On voit même des cités-Etats jouer à nouveau les premiers rôles dans la mondialisation, s'imposer comme des carrefours économiques et financiers planétaires, comme Singapour ou, à un niveau plus régional, Dubaï. Parallèlement à l'affirmation des puissances émergentes dans le jeu politique mondial, des villes globales poussent sur tous les continents, bouleversant parfois les hiérarchies établies, jouant des coudes dans l'arène économique mondiale. ■

#### NOTES

(1) Voir O. Dollfus, créateur du terme d'«archipel mégapolitain mondial», *La Mondialisation*, 3<sup>e</sup> éd., Presses de Sciences Po, 2007.

(2) Voir F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. III, *Le Temps du monde*, 1979, rééd. LGF, 2000.

(3) P. Bairoch, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, 2<sup>e</sup> éd., Gallimard, 1996.

(4) J. Lévy, *Europe. Une géographie*, Hachette, 1997.

(5) C. Grataloup, *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du monde*, Armand Colin, 2007.

(6) S. Gruzinski, *Les Quatre Parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, La Martinière, 2004.

(7) S. Sassen, *La Ville globale. New York, Londres, Tokyo*, 1991, trad. fr. Descartes et Cie, 1996.