

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

villes internationales

villes mondiales

72

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

villes internationales
villes mondiales

JUIN 1977

© La Documentation Française, Paris, 1977
I.S.B.N. : 2-11-000093-7

AVANT-PROPOS

Cette étude « Villes internationales et villes mondiales » avait été demandée par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), en 1976, à « Prospective et Aménagement » (PAM), équipe de chercheurs travaillant souvent en étroite collaboration avec le SESAME et largement spécialisée dans l'analyse des phénomènes urbains et l'appréciation des mutations de structures qui les caractérisent.

« Peut-il exister en France d'autre(s) ville(s) mondiale(s) que Paris », cette dernière étant a priori considérée comme telle de par son rôle unique de commandement, d'animation et de création ? Telle peut se résumer l'interrogation posée, le but étant de voir si les métropoles régionales françaises — et principalement Lyon — pouvaient accéder, et dans quelles conditions institutionnelles ou économiques, à ce statut et aux fonctions qui en découlent.

Les très grandes agglomérations se sont en effet multipliées dans le monde sous la poussée de l'industrialisation et de la démographie. Débordant largement les limites de la cité d'origine, elles étendent leur influence sur des régions entières et leur développement marque d'une géométrie difficile à saisir des aires urbaines de plus en plus vastes.

Comment s'explique ce mouvement d'émergence de grandes villes ? A quelles fins s'accomplit-il ? Dans quelle mesure la croissance urbaine traduit-elle ou affermit-elle le développement économique d'une ville ? En fonction de quelles données, cette montée en puissance se réalise-t-elle actuellement, sans parler des capitales nationales dont la primauté politique et administrative favorise incontestablement le pouvoir économique, à Munich plutôt qu'à Hambourg, à Singapour et non dans un autre secteur du continent asiatique, à Montréal enfin, pour ne citer que quelques exemples particulièrement marquants.

Toutes ces questions méritaient d'être posées, après une décennie d'efforts du Gouvernement pour promouvoir huit métropoles d'équilibre, en vue de constituer progressivement un réseau d'agglomérations capables de faire contrepoids à la capitale par leur dynamisme économique et culturel, l'importance de leurs fonctions de direction et le développement de leur rayonnement international.

Ces phénomènes avaient déjà suscité l'intérêt des sociologues, des géographes, voire même des architectes qui, en créant un vocabulaire spécifique et en décrivant les « métropoles » ou les « régions métropolitaines », montraient tout à la fois la nouveauté et l'importance de ce domaine de recherche. Il restait cependant à préciser et à développer l'articulation entre les composantes du mouvement économique et politique mondial et les forces structurant la dynamique d'une grande ville.

Si la recherche menée par « Prospective et Aménagement » se ressent du caractère ambitieux du projet, tout autant problématique que théorique, mêlant des études monographiques et une tentative de formulation conceptuelle, elle présente tout d'abord le mérite de proposer une distinction opératoire entre deux catégories de villes, les « villes internationales » et les « villes mondiales ».

Investies par des réseaux internationaux parce qu'elles constituent, à un moment donné de la transformation économique internationale, un enjeu intéressant de par leur situation géographique ou grâce à leur potentiel humain, les « villes internationales » peuvent connaître un développement certain, mais sans qu'il leur soit possible d'en intégrer véritablement les bénéfices à leur dynamique urbaine propre. A l'inverse, les « villes mondiales » sont celles qui parviennent à assurer l'interpénétration entre ces réseaux et ceux, plus locaux, qui structurent l'organisation économique et spatiale de leurs zones de domination : elles sont donc capables de drainer pour leur propre compte une part des richesses créées sur leur territoire et, partant, de maîtriser et de pérenniser une croissance qu'elles commandent en partie.

*
**

Sous cet angle, et grâce à cet éclairage, certaines des conclusions du rapport « Villes internationales et villes mondiales » peuvent orienter la réflexion et les décisions des acteurs de l'aménagement du territoire en faveur des grandes villes françaises, que leur intervention se situe au niveau national ou au niveau régional, voire même dans un cadre de coopération intercommunale (communauté urbaine, district, région urbaine...), et soit de nature politique ou administrative.

Quelle est la situation, en effet ? De 1964 à 1975, l'évolution économique et démographique des métropoles d'équilibre (Lille-Roubaix-Tourcoing, Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire, Toulouse, Metz-Nancy, Strasbourg, Bordeaux) a, pour l'essentiel, répondu aux objectifs fixés. Des équipements de grande importance, décisifs pour la réussite de cette politique, ont été réalisés : réseaux autoroutiers, aéroports internationaux, zones portuaires, constituent un maillage particulièrement serré de grandes infrastructures au service des régions.

D'autre part, la promotion qualitative de ces agglomérations a fait l'objet d'une attention toute particulière au cours des années récentes : pour qu'elles puissent jouer le rôle économique important qui devrait être le leur, ces villes ont bénéficié d'opérations de décentralisation tertiaire particulièrement intéressantes.

Une croissance quantitative réussie, un développement qualitatif largement amorcé, tels sont les heureux effets de la politique des métropoles d'équilibre. Cependant l'internationalisation de l'économie française, la volonté exprimée par ailleurs de favoriser une revitalisation du tissu des entreprises locales, impliquent — et la lecture du rapport que nous publions ici le confirme — qu'un effort supplémentaire soit consenti.

Actuellement, en effet, aucune ville française — sans poser le problème de Paris qui ne l'est peut-être que parce qu'elle joue un rôle politique et administratif capital — n'est « mondiale », selon la définition qui est donnée de ce concept : Lyon et Marseille ne sont que des « villes internationales » alors que, pour rester en Europe, Munich et Francfort tentent de passer au statut de « villes mondiales » en s'insérant dans l'axe européen Mer du Nord-Méditerranée où se concentrent les capitaux, les moyens de recherche et les centres de décision.

Cette situation n'est pas sans entraîner des interrogations sur l'avenir des métropoles régionales françaises, et plus précisément sur celui de Lyon et de Marseille qui apparaissent comme les villes les plus proches du décollage. Une « ville internationale » est certes liée aux réseaux internationaux, mais si elle en profite économiquement, elle en dépend et ne peut les diriger : une réorientation des flux économiques ou des stratégies des grandes entreprises internationales risque donc, à terme, de poser des problèmes graves pour les villes qui sont devenues trop importantes sans être maîtresses de leur destin.

Et les risques courus sont d'autant plus importants que bien souvent l'internationalisation de l'économie d'une région urbaine entraîne ou accompagne une destructuration du tissu économique local sur le dynamisme duquel s'était pourtant construit, au départ, la croissance urbaine.

Il est donc indispensable de permettre au moins à Lyon et à Marseille dans un premier temps, et justement parce que ces villes se trouvent à un tournant de leur histoire, d'accéder sinon immédiatement au rang des « villes mondiales », du moins de conforter leur situation. Elles pourraient ainsi dépasser leur situation de relative dépendance, nationale et internationale, et rivaliser avec les villes montantes de la République Fédérale Allemande.

La réalisation de cet objectif ne peut qu'être facilitée par le développement considérable des moyens modernes de communication tant urbains qu'inter-urbains, entrepris depuis plusieurs années et poursuivis encore durant le VII^e Plan.

Mais la simple mise en place d'équipements structurels, nécessaire, n'est pas suffisante : elle est d'ailleurs largement réalisée pour la plupart des grandes métropoles.

L'amélioration des équipements publics et les décentralisations d'emplois industriels ou tertiaires doivent, en premier lieu, être accompagnées et complétées par la création d'une infrastructure très complète de services tertiaires possédant des pouvoirs de décision. Seuls ces services permettront de constituer des centres dotés de fonctions de commandement et se substituant très largement aux états-majors parisiens, notamment en matière de financement et de relations internationales.

Ainsi, la Délégation à l'Aménagement du Territoire s'est-elle déjà tout particulièrement attachée à l'implantation par les banques nationales et les établissements financiers de délégations ou de directions régionales disposant de compétences étendues. Plus ambitieusement encore, elle a

poursuivi, en liaison avec le Ministère de l'Economie et des Finances et les organismes financiers concernés, la promotion de places bancaires régionales à Lyon, Nancy, à Nantes, sans parler de Lille, Strasbourg et Marseille : les délégations de compétence en matière de crédit et de commerce extérieur, réalisées au début de l'année 1976 à l'échelon lyonnais, constituent à cet égard une étape décisive.

En outre — et surtout pourrait-on dire — la réussite du projet économique dont la recherche de « Prospective et Aménagement » montre toute l'importance, passe par la structuration du pouvoir politique et culturel local.

Maîtriser le développement urbain en organisant le territoire pour éviter une partition spatiale déséquilibrée entre les activités et l'habitat, développer une image attirante pour les décideurs économiques, en mettant l'accent sur des options d'aménagement qualitatives, concevoir, ou rénover, un modèle culturel dynamique, tels sont, en dernière analyse, les types d'action qu'il est indispensable d'enclencher pour développer le rayonnement des métropoles françaises.

**

On le voit, ce rapport, qui nourrit d'une connaissance de la réalité mondiale ses réflexions prospectives pour la France, permet de prendre la mesure exacte des ambitions en faveur des grandes villes françaises.

Des efforts importants ont été réalisés, grâce à l'intervention de l'Etat : ils ont déjà donné à ces agglomérations les éléments structurants de leur croissance, qu'il s'agisse d'équipements ou de pouvoirs.

Pour l'avenir, cette promotion des métropoles doit donc être poursuivie, à condition qu'il s'agisse de favoriser leur progrès qualitatif et affermir leur rôle économique.

Mais c'est incontestablement l'échelon local qui est le mieux placé pour définir et mettre en œuvre cette politique qui, ne se limitant pas à la densification démographique ou économique de quelques secteurs urbains, doit s'appuyer, pour réussir, sur un projet et un modèle urbain répondant aux évolutions socio-politiques mondiales et sur la volonté de les mettre en œuvre.

Bruno REMOND,
*Auditeur à la Cour des Comptes,
Chargé de Mission à la DATAR.*

**VILLES INTERNATIONALES
ET VILLES MONDIALES**

Cette recherche sur
« Villes internationales et villes mondiales »
a été réalisée par
Colette DURAND,
Paul HANAPPE,
Bernard HAUMONT,
Claude LACOUR,
de **Prospective et Aménagement.**

INTRODUCTION

Existe-t-il ou peut-il exister en France des villes internationales ou des villes mondiales autres que Paris (cette dernière étant a priori considérée comme telle) ? (1).

Telle se résumait l'interrogation que nous posait la D.A.T.A.R. Sous cette apparente simplicité, que de questions ! et d'abord existe-t-il des villes mondiales ? y a-t-il un modèle reconnu ? Tout de suite, on cite New York, ou encore la conurbation du Nord-Est des États-Unis ; mais c'est pour aussitôt rejeter l'exemple comme trop extrême. Alors Paris, Londres ? mais ce sont aussi — d'abord — de grandes capitales nationales : cependant, toute capitale nationale n'est pas toujours de ce seul fait une ville mondiale... Alors de quelles villes parle-t-on ? de Montréal, Rio de Janeiro, Sydney, Francfort, Amsterdam, Zurich..., mais pour chacune d'elles surgit la spécificité, l'histoire particulière, la place dans le pays, dans la formation sociale nationale. Certes, toutes ces villes ont un quartier d'affaires fait d'immeubles de verre et de béton, un aéroport international et des autoroutes urbaines, probablement un grand hall de congrès, un centre piétonnier, des transports en commun développés... autant d'aspects extérieurs connus et étudiés que l'on pourrait détailler, dont on pourrait même se servir pour faire une classification, une typologie statique. Mais cela ne nous donnerait pas pour autant la clef du problème ; un ensemble immobilier interconnecté ultra-fonctionnel ne fait pas une place financière, pas plus qu'un parc très complet de terrains et de bâtiments ne fait un tissu industriel vivant.

Ville internationale, ville mondiale, métropole mondiale, Weltstadt... Que recouvrent ces notions floues, non définies, ambiguës ? Munich, « eine Weltstadt mit Herz » (une ville mondiale qui a du cœur), simple slogan publicitaire ou expression simplifiée de l'image urbaine (du modèle ?) que les Munichoïses (**des** Munichoïses ?) veulent construire et proposer au monde ? Alger, capitale du Tiers-Monde, qualification simpliste de journaliste à la recherche d'un titre ou reflet de l'émergence progressive d'une ville comme lieu de cristallisation d'une certaine opposition à l'ordre politico-économique aujourd'hui prévalent ?

Quelle grande ville ne tente pas de s'affirmer et de se singulariser à travers un slogan « mondialisant » ? S'agit-il de quelque inflation verbale cherchant à masquer le déclin des villes, leur impuissance à dominer un ordre mondial qui, au contraire, s'impose à elle ? ou bien est-ce le reflet d'une transformation sociale et spatiale profonde ? image de ce que la ville voudrait être ou reflet de ce qu'elle s'impose pour être demain ?

(1) C'est ainsi que l'on pourrait résumer l'interrogation que posait la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à laquelle divers travaux ont tenté d'apporter une réponse dont celle qui est présentée dans ce document.

On peut postuler avec suffisamment de vraisemblance la coexistence (et l'interaction) des deux termes de l'alternative pour tenter de cerner, par delà les qualificatifs, la pertinence d'une interrogation sur les villes « plus-que-nationales ».

En effet, dans le mouvement des grandes transformations économiques et politiques, les lignes de force de l'organisation générale de l'espace apparaissent de plus en plus imposées et tracées par les stratégies que poursuivent et cherchent à développer les forces dominantes qui sont présentes dans les grands ensembles urbains pour lesquels nous garderons provisoirement le terme de « grandes villes ». Et cette stratégie, ainsi que le montre l'évolution passée d'un certain nombre de grandes villes, se développe simultanément dans deux « champs d'application » différents : celui de la continuité (fédération et domination des espaces contigus), et celui de la discontinuité (relations avec d'autres villes et d'autres espaces). Le rapide diagnostic porté sur la situation de la Suisse et des grandes régions périphériques et sur son évolution (1) conduit à constater que certaines villes ou ensembles urbains comme Milan ou Bâle-Zurich qui développaient précédemment leur stratégie dans ces deux champs semblent maintenant privilégier le deuxième, cherchant à élargir leurs réseaux internationaux, à accroître leur rôle.

On ne peut qu'être frappé de la concomitance entre cette évolution stratégique de certaines grandes villes et le large mouvement d'internationalisation de l'économie ; on peut même poser qu'ils sont en étroite relation : seules des villes entretenant des relations stratégiques au niveau mondial — ou du moins intercontinental — peuvent espérer bénéficier activement de ce mouvement d'internationalisation de l'économie, le contrôler en partie et simultanément l'entretenir.

Beaucoup pensent qu'aucune ville de l'espace français, à l'exception bien sûr de Paris, ne semble jouer ou se préparer à jouer ce rôle international qu'assurent dès à présent ou qu'assureront demain Francfort, Zurich, Milan ou Munich. Et cette difficulté soulève un double problème : celui des perspectives d'évolution propre des grandes villes françaises dans la mesure où une fraction importante des éléments moteurs de l'économie en sera absente, celui d'un nouveau mouvement de déséquilibre de l'espace français, Paris et la région parisienne demeurant le seul lieu, en France, où ces éléments puissent prospérer et se développer.

On se proposait donc initialement de fonder une réflexion sur l'émergence d'autre(s) ville(s) mondiale(s) en France ; non pas en cherchant à décrire l'image d'un modèle dont on proposerait de copier les apparences premières, non pas en partant d'une recherche des fonctions présentes dans telle ville française ou des potentialités supposées ou espérées — démarche déjà faite, du moins en partie, et dont on sait l'importance pour dégager des actions possibles d'équipement (nourrir une programmation), mais aussi l'insuffisance pour dégager les moteurs et le sens d'une évolution (donner les éléments d'une prospective) —, mais en cherchant à comprendre le sens et les modalités de cette articulation entre mouvement d'internationalisation de l'économie et constitution d'un réseau de grandes villes à l'échelle mondiale, afin de proposer, en quelque sorte, un nouvel axe d'investigation sur les grandes villes françaises.

(1) L'Europe médiane : diagnostic pour des avenir - Travaux de Recherches et de Prospective, n° 53 - Paris, La Documentation Française, 1975.

La démarche adoptée devait donc comporter trois phases :

- une première rapide, s'appuyant largement sur des travaux que l'on espérait existants, devait permettre de cerner le concept de ville mondiale à travers quelques hypothèses ;
- celles-ci auraient alors — et c'est la deuxième phase — été étayées et précisées par l'analyse de trois grandes villes ;
- on se serait enfin recentré sur l'Europe et la France pour tenter d'amorcer une réponse à l'interrogation rappelée au début, de telle sorte que les responsables politiques et administratifs « ré-interrogent » les études et projets existants selon ce nouvel axe d'investigation.

En réalité, notre recherche bibliographique s'est révélée très infructueuse, non qu'aucun auteur, tant s'en faut, ne se soit penché sur telle ou telle grande ville, dans une période passée ou actuelle — les monographies essentiellement descriptives ne manquent pas —, mais parce que chacun s'est focalisé sur l'aspect urbanistique des grandes villes ou sur un aspect culturaliste.

Entre, d'un côté la grande ville, prise presque isolément, étudiée dans son lieu et dans le temps, et de l'autre les formations nationales et leurs rapports avec le mouvement économique, nous présumons un « pont », une relation forte et même essentielle pour comprendre la dynamique d'une grande ville, relation que nous n'avons pas trouvée explicitée ; il nous fallait faire un effort particulier pour tenter de la mieux appréhender ; et force nous est de reconnaître qu'un travail important reste à réaliser.



Il nous faut donc repartir de notre problématique initiale et, à ce stade, préciser deux éléments du raisonnement :

a) internationalisation de l'économie et grandes villes

L'internationalisation de l'économie est un vaste mouvement aux multiples composantes de plus en plus prégnantes : extension des marchés, éclatement géographique de la production, division internationale du travail, firmes multinationales, accroissement des échanges (circulation physique des marchandises, circulation des capitaux...).

En outre, ce vaste mouvement s'inscrit dans le cadre de ce que l'on peut appeler très généralement un ordre socio-politique mondial qui le favorise. Or, il apparaît que ces composantes et cet ordre ont besoin de prendre appui sur des entités spatiales d'une certaine importance — auxquelles nous conserverons pour simplifier l'appellation de villes —, et

- qui permettent un déploiement de ces composantes, donc qui offrent et contrôlent un marché direct ou indirect important de main-d'œuvre, de consommateurs, de capitaux...,
- qui puissent garantir, conforter cet ordre.

Il ne peut s'agir que de villes ou d'ensembles urbains de grande taille, soit contrôlant directement un espace industriel riche, soit assurant à travers une fonction financière et/ou portuaire, l'accès à un hinterland important ; que de villes qui puissent aussi assurer une certaine régulation politique et sociale (ce seront donc souvent, mais pas nécessairement, des capitales).

b) relations stratégiques entre grande villes

Sous cette formulation simplificatrice, nous voulons en réalité parler :

- de relations entre états-majors des grandes firmes ou entre centres de décision internes à une même firme,
- des relations financières entre firmes, banques et places financières,
- des relations commerciales à travers toutes les catégories d'intermédiaires,
- des relations politiques,
- des relations scientifiques et techniques entre laboratoires ou entre chercheurs..., etc.,

c'est-à-dire essentiellement de l'existence de réseaux internationaux et d'agents ou de groupes d'agents en interrelation sur ces réseaux. Mais ces réseaux se recoupent en divers lieux, prennent appui sur des espaces particuliers qu'ils investissent ; bref, ils contribuent à la formation et à la reproduction de systèmes urbains complexes que, par simplification, nous appelons villes ou métropoles.

On conçoit alors qu'il y ait schématiquement deux types de villes internationales :

— celles qui sont investies, « colonisées » par des réseaux internationaux, parce qu'elles constituent à un moment donné de la transformation économique internationale, un enjeu (situation géographique, potentiel humain, etc.), sans qu'il leur soit possible d'en intégrer véritablement les bénéfices à leur dynamique urbaine propre. Nous poserons, en hypothèse, qu'il s'agit de villes internationales dont la fonction est de renvoyer vers d'autres centres la plus large part de la richesse créée dans leurs zones de domination.

— celles qui parviennent à « intégrer » ces réseaux internationaux, c'est-à-dire assurent l'interpénétration entre ces réseaux et ceux plus locaux, qui structurent l'organisation économique et spatiale de leurs zones de domination. Dialectiquement, ces villes acceptent la transformation que leur imposent ces réseaux en même temps qu'elles les circonscrivent, rassemblant par là même les conditions nécessaires à leur renouvellement et à leur pérennité. Nous serions tentés de qualifier celles-ci de villes mondiales dans la mesure où, participant d'une certaine manière à la définition de l'ordre socio-politique mondial, elles sont capables de drainer et de contrôler — en partie pour leur propre compte — la part de richesse créée dans leurs zones.

Les développements précédents nous conduisent ainsi à poser deux hypothèses centrales :

HYPOTHÈSE 1

Il y a non seulement correspondance, mais relation d'homologie entre une certaine division du travail à l'échelle mondiale et un maillage urbain

sur l'ensemble du globe, chargé de mettre en œuvre cette organisation générale du travail. Ce maillage urbain est constitué de grandes villes jouant au minimum un rôle économique international.

HYPOTHÈSE 2

Pour qu'une grande ville, présente sur les réseaux économiques internationaux, puisse prétendre au rôle de ville mondiale, il est nécessaire qu'elle participe au maintien d'un ordre socio-politique mondial indispensable au bon fonctionnement de ces réseaux.

**

Au mouvement continu d'extension de la division internationale du travail, dans le cadre d'un ordre socio-politique inégalement assuré, tel qu'on a pu l'observer dans la période 1955-1970, a correspondu un mouvement d'émergence de grandes villes, répondant principalement aux besoins de l'économie. Un bref rappel historique sur les deux siècles passés (chapitre I) tentera de mieux fonder et d'explicitier cette correspondance.

Mais l'économie mondiale (1) est maintenant dans une période de mutation liée et imposée par une évolution de l'ordre socio-politique mondial (bipolarisation plus accentuée ou au contraire multipolarisation, émergence de pays producteurs de matières premières sur la scène internationale...) se traduisant par une nouvelle organisation mondiale du travail (premier traitement des matières premières dans le pays producteur, modification des branches motrices entraînant des localisations différentes des unités de production, importance des centres de recherche-développement). Le chapitre II portera sur l'explicitation de ce mouvement et les relations qu'il entretient avec des villes mondiales.

Corrélativement à cette évolution économique et politique mondiale, on est en droit de s'attendre, si nos hypothèses sont justes, à une modification du maillage urbain à l'échelle mondiale, certaines grandes villes cessant d'être « indispensables », d'autres, au contraire, le devenant ; et

l'on perçoit bien qu'une montée en puissance du « bassin méditerranéen », correspondant notamment à une coupure de l'Europe telle que les scénarios européens (2) l'on laissé entrevoir, introduit une distorsion importante dans les réseaux internationaux et nécessitera peut-être de nouveaux points d'appui.

C'est cette articulation entre composantes du mouvement économique et politique mondial et forces structurant la dynamique d'une grande ville

(1) Nous nous intéresserons aux mouvements qui affectent les pays à économie « libérale », dont certains peuvent avoir un secteur étatique très important, voire prépondérant.

(2) Scénarios européens d'aménagement du territoire, Travaux et Recherches de prospective, n° 47. Paris, la Documentation Française, 1974.

que l'on s'est efforcé de développer et de préciser en nous appuyant sur l'observation de trois villes qui nous paraissent, a priori, prises dans cette mouvance : tout d'abord Singapour, dont on sait l'extraordinaire développement en l'espace de vingt-cinq ans ; ensuite Montréal, en tant que grande ville nord-américaine, c'est-à-dire dans la mouvance de l'économie des Etats-Unis mais en même temps « périphérique » de par son histoire et son appartenance au Québec ; enfin, Munich, dont le diagnostic sur l'Europe médiane a montré l'importance potentielle et la situation exemplaire (ou contre-exemplaire) qu'elle peut présenter pour Lyon notamment.

La deuxième partie de ce rapport présente donc la « lecture » de ces trois villes selon une trame d'observation qui découle directement de la problématique développée dans le chapitre II (première partie). Enfin nous tenterons dans un chapitre VI de conclusion d'esquisser une synthèse sur la notion de ville mondiale.

Division internationale du travail et réseau de villes internationales

« ...Dès cette époque, la France et l'Angleterre étaient gouvernées par une bourgeoisie du commerce et de l'industrie... Mais à Naples ? A Naples, les richesses sont concentrées dans les mains de quelques grandes familles qui les dilapident sans en créer de nouvelles ; la noblesse se croirait déçue si elle se mettait à travailler... Tant que le royaume n'aura pas une bourgeoisie marchande et industrielle qui prenne en main les affaires et assume les responsabilités d'une classe dirigeante véritable, la meilleure volonté du monde ne pourra ici qu'enregistrer la défaite de la raison... »

(Mémoires de Porporino. Dominique Fernandez.)

Nous ne chercherons pas ici à faire un historique développé de la constitution des réseaux de grandes villes, mais plutôt, par un survol rapide et partiel, à fonder rétrospectivement la problématique esquissée dans l'introduction. Nous prendrons comme point de départ l'aube de l'industrialisation, vers 1800-1820 (1), comme moment charnière, l'organisation urbaine (sur laquelle va maintenant s'appuyer le développement industriel) étant très largement le reflet de l'ordre socio-politique des quatre ou cinq siècles précédents. Trois aspects semblent devoir être relevés :

- Le monde est constitué de plusieurs blocs relativement indifférents et impénétrables les uns aux autres, encore qu'existent déjà en germe les deux « vecteurs » de l'internationalisation que sont les colonies de peuplement et les comptoirs. Le Japon vit replié sur lui-même ; qui connaît alors Yedo (futur Tokyo) avec ses 500 000 habitants ? La Chine s'abrite derrière sa muraille ; qui connaît alors Pékin, probablement la plus grande ville du monde, la seule ville millionnaire ?

(1) Date approximativement correcte pour la France ; il conviendrait, pour l'Angleterre, de remonter vers 1760-1770.

L'Amérique du Nord, malgré sa récente indépendance, n'est pas encore un partenaire ; Philadelphie et New York ne rassemblent encore guère plus de 60 000 habitants ; Montréal n'est qu'un gros bourg de 12 000 personnes. Quant à l'Amérique latine, elle profite de la faiblesse des deux puissances colonisatrices — Espagne et Portugal — pour s'en séparer (Brésil) ou s'en dissocier.

- En Europe, du moins en Europe du Nord, la bourgeoisie partout asseoit son pouvoir, assure sa domination. Son lieu est la ville. Qu'elle soit marchande, industrielle ou « de robe », elle s'efforce d'organiser la ville, de la marquer de son emprise à travers son architecture et ses monuments.

Et tandis que Vienne (230 000 hab.) et Naples (430 000 hab.) s'efforcent de restaurer ou de maintenir un ordre économique et social déjà dépassé, Milan (135 000 hab.), Hambourg (130 000 hab.), Barcelone (120 000 hab.), Lyon (110 000 hab.), Marseille (110 000 hab.), Bordeaux (97 000 hab.), Glasgow (85 000 hab.), Liverpool (76 000 hab.)... se constituent comme autant de points forts aptes — et simultanément nécessaires — au déploiement d'une nouvelle rationalité économique, celle-là même qui justifie les voies et moyens d'une accumulation élargie.

- Mais ces villes qui sont déjà, parfois depuis longtemps, internationales, en raison des relations marchandes et financières qu'elles entretiennent entre elles et avec les comptoirs des colonies réparties sur presque toutes les côtes du monde, participent aussi à la définition et au maintien d'un ordre politique ainsi qu'à l'élaboration du modèle culturel prégnant.

D'une certaine façon, on peut dire que certaines de ces villes sont déjà, à l'échelle de leur **monde connu** (l'Europe essentiellement), des villes mondiales (on devrait dire « européennes »).

a) La période 1820-1870

On peut la résumer **pour l'Europe** comme la période de développement d'un modèle d'accumulation auto-centré, entrecoupée de violents affrontements, produits des tensions entre classes de la société que ce développement rapide exacerbe. Le métier à tisser, la machine à vapeur, la fabrication de l'acier et enfin le chemin de fer sont les vecteurs du développement, vecteurs aux mains d'une bourgeoisie industrielle très forte qui, progressivement, contrôle ou s'assure directement du pouvoir politique permettant le déploiement du mode de production capitaliste.

Le développement de l'industrie requiert une main-d'œuvre importante qui vient se localiser aux portes, puis dans les villes dont la population est, en un demi-siècle, multipliée par 3 (Lyon), 5, voire 10 (Manchester). Toutes les villes ne sont pas affectées de la même façon (la proximité des gisements de matières premières joue, notamment, un rôle déterminant), mais toutes participent, plus ou moins, à ce processus d'accumulation qui occulte des développements « différentiels ».

Durant toute cette période, le rôle de la **périphérie** (Afrique, Amérique latine...) est relativement réduit : approvisionnement en matières premières (coton), quelques marchés de produits industriels. L'Amérique latine, éclatée, est fortement coupée de l'Europe. Seuls les États-Unis, profitant d'un courant immigratoire d'origine européenne, participent eux aussi du modèle d'accumulation, du moins dans le Nord-Est, bien organisé autour

de New York (1,9 million d'habitants en 1875), Philadelphie (800 000 hab.), Boston (450 000 hab.) et Chicago (400 000 hab.).

La nécessaire extension de la production industrielle et de ses marchés se cache à peine derrière la montée du nationalisme dans les milieux libéraux pour justifier des mouvements politiques d'unification — guerre de Sécession, réunification de l'Allemagne, de l'Italie —. Alors que cette unification ouvre pour les Etats-Unis une ère de prospérité qui va la conduire vers le leadership mondial, elle ne fait, en Europe, que déplacer de quelques années l'inévitable affrontement hégémonique qui s'exprimera dans le heurt des nations.

b) La période 1870-1914

Cette période est essentiellement marquée par la lutte concurrentielle des quatre puissances « avancées » : l'Angleterre, l'Allemagne, la France et les Etats-Unis. Il leur faut simultanément renforcer leur souveraineté, maîtriser les conflits sociaux et assurer leurs marchés (approvisionnement et débouchés nouveaux). Ce faisant, et pour ce qui nous concerne ici, cette période peut être lue comme la première grande période d'internationalisation de l'économie (dans l'histoire contemporaine), dont on retiendra les aspects suivants :

— une exportation d'hommes et de capitaux d'origine européenne. A chaque crise dans les pays européens correspond une phase d'émigration particulièrement intense : 30 à 35 millions d'Européens auront émigré principalement vers les Etats-Unis, mais aussi vers l'Argentine qui en accueille plus de 5 millions, multipliant ainsi par 3 sa population initiale ; ou encore vers l'Uruguay qui reçoit durant cette période près d'un million d'immigrés pour une population initiale inférieure à 200 000 (il faut rappeler que la France, en raison de son mouvement démographique « aberrant », n'intervient que très peu dans cette émigration).

— l'expansion du commerce international lié à la révolution du transport maritime. La réduction des coûts de transport va permettre notamment aux pays d'Amérique latine de s'insérer dans les nouveaux courants du commerce mondial et dans un système de division internationale du travail caractérisé par l'exportation des matières premières vers les grandes puissances et l'importation de produits manufacturés (en 1913, le cinquième du commerce mondial des denrées alimentaires provient d'Amérique latine).

— l'ouverture du Japon aux influences extérieures, un Japon qui sort d'une phase de réunification politique et qui va se saisir d'un modèle capitaliste pour se hisser en un demi-siècle au rang de puissance mondiale concurrentielle.

Ce vaste mouvement d'internationalisation provoque une transformation des ensembles urbains à un triple titre :

— c'est une période de développement des ports, d'une part dans les pays centraux dont l'exemple le plus frappant est probablement Hambourg (dont la population passe de 350 000 à 1 350 000 habitants) ou encore Rotterdam (de 130 000 à 630 000 habitants), et d'autre part dans les périphéries, avec toutefois des rôles différentiels : tantôt simple escale sur les routes maritimes et base militaire indispensable (c'est le cas de

Singapour), tantôt point d'approvisionnement nécessaire en matières premières dont Lagos peut être considéré comme le prototype, ou support d'une exploitation locale liée à la présence de colonies de peuplement.

— l'émergence de ces ports et plus généralement des centres urbains composés pour l'essentiel de colonies de peuplement, plus ou moins variées, mais toutes d'origine européenne, constitue un deuxième trait déterminant. En un demi-siècle, un certain nombre de villes, nouvelles en tant que lieux géographiques et pourtant déjà anciennes dans leur structuration sociale, en raison des schémas et des habitudes importées par les immigrés, vont apparaître sur la scène mondiale et s'efforcer de s'intégrer dans le circuit des grandes villes européennes : Buenos-Aires, Rio de Janeiro, Montréal, Melbourne, Sydney, Détroit, Montevideo.

— chacune des grandes puissances enfin, et tout particulièrement l'Angleterre, possèdent de véritables réseaux mondiaux de villes, supports et expressions de leur puissance, en sorte qu'à la fin de cette période, on peut observer comme une juxtaposition de différents réseaux urbains orientés chacun vers une métropole. Mais, dans le même temps, ce pays-métropole tend à se confondre avec la métropole-capitale de ce pays ; et déjà le déclin — relatif — des grandes villes européennes (autres que les capitales) est sensible, elles-mêmes devenant intermédiaires ou relais dans la mise en place de ce processus de division internationale des approvisionnements, des marchés (et des sphères d'influence), tant il est vrai que ce processus accompagne et renforce corrélativement un mouvement de concentration des hommes, des capitaux, des centres de décision... et, plus fondamentalement, appelle une intervention sans cesse croissante de l'Etat.

c) La période 1914-1945

On peut caractériser cette période d'une manière très générale comme une période d'ajustement, de rééquilibrage de tensions sociales extrêmes, marquée par des phases très brutales de destruction-restructuration économique (cf. la crise de 1929), par un réajustement de l'équilibre entre les diverses puissances avec déplacement du centre principal aux Etats-Unis, prééminence du Japon en Extrême-Orient et émergence de l'Union soviétique.

Les pays d'Amérique latine, très profondément touchés par la crise économique de 1929 en raison de leur structure économique déséquilibrée, traversent une période de profonde récession, se détachent des pays européens et deviennent un lieu privilégié d'expansion pour « l'impérialisme économique » américain (Etats-Unis) ; leurs grandes villes simultanément s'internationalisent et s'insèrent dans un réseau pan-américain de plus en plus dominé et contrôlé par les Etats-Unis.

Les pays européens traversent une période de concentration économique très forte avec constitution de grands groupes, provoquant simultanément une centralisation sur quelques grandes villes et tout particulièrement sur les capitales (1). Simultanément s'amorce le déclin des bourgeoisies urbaines traditionnelles, mouvement toutefois beaucoup plus accentué en France que, comparativement, en Angleterre ou en Allemagne.

(1) L'intervention de l'Etat en tant qu'instance chargée de réguler et de déplacer les tensions sociales (notamment à travers l'expansion coloniale) est déterminante pendant cette période. Elle s'accompagne nécessairement d'une appropriation croissante du surplus dégagé par l'économie (besoins militaires), dont bénéficie naturellement la ville-capitale : l'évolution de Berlin par rapport aux autres grandes villes allemandes est, de ce point de vue, caractéristique.

d) La période 1945-1970

Trois grands mouvements nous paraissent devoir être rappelés qui marquent très profondément l'évolution des pays et des villes durant cette période :

— la très forte croissance économique dans les pays du Centre à économie libérale (pétrole, pétrochimie, construction automobile), accompagnée d'une très forte croissance urbaine, l'une et l'autre parfois se portant sur des espaces privilégiés.

— l'autonomisation progressive des pays du « Tiers-Monde » (Bandoeng 1955), fruit d'une alliance entre bourgeoisies libérales et propriétaires fonciers ou même entre bourgeoisies locales et masses paysannes contre la promesse d'une réforme agraire, dont la mise en œuvre dans les pays sans administration propre et à mode de production artisanale provoque un mouvement de prolétarianisation urbaine autour des capitales et des grands ports. Ce mouvement n'est pas sans rappeler celui des pays d'Amérique latine un siècle auparavant ; mais alors que là, les bourgeoisies issues des colonies de peuplement d'origine européenne étaient partie prenante du mouvement d'indépendance, ce même mouvement se fait ici contre les représentants de l'ancien ordre colonial, provoquant le départ de ceux-ci mais aussi le renforcement d'autres colonies de peuplement d'origine indienne ou chinoise — mouvement qui n'est probablement pas terminé dans ses effets directs et indirects.

— la structuration en un monde bipolaire différencié politiquement et économiquement, auquel correspond une division internationale (et nationale) du travail, organisant et remodelant villes et réseaux de villes.

De ce très rapide survol qui appelle une étude historique détaillée, on peut dégager quelques enseignements qui viennent renforcer nos hypothèses de départ en même temps qu'ils nous obligent à les préciser et les compléter.

Incontestablement, à chacune des périodes rappelées précédemment correspond une organisation du travail (division technique et sociale) qui se traduit par un certain maillage urbain, articulation complexe des villes jouant des rôles partiellement différents avec des intensités variables. Le processus général de concentration urbaine des cent cinquante dernières années (concomitant et associé au déploiement du modèle économique général d'industrialisation) qui, sous des modalités diverses, s'est étendu pendant cette période à l'ensemble de la planète, ne commence que depuis peu à être contesté (radicalement, à ce qu'on dit, en Chine ; quant à ses effets spatiaux et sociaux dans les pays développés) ; ce mouvement de concentration urbaine ne doit pas nous cacher des évolutions divergentes, ici l'émergence d'une ville dans un rôle international, là le déclin relatif d'une autre.

A l'actuelle division internationale du travail correspond un maillage urbain dont la trame principale, pour les **pays d'économie libérale ou mixte** (1), est composée d'une centaine de villes

- contrôlant directement ou indirectement un espace économique,
- dont beaucoup (tout particulièrement les villes-capitales) assurent une certaine régulation socio-politique,
- qui sont situées sur des réseaux d'échanges internationaux (marchandises, financiers, culturels, de défense...).

(1) Rappelons que nous ne traitons pas des villes dans les pays d'économie socialiste planifiée.

Mais on peut poser, plus généralement, qu'à chaque période de l'histoire récente, ce maillage urbain est fait d'une articulation complexe entre quatre types de grandes villes, présentant toutes des caractéristiques internationales, que l'on peut saisir par le rôle dominant qu'elles jouent à ce moment :

- des métropoles, capitales ou quasi-capitales de pays ou bloc hégémonique,
- des capitales « régionales », relais principalement politique d'un ordre socio-politique plus large qui s'impose à elles,
- des villes internationales, expression d'une division internationale du travail sans cesse appelée à se transformer,
- des villes « plus qu'internationales », qui anticipent en quelque sorte l'évolution économique et politique pour la mieux préparer et s'en mieux saisir.

D'une manière générale, « l'internationalité » de chacune de ces grandes villes est un facteur constitutif de son histoire ; chacune est ville internationale. Le problème est alors de comprendre pourquoi et comment une entité urbaine se place sur des réseaux internationaux et/ou est investie par les vecteurs du mouvement économique : pourquoi ce mouvement (on pressent que ses modalités actuelles évoluent par rapport à la période précédente), dont on sait par analogie avec les époques précédentes qu'il prendra appui plus sur certaines villes que sur d'autres, se portera-t-il effectivement sur telle ou telle ville ? comment certaines villes appellent-elles et suscitent-elles un renforcement de ce rôle international ? en fait, comment s'y préparent-elles ?

Processus de mondialisation et villes mondiales

« Or, c'était le temps où les pays riches, hérissés d'industries, touffus de magasins, avaient découvert une foi nouvelle, un projet digne des efforts supportés par l'homme depuis des millénaires : faire du monde une seule et immense entreprise... ».

(L'Imprécateur. René-Victor Pilhes).

Quelle est donc cette évolution économique et politique qui pousse et porte et transforme certaines grandes villes, sinon un ample processus de mondialisation se déployant contradictoirement sur une mosaïque d'Etats-nations qu'il faut regarder comme une partition spatialement hiérarchisée mais non stabilisée.

C'est aux alentours de 1960 que le néologisme de mondialisation a fait son apparition, appliqué à des phénomènes et des processus aussi divers que la crise des valeurs, l'extension de l'urbanisation, la montée en puissance des grandes firmes multinationales, l'uniformisation de certaines caractéristiques des modes de vie, l'accessibilité du plus grand nombre aux moyens de communication : radio, film, puis surtout télévision.

Quelques années après, dans le marketing urbain, puis plus timidement dans le discours des aménageurs ont surgi les expressions de « villes mondiales », de « métropoles mondiales », sans que personne, apparemment, ne se soit posé la question de savoir s'il y avait un rapport de ces phénomènes à cette expression.

C'est pourtant cette hypothèse d'une très profonde correspondance, d'un rapport très étroit que nous posons ici : face à ce mouvement de mondialisation, et à cause de lui, quelques villes jouent ou vont jouer un rôle mondial en ce sens qu'elles sont ou deviennent le lieu singulier de la définition d'un ordre socio-économique mondial et le moteur privilégié de sa diffusion. Se trouvent ainsi identifiées, bien sûr, les capitales mondiales déjà existantes (sur lesquelles nous ne nous pencherons pas), mais d'autres entités vont apparaître car cet ordre nécessite et appelle l'émergence de quelques lieux nouveaux, tout particulièrement dans le Tiers-Monde (Alger ? Téhéran ? Hanoï ? Kuala Lumpur ? Djakarta ?...); de même qu'il nécessite et appelle le renforcement de villes déjà anciennes qui se trouvent dans une situation adéquate, fruit de leur histoire et des caractéristiques de l'aire géographique qu'elles contrôlent.

Comment s'effectue cette insertion dans le mouvement de mondialisation de l'économie ? Comment s'organise cette participation à l'ordre socio-économique mondial selon des modalités spécifiques ? Telles sont les deux interrogations auxquelles nous sommes confrontés pour tenter de mieux cerner ce concept de ville mondiale.

1 - MONDIALISATION DE L'ECONOMIE ?

Il semble pertinent de dire que l'internationalisation de l'économie, et par suite l'intégration progressive des économies nationales dans l'économie (capitaliste) mondiale, s'est faite selon trois processus :

- l'internationalisation de la marchandise,
- l'internationalisation du capital financier,
- l'internationalisation de la production.

Nous poserons que la mondialisation correspond à une extension de chacun de ces processus et à leur combinaison par l'intermédiaire de l'agent moteur essentiel que sont les grandes firmes multinationales (1).

L'internationalisation de la marchandise est déjà ancienne et s'inscrit dans l'héritage de l'économie marchande fondée sur l'échange international (et inter-métropoles). Ces échanges, produits à l'origine par des différences liées à la nature des sols et des climats, c'est-à-dire à une abondance et à une rareté « naturelles », n'ont cessé de se développer ; ils ont favorisé l'émergence de certaines villes, les ports et les comptoirs, suscité très tôt des formes de marginalité à leur contrôle (les îles, les villes libres...). Ils se sont inscrits très vite aussi à l'intérieur des systèmes territoriaux des empires coloniaux — espaces de protection des marchés et des investissements.

Tableau 1

Taux de croissance annuel moyen (%) des exportations

	1950/1960	1960/1968	1968/1971
Etats-Unis	5,1	7	8,3
Europe	8,1	9	15,5
C.E.E.	4,8	5,1	13,3
Japon	10,4	10	15,7
Pays en voie de développement	2,9	6,4	11,8
Monde	6,3	8,2	13,4

Source : CNUCED, Manuel statistique 1973.

Mais ce qu'il faut relever maintenant, c'est l'homogénéisation des structures de consommation individuelles et collectives, l'uniformisation, la standardisation des produits, l'extension de l'univers marchand, bref la mondialisation de la marchandise.

L'internationalisation du capital financier n'est pas récente, du moins sous sa forme simplifiée d'exportation de capitaux. Mais hormis la création d'infrastructures et la mise en valeur agricole et minière des territoires

(1) Il ne s'agit pas ici de développer et justifier l'analyse du processus d'internationalisation ; d'autres travaux y ont été consacrés auxquels nous nous sommes référés et notamment :
 ● dans la collection Etude de politique industrielle, La division internationale du travail (n° 9),
 ● dans la collection Travaux et Recherches de Prospective, Les formes multinationales (n° 34),
 Les firmes multinationales et division internationale du travail (n° 55).
 Le scénario de l'Inacceptable. Sept ans après (n° 68)
 Publications de La Documentation Française.

coloniaux ou dépendants, elle est restée longtemps limitée. On en connaît les raisons : les pays industriels jusqu'au milieu du XX^e siècle offraient une rémunération suffisante aux capitaux nationaux industriels (1). Les gains de productivité ne cessaient de croître : les guerres, les innovations technologiques, les périodes dépressives (les crises) permettent des relances de la production. De surcroît, la partition spatiale en Etats-Unis dominant des empires coloniaux constituait une barrière difficilement perméable à la circulation des capitaux et donc aux investissements secondaires.

La fin de la Seconde Guerre mondiale et les opportunités d'investissements qu'offraient les pays vaincus (Allemagne, Japon) comme les pays vainqueurs (Grande-Bretagne, France, Belgique, par exemple), le coût financier du maintien des empires coloniaux avant leur dislocation, puis les investissements étrangers dans les pays en voie de développement, la concentration capitaliste dans les sociétés industrialisées d'économie concurrentielle devaient provoquer un fort mouvement d'exportation des capitaux d'abord à partir du plus puissant et du plus dynamique pays industriel, les Etats-Unis, qui prennent ainsi le relais de la Grande-Bretagne, puis des pays industriels ré-équipés, et notamment dans la dernière décennie le Japon et l'Allemagne.

Tableau 2
Investissements directs des Etats-Unis à l'étranger

	1966		1970		1974	
	(milliards de dollars)	%	(milliards de dollars)	%	(milliards de dollars)	%
Ensemble des pays						
Niveau des investissements	51,8	100	75,5	100	118,6	100
Flux d'investissement	3,6	100	4,3	100	7,5	100
Bénéfices rapatriés	5,2	100	4,8	100	17,6	100
Bénéfices réinvestis	1,8	100	3,2	100	7,5	100
dont pays en voie de développement						
Niveau des investissements	13,9	26,8	19,2	25,4	28,5	24
Flux d'investissement	0,5	13,8	0,98	22,8	1,7	22,6
Bénéfices rapatriés	1,97	37,8	2,3	47,9	12,5	71
Bénéfices réinvestis	0,43	23,8	0,6	18,7	1,6	21,3

Source : Survey of Current Business, 1975.

Depuis, la tendance à la mondialisation des investissements s'est considérablement développée sous la pression des firmes multinationales, elle ne connaît **quasiment** plus de frontières. A des degrés divers, elle a transformé tous les Etats-nations en pays investis. Elle a du même coup assuré l'internationalisation complète de la production.

L'internationalisation de la production s'est développée dans un premier temps et de manière privilégiée dans le secteur des produits manufacturés et dans les rapports Europe-Etats-Unis. Elle a été largement impulsée par ces derniers et a bénéficié de la croissance rapide de l'économie mondiale à partir de 1945. Les Etats-Unis, sortis du deuxième conflit mondial avec une force accrue, étaient en mesure d'imposer la suppression d'un certain nombre de barrières au développement de leur économie et à la constitution d'un nouvel ordre économique (libéralisation des échanges commerciaux avec la conclusion du General Agreement on Tariffs and Trade, libéralisation des mouvements de capitaux, libre accès des Etats-Unis aux matières premières des colonies des pays européens...).

(1) Bien qu'on ait pu noter, à certaines périodes, notamment au début du siècle avant la première guerre mondiale, une baisse des rémunérations des capitaux provoquant une forte poussée d'exportation et d'internationalisation des capitaux.

Tableau 3
Rapport de la production internationale (1)
aux exportations pour les principaux pays industrialisés

en pourcentage

	1950	1960	1967	1975
Etats-Unis	236	314	381	395
Royaume-Uni	233	240	252	214
France	—	—	105	95
R.F.A.	—	14	27	37
Japon	—	15	36	38

Source : Les Sociétés multinationales et le développement mondial, Nations-Unies, 1973.

Les firmes multinationales constituent l'agent moteur essentiel de cette internationalisation de la production. Leur implantation actuelle à l'échelle mondiale leur permet plus aisément de réduire leurs coûts en déplaçant matières premières, dispositifs de production et d'échanges, conformément aux critères de l'utilisation optimale des ressources mais aussi en fonction des équilibres politiques. Contrairement aux époques antérieures, celles du colonialisme, et de l'impérialisme du laissez-faire, il s'agit à la fois pour les firmes multinationales d'une lutte pour des sources de matières premières, des marchés privilégiés, des champs d'exportation de capital et d'une lutte pour contrôler de nouvelles formes de combinaison de capitaux (voire s'y opposer), en échappant aux mécanismes concurrentiels du marché. De plus en plus, en effet, les firmes multinationales procèdent (sont contraintes de procéder) à des « montages » dans lesquels la majeure partie des capitaux est d'origine locale ou nationale, publique ou privée ; il leur faut donc s'efforcer de garder la maîtrise de l'opération par le contrôle des technologies et celui des approvisionnements et des marchés (2).

De là découlent trois aspects majeurs de la division actuelle du travail à l'échelle mondiale :

- la localisation « en lieux sûrs » des centres de recherche, recherche-développement et contrôle des processus de production ;
- la spécialisation de plus en plus fine, « intra-produit », des économies avec constitution de réseaux de dépendances croisées et contrôle « extra-national » de ces réseaux ;
- le clivage de l'appareil économique des pays en voie de développement avec d'un côté l'amorce d'une base nationale composée d'entreprises à technologie courante et satisfaisant à la demande locale, et de l'autre une « enclave » constituée d'entreprises à technologie parfois très évoluée et travaillant pour l'exportation.

Nul doute que certaines villes, dès lors qu'elles peuvent faire admettre ou respecter l'ordre indispensable, constituent des lieux d'ancrage privilégiés pour le renforcement de cette division du travail.

Nul doute aussi que cette division du travail et, plus généralement, le processus de mondialisation de la production heurtent les nationalismes en même temps qu'ils les affirment, s'accommodent mal des tentatives de dépassement multi-national en même temps qu'ils les provoquent. D'où le « rêve » de l'entreprise mondiale « dénationalisée » qu'exprime, par exemple, les trois déclarations suivantes :

(1) La « production internationale » est estimée en multipliant par 2 la valeur des Investissements internationaux directs.

(2) « Ainsi pour couper court au fléchissement de la production de capital privé en métropole, il faut le renforcer à l'étranger. En d'autres termes, les besoins d'expansion des grandes entreprises exigent qu'une part plus grande du monde soit capitalisée... seulement ce développement-là, obéissant en tous points aux impératifs de l'accumulation de capital privé, a pour effet d'assujettir aux lois du marché les pays en voie d'industrialisation », MATTICK, Marx et Keynes, les limites de l'économie mixte. Paris, Gallimard, 1972.

- Carl GERSTACKER, chef du géant mondial de la pétrochimie Dow Chemical, déclare lors d'une conférence de presse à la Maison Blanche qu'il a longtemps rêvé « d'établir l'état-major mondial de la Dow Chemical Company sur le sol réellement neutre d'une île que ne posséderait aucune nation, qui ne serait redevable à aucune nation, ni aucune société ».
- De même, Charles KLINDLEBERGER, l'économiste, déclare : « L'entreprise internationale n'a pas à témoigner davantage de loyauté envers un pays plutôt qu'un autre. Elle n'a pas de pays où elle se sente plus complètement chez elle qu'ailleurs ».
- Quant à Jacques MAISONROUGE, l'un des dirigeants d'IBM, il écrit : « Pour les projets d'une affaire, les limites qui séparent une nation d'une autre n'ont pas plus de réalité que l'équateur. Il existe simplement des limites appropriées entre entités ethniques, linguistiques et culturelles. Elles ne définissent ni les besoins d'une affaire, ni les tendances des consommateurs. Une fois qu'une direction a compris et accepte cette économie mondiale, sa vision du marché — et sa planification — s'étend nécessairement. Elle considère le vaste monde comme le prolongement d'un marché particulier ».

Ces discours « utopiques » ne sauraient toutefois faire oublier que les firmes multinationales tirent encore aujourd'hui leur puissance de leur base nationale originelle et de la force militaire que celle-ci représente. Mais ils témoignent que ces dirigeants rêvent à une mondialisation de l'économie sous leur impulsion et leur contrôle, mondialisation qui se réalise dans le cadre non seulement d'une concurrence entre firmes, mais aussi de firme et Etat contre firme et Etat.

Sous ce seul angle économique, il va de soi que les grandes places financières ou les villes qui tentent de maintenir ou de renforcer leur rôle de place financière sont des villes mondiales ou des villes qui tentent de le devenir. Elles doivent cependant articuler leurs relations avec d'autres villes capables à leur tour d'organiser et d'encadrer leur environnement régional pour y moduler les effets des décisions des Etats nationaux en matière de production de capital non concurrentiel et pour participer à la collecte du profit et à sa redistribution à un niveau international.

2 - UNIFORMISATION DES SYSTEMES SOCIO-POLITIQUES ET DES IDEOLOGIES ?

Dès lors se pose la question de savoir si un mouvement de mondialisation analogue touche les systèmes socio-politiques, les idéologies et les modes de vie.

a) Il paraît audacieux de poser que la plupart des sociétés tendent à évoluer vers un même type d'Etat. Pourtant quels que soient les contenus — qu'on affirme différents —, les formes étatiques impliquant et sanctionnant une hiérarchie des groupes sociaux (de la bourgeoisie aux ouvriers, de la bureaucratie d'Etat aux ouvriers et aux paysans, de la technocratie aux administrés, etc...) apparaissent quasiment universelles.

Malgré les disparités de tous ordres, les différences liées à l'histoire, dès lors qu'un pays s'engage dans la voie de l'industrialisation (qu'il attire ou accepte des entreprises internationales), il se rapproche du modèle de structure et de fonctionnement étatiques des pays déjà industriels : gouvernement, assemblées, administration, armée, budget, système de planification spatiale et économique, etc... Cette convergence des formes est liée, entre autres, aux contraintes qu'impose la partition sociale en groupes différents (ouvriers, paysans, commerçants, fonctionnaires...) dont il faut réguler les rapports antagonistes. Dès qu'un pays s'engage non

seulement dans la voie de l'industrialisation mais dans celle du développement, c'est-à-dire de la constitution d'un secteur productif propre et des infrastructures afférentes qui nécessitent une accumulation de capitaux fondée sur le profit (1), la convergence des formes étatiques et des contenus sociaux qu'elles expriment s'accroît. L'accumulation capitaliste jusqu'à présent s'est toujours faite, en effet, de façon autoritaire (et non pas spontanée) sous la direction d'une caste, d'une classe ou d'un appareil d'Etat centralisé.

On ne peut certes postuler une uniformisation, mais plutôt observer une tendance à une certaine convergence. En tout cas, quelle que soit la structuration sociale sous-jacente, les Etats doivent intervenir face au mouvement de mondialisation de l'économie et force est de reconnaître que leur comportement, les structures et les règles qu'ils élaborent sont semblables, que l'Etat soit de type militaire ou social-démocrate, fédéral ou centralisé...

b) Bien que la tendance à l'homogénéisation des idéologies soit moins apparente, les indices ne manquent pas pour estimer qu'elle est à l'œuvre.

Si l'on met de côté les religions et les croyances qui restent diversifiées — encore que l'on enregistre dans ce domaine une progression constante du monothéisme (et plus encore de l'athéisme) —, il apparaît que se diffuse rapidement, dans des pays qui jusqu'à présent en étaient préservés, un système de valeurs fondé sur le travail, l'efficacité, le progrès, la fonctionnalité, le technicisme, la rationalité, la rentabilité, etc...

L'adhésion à ce système de valeurs et sa diffusion semblent indissociables du passage d'une économie à dominante agricole à une économie à dominante industrielle. Elles sont nécessaires à la phase d'accumulation capitaliste qui apparaît jusqu'à preuve du contraire comme un point de passage obligé au développement, à la croissance industrielle. Celle-ci en renforçant, qu'on le regrette ou qu'on l'approuve, le pouvoir des villes sur les campagnes efface lentement mais sûrement les traditions populaires, la culture paysanne, certaines formes de l'art, la production artisanale (en ce qu'elle avait d'unique) qui prennent le chemin des musées.

Cette évolution s'applique également aux symboles et aux signes que l'extension des media tend à sélectionner et à uniformiser.

c) Enfin, il s'agit là d'un aspect désormais mieux connu, la tendance à la mondialisation porte sur le mode de vie. Lorsque les habitants d'un pays, d'une région entament, contraints ou non, un processus de transformation économique, qui éloigne une partie de plus en plus grande de la population de rapports directs à la nature, les spécificités des modes de vie liés aux sols, aux climats, aux saisons, aux croyances populaires disparaissent au profit d'un mode de vie analogue. Il faut avoir présents à l'esprit les millions d'écoliers et d'écolières en uniformes bleus et blancs du Sud-Est Asiatique à l'Afrique noire, les centaines de milliers d'étudiants en jean's sur les campus universitaires d'Europe et d'Amérique latine, la rentrée des usines et des bureaux, le jour de repos hebdomadaire, les manifestations du premier mai à Kuala Lumpur comme à Milan, les familles entassées dans les F2, les F3, hérissés d'antennes de télévision de Bangkok à Dakar pour mesurer, au-delà de la misère et de la pauvreté, la puissance des tendances à la constitution d'un mode de vie similaire dans le monde.

(1) Cette accumulation peut aussi provenir d'une rente comme le pétrole.

3 - VILLES MONDIALES : UN PREMIER ECLAIRAGE

Si au niveau de l'économie œuvrent les tendances à la mondialisation, on peut raisonnablement avancer qu'elles sont accompagnées de mouvements analogues dans les structures étatiques, les idéologies et les modes de vie. Cette poussée mondialisante, tendant à dépasser l'antagonisme entre les Etats-nations déjà créés ou en voie d'émergence et l'extension de l'internationalisation de l'économie, apparaît liée avant tout à la nature même du capital, de son accumulation de sa mise en valeur. Le stade capitaliste, nous l'avons dit, entraîne une partition nouvelle, un élargissement de la main-d'œuvre ouvrière. La constitution d'un Etat national entraîne de son côté une rivalité entre les ethnies concernées par sa création ou son maintien. Ce sont deux obstacles qui contrecarrent les tendances profondes à la mondialisation.

Or, quel que soit l'origine des capitaux : prêts d'Etat, autofinancement des firmes, épargne privée, des garanties s'imposent, garantie de remboursement, garantie de profit, garantie de la propriété privée. Elles impliquent l'existence et le maintien d'un certain ordre socio-politique interne à chaque pays ne menaçant pas les équilibres mondiaux.

Pour ce qui est des Etats prêteurs, la meilleure garantie reste encore l'imbrication mondiale des marchés et des sources d'approvisionnements. L'interdépendance non seulement économique mais militaire fait qu'entre Etats la bonne conduite est très généralement de règle en la matière.

Bien que l'on constate une certaine propension des Etats les plus riches à consentir des prêts (et même à investir directement) aux Etats où, par la force ou le consensus, règne une certaine stabilité socio-politique, le fait reste que, quels que soient les régimes politiques, les contentieux finissent toujours par se régler entre Etats à l'amiable. Les investissements privés n'ont pas les mêmes garanties. Aussi préfèrent-ils, à plus d'un titre, se porter dans des zones géographiques totalement sûres au plan économique et social.

Le contrôle et la régulation sociales sont du ressort des Etats nationaux en raison des répercussions politiques qu'ils peuvent avoir. Toutefois, les villes y prennent une part importante dans la mesure où elles sont à même de propager des modèles de consommation, de comportement, etc..., qui leur permettent de peser sur leur environnement rural et d'en accélérer la transformation en zone de production industrielle, dans la mesure où elles abritent des groupes urbains capables de structurer une société locale, de drainer les capitaux régionaux et d'en assurer la mise en valeur. Les capitaux qui cherchent à investir ou à spéculer trouvent dans les villes des sources de capitaux relais, de main-d'œuvre, d'équipements, d'informations, de formation qui leur sont nécessaires.

Cependant, il ne suffit pas qu'une ville se plie aux nouvelles caractéristiques de l'évolution économique pour qu'elle soit qualifiée de mondiale ; il peut ne s'agir que de la nécessaire transformation d'une ville internationale.

Le concept de ville mondiale doit plutôt être rapproché du mouvement de mondialisation, concept posant que certaines grandes villes sont capables d'anticiper ce mouvement et de se préparer à l'accompagner. Ces tendances à la mondialisation se heurtent à de nombreux obstacles — peut-être temporaires — d'ordre idéologique, ethnique, voire racial, sources de conflits, comme le sont plus généralement les inégalités sociales. C'est en imposant, notamment à travers l'organisation de l'espace urbain et péri-urbain, un modèle de comportement collectif qui tienne compte, de manière transitoire, à la fois de l'héritage spécifique du passé et des impératifs du présent qu'une ville devient autre chose que la cire molle où s'inscrivent les processus de mondialisation.

Ainsi se trouvent précisées les caractéristiques générales des villes mondiales dont nous parlions précédemment en indiquant qu'elles étaient « le lieu singulier de la définition d'un ordre socio-économique mondial et le moteur privilégié de sa diffusion ». Elles doivent en effet être capables d'encadrer politiquement et idéologiquement une région ; d'en centraliser l'épargne, d'y focaliser les capitaux et d'en assurer la productivité, etc...

On voit la complexité des fonctions que doit aujourd'hui remplir une ville mondiale face aux mouvements parfois antagonistes qui affectent l'évolution globale des nations et des Etats. Il semble notamment nécessaire que ces villes puissent émettre un modèle particulier de développement économique et culturel recevable par des groupes sociaux divers, quels que soient les lieux où ils sont localisés.

Ce modèle économique et culturel qui n'est pas, nous l'avons dit, encore achevé, est fondé sur les concepts d'**efficacité** (des moyens de communications), de **rapidité** (exécution des décisions), de **communicabilité** (accession aux autres et aux informations), de **sécurité** (des biens et des personnes), etc... En outre, les formes urbaines doivent s'offrir à une lecture immédiate : quartier des affaires, centre commercial, lieux d'habitation, coexistence spatiale et culturelle des ethnies, etc..., en sorte que les groupes sociaux les plus divers puissent les « comprendre » et s'y reconnaître.

Ainsi, une ville mondiale serait une ville où parviendrait à s'interpénétrer en forme de système un grand nombre de fonctions jusque-là relativement indépendantes les unes des autres, même si certaines d'entre elles avaient acquis la dimension internationale, système qui serait le reflet d'une alliance entre les groupes dominants de la ville, apte à assurer une convergence entre la dynamique propre de la ville, son projet, et les tendances mondialisantes sur le plan social, économique et culturel.

L'appel au développement de nombreux pays renforce le caractère mondial des échanges, des investissements, de la production, de la consommation. Tant que le fait national, ses contraintes et ses servitudes constituent un frein, sinon une barrière difficilement franchissable, les villes et seulement certaines d'entre elles, s'avèrent des espaces clés d'articulation entre les phénomènes hérités du passé et les phénomènes nouveaux ou naissant de l'actuelle phase historique et, en même temps, se posent comme des lieux de réorganisation des fragments anciens et des éléments en cours d'émergence, et de dépassement des antagonismes que comporte cette situation.

La formation d'un réseau de villes mondiales doit permettre que s'établissent des relations globales, chacune de ces villes étant le point de rencontre d'une demande générale (investissements, innovation, modèle culturel, modernisation...) qui ne peut encore aujourd'hui s'exprimer que de façon disparate. La mise en rapport des productions culturelles, des productions de biens et de services, des marchés, des ethnies ou des races, tend à l'émergence de lieux susceptibles de transcender les rapports de force internationaux provoqués par les disparités de croissance, par la division internationale du travail, par les aspects nationaux des affrontements ethniques, linguistiques ou de classes.

Et si nous ne sommes pas encore capable d'élaborer une typologie des villes mondiales, au moins peut-on en rappeler deux critères fondamentaux :

— les villes mondiales sont à la fois dépendantes et transcendantes de la division internationale du travail,

— elles relèvent moins d'une hiérarchie urbaine au sens classique du terme que **d'une aptitude à articuler en un même lieu les éléments caractéristiques de multiples réseaux économiques et sociaux, d'une compétence pour définir un projet et un modèle urbain répondant aux évolutions socio-politiques et économiques mondiales, et d'une volonté pour les mettre en œuvre.**

LES VINGT-CINQ PREMIERES VILLES
EN 1825, 1900, 1968 - EVOLUTION

	1825		1900		1968	
	Rang	Population	Rang	Population	Rang	Population
Peking (China)	1	1 350 000	13	1 100 000	19	4 750 000
London (Britain)	2	1 335 000	1	6 480 000	3	11 025 000
Canton (China)	3	900 000	29	670 000	58	2 250 000
Paris (France)	4	855 000	3	3 330 000	6	8 850 000
Constantinople (Turkey), Istambul	5	675 000	19	900 000	53	2 325 000
Hangchow (China)	6	600 000	77	350 000		
Yedo (Japan), Tokyo	7	530 000	7	1 497 000	1	20 500 000
Soochow (China)	8	480 000	43	500 000		
Kyoto (Japan)	9	350 000	72	362 000		
Naples (Naples)	10	350 000	34	563 000		
Osaka (Japan)	11	340 000	18	931 000	4	10 900 000
St Petersburg (Russia), Leningrad	12	324 000	8	1 439 000	21	4 350 000
Bombay (British)	13	300 000	24	780 000		
Lucknow (Oudh)	14	300 000	108	265 000		
Vienna (Austria)	15	288 000	6	1 662 000	67	2 020 000
Patna (British)	16	269 000				
Moscow (Russia)	17	262 000	12	1 120 000	5	9 150 000
Cairo (Egypt)	18	260 000	33	595 000	15	5 900 000
Sian (China)	19	259 000	88	300 000		
Lisbon (Portugal)	20	249 000	71	363 000		
Ningpo (China)	21	230 000	110	260 000		
Calcutta (British India)	22	230 000	14	1 085 000	9	7 900 000
Fuchow (China)	23	225 000	61	420 000		
Berlin (Prussia), West Berlin	24	222 000	4	2 424 000	47	2 500 000
Nanking (China)	25	200 000	104	270 000		
New York (U.S.)	42	170 000	2	4 242 000	2	16 900 000
Chicago (U.S.)			5	1 717 000	11	7 435 000
Philadelphia (U.S.)	52	138 000	9	1 418 000	18	5 025 000
Manchester (Britain)	46	155 000	10	1 255 000	36	2 890 000
Birmingham (Britain)	30	122 000	11	1 248 000	41	2 665 000
Boston (U.S.)			15	1 075 000	26	3 575 000
Glasgow (Britain)	39	173 000	16	1 072 000	74	1 860 000
Liverpool (Britain)	41	170 000	17	940 000		
Hamburg (Germany)	56	130 000	20	895 000	52	2 335 000
Shanghai (British)	66	115 000	21	837 000	10	7 800 000
Buenos Aires (Argentina)			22	806 000	7	8 600 000
Budapest (Hungary)			23	792 000	51	2 350 000
Ruhr (Germany)			25	766 000	17	5 150 000
Los Angeles (U.S.)					8	8 455 000
Mexico City (Mexico)	33	176 000	79	344 000	12	7 200 000
São Paulo (Brazil)					13	6 600 000
Rio de Janeiro (Brazil)					14	6 100 000
Bombay (India)					16	5 650 000
Detroit (U.S.)			91	297 000	20	4 625 000
Seoul (South Korea)					22	4 175 000
San Francisco (U.S.)			57	439 000	23	4 150 000
Djakarta (Indonesia)					24	3 750 000
Delhi (India)					25	3 750 000

Source : CHANDLER, T.G. Fox, 3000 years of Urban Growth. Academic Press Inc. 1974.

WORLD'S LARGEST CITIES

1825

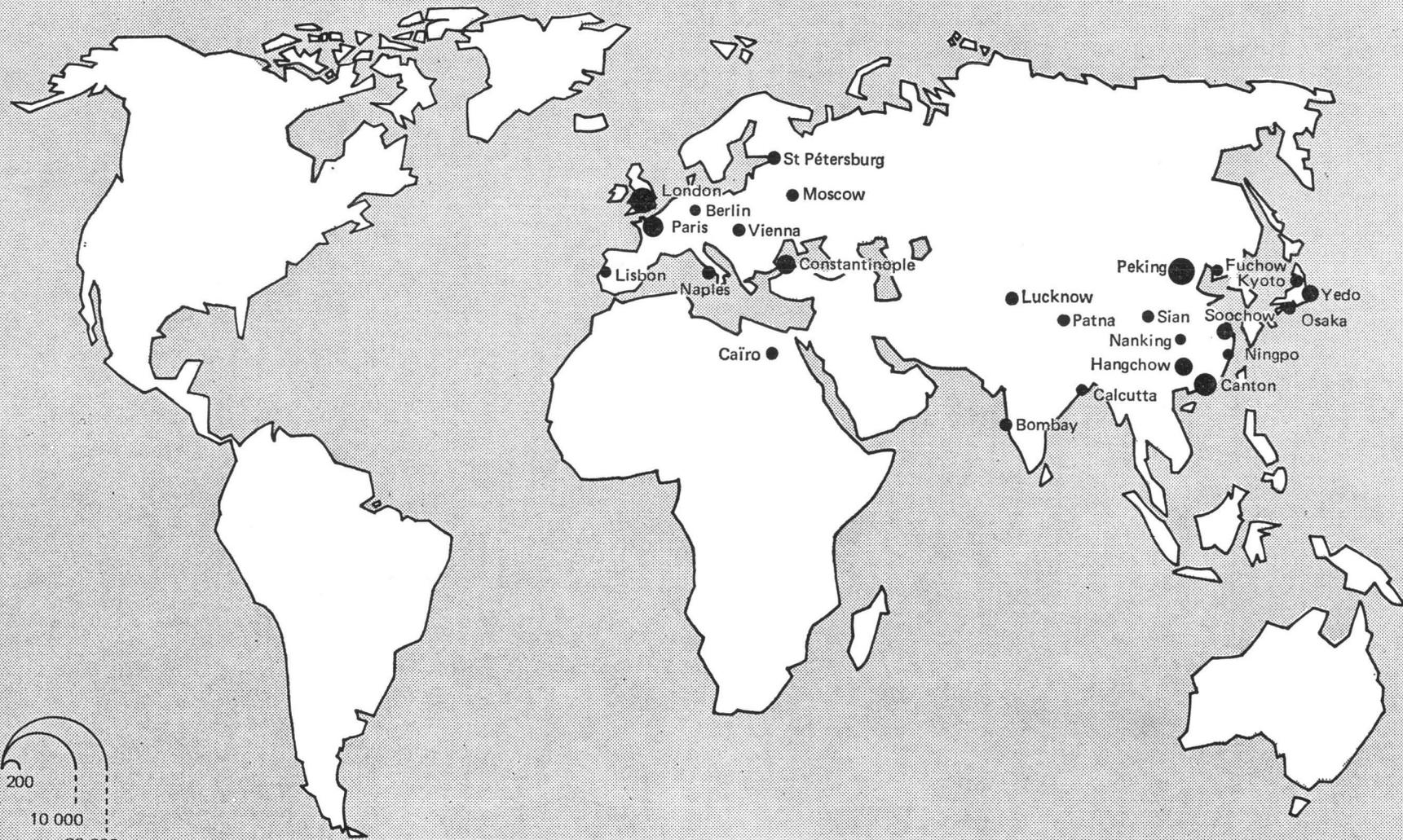
1	Peking (China)	1 350 000		
	London (Britain)	1 335 *		
	Canton (China)	900		
	Paris (France)	855		
	Contantinople (Turkey)	675		
	Hangchow (China)	600		
	Yedo (Japan)	530		
	Soochow (China)	480		
	Kyoto (Japan)	350		
10	Naples (Naples)	350		
	Osaka (Japan)	340		
	Saint-Petersburg (Russia)	324		
	Bombay (British)	300		
	Lucknow (Oudh)	300		
	Vienna (Austria)	288		
	Patna (British)	269		
	Moscow (Russia)	262		
	Cairo (Egypt)	260		
	Sian (China)	259		
20	Lisbon (Portugal)	249		
	Ningpo (China)	230		
	Calcutta (British)	230		
	Fuchow (China)	225		
	Berlin (Prussia)	222		
25	Nanking (China)	200		
	Wuchang		Lyon	141
	Hyderabad	200	Philadelphia	138
	Amsterdam	196	Rome	138
	Dublin	194	Surat	138
	Seoul	192	Smyrna	135
	Mukden	180	Hamburg	130
	Madrid	178	Adrianople	125
	Mexico City	176	Nanchang	
	Benares	176	Warsaw	124
	Chungking		Birmingham	122
	Chengtu	175	Havana	121
	Tientsin	175	Barcelona	120
	Fatshan	175	Marseille	119
	Glasgow	173	Chinkiang	118
	Madras	172	Nagpur	115
	Liverpool	170	Shanghai	115
	New York	170	Bagdad	110
	Milan	168	Poona	110
	Palermo	168	Turin	109
	Lanchow	160	Amritsar	109
	Manchester	155	Copenhagen	108
	Delhi	150	Jehol	107
	Edinburgh	145	Tunis	105
	Murshidabad	145	Kanazawa	103
50	Kingtehchen	144	Leeds	102

* Population en milliers d'habitants.

Data from Richard Forstall's table for Rand McNally & Co.

1825

LES VINGT CINQ PREMIERES VILLES



WORLD'S LARGEST URBAN AREAS

1900

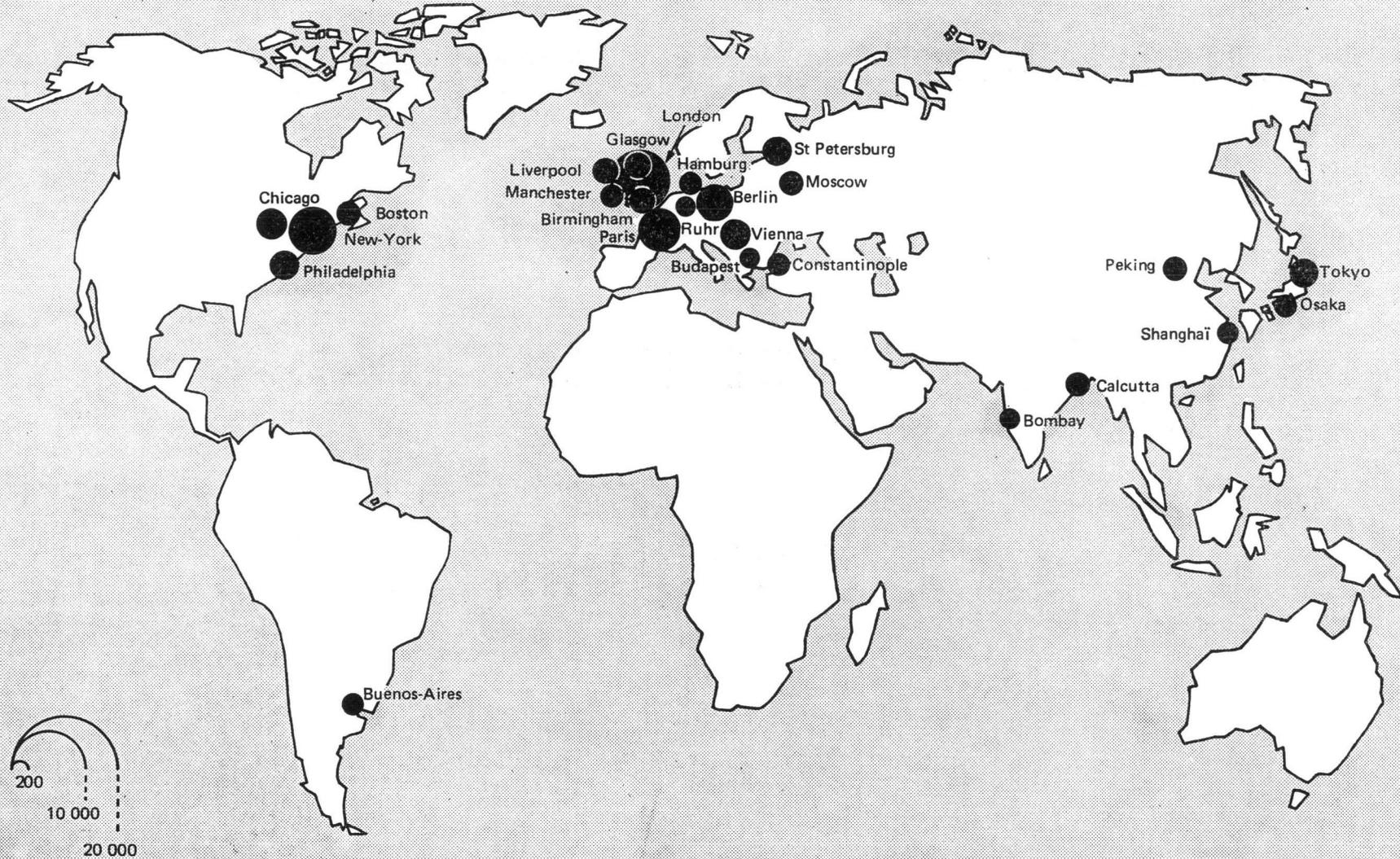
	1 London (Britain)	6 480 000	
	New York (U.S.)	4 242 *	
	Paris (France)	3 330	
	Berlin (Germany)	2 424	
	Chicago (U.S.)	1 717	
	Vienna (Austria)	1 662	
	Tokyo (Japan)	1 497	
	Saint-Petersburg (Russia)	1 439	
	Philadelphia (U.S.)	1 418	
	10 Manchester (Britain)	1 255	
	Birmingham (Britain)	1 248	
	Moscow (Russia)	1 120	
	Peking (China)	1 100	
	Calcutta (British India)	1 085	
	Boston (U.S.)	1 075	
	Glasgow (Britain)	1 072	
	Liverpool (Britain)	940	
	Osaka (Japan)	931	
	Constantinople (Turkey)	900	
	20 Hamburg (Germany)	895	
	Shanghai (British)	837	
	Buenos Aires (Argentina)	806	
	Budapest (Hungary)	792	
	Bombay (British India)	780	
	25 Ruhr (Germany)	766	
Rio de Janeiro	750	San Francisco 439	Sian 300
Warsaw	724	Cologne 437	Kiev 300
Tientsin	700	Leeds 436	Barmen-Elberfeld 298
Canton	670	Breslau 422	Detroit 297
Newcastle	615	Fuchow 420	Liège 295
St. Louis	614	Cincinnati 417	Riga 294
Pittsburgh	604	Sheffield 403	Bordeaux 292
Cairo	595	Edinburgh 386	New Orleans 291
Naples	563	Cleveland 385	Santiago 290
Brussels	561	Prague 384	Lille 289
Barcelona	552	Dublin 382	Hannover 286
Bangkok	540	Rotterdam 368	Milwaukee 285
Madrid	539	Rhondda 367	100 Bucharest 282
Leipzig	532	Minneapolis 366	Tsinan 280
Amsterdam	510	Lisbon 363	Tehran 280
Baltimore	508	Kyoto 362	Washington 278
Madras	505	Antwerp 361	Nanking 270
Soochow	500	Buffalo 354	Genoa 269
Munich	499	75 Gleiwitz 353	Montevideo 268
Milan	491	Lodz 351	Roubaix 267
Lyon	487	Hangchow 350	Lucknow 265
Rome	487	Turin 347	Nuremberg 261
Marseille	486	Mexico City 344	Ningpo 260
Melbourne	485	Belfast 339	Nagoya 260
50 Sydney	478	Frankfurt 338	Kobe 250
Chengtu	475	Chungking 325	Mukden 250
Copenhagen	462	Montreal 325	Providence 248
Hankow	450	Bristol 320	Yokohama 245
Odessa	449	Alexandria 314	Havana 243
Hyderabad	445	Bradford 303	Palermo 242
Dresden	440	Stockholm 300	Nottingham 237

* Population en milliers d'habitants.

Data from Richard Forstall's table for Rand McNally & Co.

1900

LES VINGT CINQ PREMIERES VILLES



WORLD'S LARGEST URBAN AREAS

1968

	1 Tokyo (Japan)	20 500 000	
	New York (U.S.)	16 900 *	
	London (Britain)	11 025	
	Osaka (Japan)	10 900	
	Moscow (Russia)	9 150	
	Paris (France)	8 850	
	Buenos Aires (Argentina)	8 600	
	Los Angeles (U.S.)	8 455	
	Calcutta (India)	7 900	
	10 Shanghai (China)	7 800	
	Chicago (U.S.)	7 435	
	Mexico City (Mexico)	7 200	
	São Paulo (Brazil)	6 600	
	Rio de Janeiro (Brazil)	6 100	
	Cairo (Egypt)	5 900	
	Bombay (India)	5 650	
	Ruhr (Germany)	5 150	
	Philadelphia (U.S.)	5 025	
	Peking (China)	4 750	
	20 Detroit (U.S.)	4 625	
	Leningrad (Russia)	4 350	
	Seoul (South Korea)	4 175	
	San Francisco (U.S.)	4 150	
	Djakarta (Indonesia)	3 750	
	25 Delhi (India)	3 750	
	Boston	3 575	Budapest
	Hong Kong	3 500	Hamburg
	Tientsin	3 500	Istanbul
	Milan	3 365	Melbourne
	Tehran	3 250	Toronto
	Manila	3 200	St. Louis
	Mukden	3 000	Saigon
	Madrid	2 980	Canton
	Nagoya	2 925	Cleveland
	Wuhan (Hankow)	2 900	Bogota
	Manchester (Britain)	2 890	Caracas
	Rome	2 810	Harbin
	Santiago	2 725	Athens
	Bangkok	2 700	Alexandria
	Washington	2 695	Brussels
	Birmingham (Britain)	2 665	Katowice
	Chungking	2 600	Vienna
	Sydney	2 600	T'aipai
	Lima	2 550	Singapore
	Johannesburg	2 550	Pittsburgh
	Montreal	2 540	Bagdad
	West Berlin	2 500	Donetsk
	Barcelona	2 475	Naples
	Karachi	2 400	Glasgow
50 Madras	2 350	75 Amsterdam	1 805

* Population en milliers d'habitants.

Data from Richard Forstall's table for Rand McNally & Co.

However, Berlin is considered divided, and some spellings differ.

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE III

Singapour*

Ancienne colonie britannique depuis 1824, Singapour était avec les villes contrôlant le détroit de Malacca : Penang et Malacca, directement rattachée à la couronne britannique depuis 1867. Jusqu'en 1942, elle a servi de capitale commerciale et bancaire aux Etats malais. Les agences britanniques (« agences », gérant des douzaines de compagnies) y étaient concentrées. Le port n'a cessé de grandir et l'entrepôt de prospérer, grâce à la situation privilégiée de la ville et aux matières premières en provenance de l'arrière-pays (Malaisie). Les Chinois se sont installés à Singapour et dans les autres villes de Malaisie, les Malais n'étant pas enclins au commerce ; ils étaient cependant écartés de la propriété agricole réservée aux Bumiputra ou « fils du sol » malais.

L'occupation japonaise marque un tournant très important dans l'histoire de la Malaisie et de Singapour :

- elle signale la fin de la suprématie navale britannique ;
- elle suscite une résistance à l'occupant, en grande partie entretenue par les communistes, parmi lesquels les Chinois sont largement représentés ;
- elle renforce l'antagonisme entre Malais et Chinois, les Japonais favorisant les premiers et persécutant très durement les seconds.

En 1945, Londres annonce un plan d'indépendance politique pour les Etats malais, Penang et Malacca dans la « Malayan Union ». Singapour était tenue à l'écart, étant donné sa position stratégique et la supériorité numérique des Chinois (85 %) dans l'ensemble ainsi constitué. Compte tenu de l'antagonisme entre les deux groupes ethniques, la situation se serait révélée redoutable.

La Fédération de Malaisie obtient son indépendance mais n'entre dans le Commonwealth qu'en 1957. Ce retard s'explique par la révolte du parti communiste malais qui, dès 1948, prend le maquis et dont les troupes ne seront neutralisées que près de dix ans plus tard.

Le 3 juin 1959, Singapour obtient son indépendance interne grâce à la vigoureuse action du P.A.F. (Parti d'Action du Peuple), allié à l'extrême-gauche chinoise et dominé par la forte personnalité de Lee Kwan Yew, actuel premier ministre, juriste formé à Cambridge. Cette alliance tactique sera rompue presque aussitôt. Le P.A.P., majoritaire au parlement, supprime la mairie de Singapour détenue par l'extrême-gauche et lance une série d'actions de masse contre la « civilisation occidentale décadente » : sup-

* Ce travail a été réalisé avec la participation de Philippe BRONGNIART, pour la partie Aménagement.

pression de la corruption, fermeture des boîtes de nuit, etc... La Fédération de Malaisie estime prudent de relayer l'Angleterre en incluant Singapour dans la Fédération, ainsi que deux territoires situés dans le nord de Bornéo ; Lee Kwan Yew accepte, malgré l'opposition de la gauche singapourienne maîtrisée par la contrainte.

La nouvelle Fédération (1963) se heurte à deux types de difficultés : les attaques armées de l'Indonésie et l'antagonisme à l'intérieur même de la Fédération entre les Etats malais et Singapour ; la Malaisie expulse l'île de la Fédération.

Le 9 août 1965, Singapour devient un Etat souverain, reconnu par les Nations-Unies.

Après cette brève et nécessaire introduction, nous verrons comment se réalise à Singapour l'intégration des éléments principaux de la société urbaine et des forces d'organisation internationale.

1 - L'INTEGRATION DU CAPITAL INTERNATIONAL ET DU CAPITAL NATIONAL, DE LA BOURGEOISIE INTERNATIONALE ET LOCALE

Les activités économiques de Singapour sont très largement de nature internationale.

a) L'industrie

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La séparation d'avec la Malaisie et la disparition progressive de la présence militaire britannique posaient de sérieux problèmes d'emploi. Pour y faire face, le gouvernement de Singapour a pratiqué une politique de large ouverture aux investissements étrangers. Celle-ci s'est révélée efficace en une période où les firmes multinationales ont commencé à se tourner vers certains pays du Tiers-Monde pour y implanter les éléments de leurs activités qui nécessitent une main-d'œuvre abondante, peu qualifiée et peu chère. Ceci, avec la situation de Singapour sur les routes maritimes, explique le succès de la première vague d'industrialisation qui a produit des résultats considérables.

Sur une population active de 610 000 personnes (1), 221 000 étaient employées dans l'industrie manufacturière (construction non comprise), surtout dans des industries de main-d'œuvre produisant des biens de consommation.

(1) Au 27 septembre 1973, la population totale était de 2 185 000 habitants.

Branche d'activité	Effectifs en septembre 1973	Part en % dans les emplois industriels
1	2	3
Matériel électrique et électronique	50 724	22,9
Matériel de transport	25 268	11,4
Habillement	23 799	10,8
Matériel et machines mécaniques	14 137	6,4
Bois et machines à bois	12 524	5,7
Textiles	12 133	5,5
Produits métalliques (autres que les machines)	11 436	5,2
Industries alimentaires	10 817	4,9
Presse et édition	9 410	4,3
Matériel photographique, optique et de mesure	6 717	3,0
Produits chimiques	5 624	2,5
Produits en plastique	5 051	2,3
Total cumulé	187 640	84,9

(Source : Department of Statistics, Singapore).

Une autre caractéristique importante est la présence d'activités industrielles liées à la mer : les raffineries de pétrole font de Singapour le troisième centre de raffinage mondial après Houston et Rotterdam ; la réparation navale est également importante, pratiquée notamment par les firmes japonaises en raison du coût plus bas de la main-d'œuvre et de la situation géographique favorable sur le voyage de retour vers le golfe Persique des pétroliers, qui ont eu le temps de dégazer en haute mer.

Les investissements étrangers jouent un rôle moteur essentiel dans ce développement industriel. Les montants cumulés par pays se répartissaient comme suit à la mi-1973 :

Pays d'origine	Montant cumulé au 30-6-1973 en millions de \$ *	Part en %
1	2	3
Etats-Unis	929,8	37,5
Royaume-Uni	377,4	15,3
Pays-Bas	362,4	14,7
Japon	174,7	7,1
Hong Kong	143,5	5,8
Allemagne fédérale	117,9	4,8
Autres	367,0	14,8
Ensemble	2 472,7	100,0

* Le dollar de Singapour valait, en 1976, un peu plus de 2 francs français.

** Les investissements en raffineries de pétrole y sont pour beaucoup.

C'est un souci pourrait-on dire existentiel pour les dirigeants de Singapour non seulement de promouvoir mais aussi de diversifier les investissements étrangers en particulier pour élargir l'éventail des grandes puissances pouvant lui procurer une protection politique.

L'ÉVOLUTION DE L'INDUSTRIALISATION ET LA POLITIQUE D'ORIENTATION DES INVESTISSEMENTS

Des raisons de stabilité sociale imposent une politique d'amélioration générale et contrôlée du niveau des salaires, ce qui a pour effet de diminuer un des attraits de Singapour aux yeux des investisseurs étrangers. On observe ainsi depuis plusieurs années un accroissement considérable

des investissements en Malaisie dans les branches fortement utilisatrices de main-d'œuvre peu qualifiée.

La réponse des dirigeants de Singapour à cette évolution consiste à améliorer le niveau technique de la main-d'œuvre singapourienne (programmes d'éducation, sélectivité à l'immigration...) et à orienter tout en leur restant largement accueillants les investissements étrangers vers des activités à contenu technologique plus élevé, telles que la fabrication de biens d'équipement spécialisés (1). A l'inverse, l'apparition d'une industrie automobile n'est pas encouragée.

Dans cette optique, la transformation des matières premières et la production de masse des biens de consommation se déplaceraient graduellement vers la Malaisie et l'Indonésie.

Cette orientation vers les biens d'équipement s'accompagne d'efforts pour développer à Singapour les activités de service tournées vers l'étranger ; on verra tout de suite comment ces efforts ont été fructueux sur le plan financier mais ont moins bien réussi sur le plan commercial. Le gouvernement voudrait aussi développer l'engineering, le software, les soins médicaux très spécialisés (2)..., peut-être aussi le tourisme, encore que l'on sache qu'il ne peut s'agir que d'un tourisme d'appoint.

Un autre aspect de la politique industrielle est le souci de diversification par origine, par marché, par secteur. Actuellement, aucun secteur n'est dominant ni ne doit le devenir.

Cette orientation des investissements ne se fait pas ouvertement par des subsides, sauf pour la formation et le perfectionnement de la main-d'œuvre, mais par des prêts à des taux d'intérêt bonifiés.

Face à ces choix de politique industrielle, les dirigeants industriels privés étrangers se montrent réservés quant à leur réalisation. Ils évoquent en particulier l'échec de l'usine d'appareils photographiques Rollei, destinée à réaliser la fabrication complète d'un appareil situé plutôt dans le haut de la gamme destinée aux amateurs. Ce fut rapidement un échec financier ; actuellement, l'usine continue à fonctionner, mais il a fallu que le gouvernement de Singapour y prenne une participation importante pour éviter la fermeture.

Les difficultés, selon les milieux gouvernementaux, auraient été dues essentiellement à un ralentissement de la demande mondiale d'appareils photographiques, jointe à une surestimation de la taille du marché par les investisseurs, ainsi qu'à une hausse des tarifs de fret aérien. Selon les milieux industriels toutefois, ce serait le niveau technologique de la main-d'œuvre singapourienne qui ne serait pas encore à la hauteur des ambitions. Cet exemple montrerait que Singapour n'est pas encore prêt pour les productions réellement complexes.

La situation est donc inquiétante ; depuis deux ans le gouvernement s'emploie vigoureusement à tenir les salaires à un niveau constant. De plus, on peut craindre une réelle pénurie de main-d'œuvre, en particulier pour les activités qualifiées et les cadres.

Enfin, une économie aussi ouverte que celle de Singapour devait être touchée par la crise. En 1975, elle a mieux résisté que ce que l'on aurait pu craindre. Toutefois les licenciements ont entraîné un chômage féminin non négligeable ; les exportations de pétrole raffiné ont été touchées, ainsi que les autres productions industrielles.

(1) Singapour a réussi une percée dans la fabrication des plates-formes de forage pour l'exploration pétrolière.

(2) Déjà, actuellement, on vient des pays voisins à Singapour pour une opération ou un traitement délicat, ainsi que pour les achats importants.

LES LOCALISATIONS DE L'INDUSTRIE

Les développements industriels sont récents ; les activités de services (en particulier portuaires), commerciales et financières utilisent largement l'espace urbain. Il est donc naturel que l'industrie ait été orientée vers les espaces non urbains de l'île ; certes ils sont relativement peu abondants dans cette ville-Etat, mais ils existent, à la différence de Hong Kong.

Singapour a un souci de l'environnement et de la limitation des nuisances, rare à ce niveau de développement. En plus de l'île principale, la souveraineté de l'Etat s'étend sur un certain nombre d'îlots : solution toute indiquée pour y installer des raffineries de pétrole, dont la plupart des besoins en transport peuvent être satisfaits par des conduites.

Pour les industries manufacturières, les plans prévoient la construction de deux ceintures de villes industrielles : l'une côtière (dont l'importante ville industrielle de Jurong est le premier élément) pour les industries lourdes, l'autre intérieure pour les industries légères.

La ville industrielle de Jurong, dans le sud-ouest de l'île, constitue à ce jour la principale et spectaculaire réalisation. Elle est encore incomplète mais emploie déjà 65 000 travailleurs et comporte 12 000 logements (1) ainsi que des ensembles de loisir (dont le célèbre parc ornithologique).

C'est la seule zone industrielle reliée directement à un port (tirant d'eau 33 pieds) et au chemin de fer.

En fait, le bas prix des terrains et des bâtiments d'usine préconstruits (2) constitue le principal facteur d'attraction des industries à Jurong.

Les relations inter-industrielles sont beaucoup plus faibles que ne le souhaiteraient les promoteurs du projet (3) ; lorsque l'intégration se développe, c'est en général à l'intérieur d'une même firme.

On n'y trouve pas d'industrie lourde à proprement parler (dans le sens de la sidérurgie ou de la pétrochimie) mais la réparation navale et l'industrie du bois.

L'essentiel des activités consiste toutefois en transformations intermédiaires et dans la fabrication d'éléments ; il y a relativement peu de biens de consommation finale, car le marché local est trop réduit.

b) Les activités portuaires et aéroportuaires

LE PORT

Le port de Singapour qui est le quatrième du monde (tous tonnages confondus) joue essentiellement un rôle d'éclatement vers l'Indonésie et la Malaisie orientale. Mis à part le pétrole, les matières premières ne

(1) 15 000 personnes seulement travaillent et habitent à Jurong.

(2) Y compris des « usines verticales » de six étages, dont la construction, à la différence de Hong Kong, ne résulte pas d'une pénurie physique de terrains, mais d'un calcul économique.

(3) C'est là un phénomène typique des zones franches. A la limite on peut citer la zone aéroportuaire de Shannon (Irlande) où, en dépit d'une politique délibérée de l'organisme promotionnel, on ne constate aucune relation inter-industrielle entre les établissements.

pèsent pas beaucoup dans le trafic. Cependant, l'activité d'entrepôt pour les produits bruts et matières premières en provenance de Malaisie et d'Indonésie (caoutchouc, bois, épices, coprah, huiles végétales...) constitue une activité très ancienne qui, mesurée en valeur, est en baisse depuis 1960 mais qui occupe toujours un personnel, un matériel et des superficies portuaires considérables.

La plus grande partie des manutentions se font par barges et jonques, ou, pour les tonnages plus importants (au-dessus de 300 tonnes), à quai. La conteneurisation est encore peu développée ; deux portiques à conteneurs sont en service, un troisième est en construction. Le terminal à conteneur paraît peu actif par rapport à ceux des grands ports européens ou japonais ou même par rapport à Port-Kelang en Malaisie. De façon générale, ce dernier port est équipé de manière très productive et s'améliore constamment, bien que le coût de la main-d'œuvre y soit plus bas qu'à Singapour, où la manutention reste très artisanale. Ceci résulte de la pénurie générale de main-d'œuvre en Malaisie, ou à tout le moins dans l'Etat de Selangor, où est situé ce port ainsi que la capitale du pays, alors qu'à Singapour, le secteur portuaire archaïque constitue une réserve de main-d'œuvre où puiser en fonction du développement industriel.

Si on annonce par exemple l'arrivée des navires des lignes régulières deux mois à l'avance, il n'y a pas d'attente (un jour au plus) et le fonctionnement est souple.

Les droits portuaires sont raisonnables, les dockers sont efficaces et tous les services portuaires sont très bons, leur qualité est strictement contrôlée par le gouvernement.

La situation de Singapour, à l'extrémité de la péninsule malaise, point de passage obligé entre celle-ci et l'archipel indonésien pour les lignes maritimes de l'Extrême-Orient, est un facteur fondamental de la création et de l'expansion de la ville. Même aujourd'hui, malgré les spectaculaires développements industriels et financiers, les activités portuaires et les activités industrielles liées conservent un poids considérable.

Or, certains projets d'investissements tel que l'équipement portuaire de la Malaisie, peuvent concurrencer Singapour sur ce plan.

Les nouveaux ports malais ont détourné de Singapour une part notable des exportations en vrac de Malaisie (1) qui auparavant passaient toutes par Singapour ; en particulier le caoutchouc sera à terme perdu pour Singapour.

Pour les lignes régulières, par contre, l'effet de détournement est moindre. Le détournement d'une partie des pondéreux libèrera à Singapour des capacités et des espaces pour les marchandises diverses, plus rémunératrices. Sur ce plan, il sera plus difficile de concurrencer ce port très diversifié, fréquenté par de nombreuses lignes régulières et disposant d'un puissant arsenal de services maritimes et commerciaux. Les mécanismes de la concentration portuaire continueront donc à jouer à son profit.

L'éventuel **percement de l'isthme de Kra**, situé dans le sud de la Thaïlande et reliant la péninsule malaise au continent asiatique, permettrait de raccourcir de quelque mille kilomètres les routes maritimes de l'Extrême-Orient pour les navires au gabarit approprié. S'il se réalise un jour, cela affecterait Singapour dans ses activités de réparation navale, mais pas pour le reste.

On voit donc qu'à moyen terme tout au moins la position maritime et portuaire de Singapour n'est pas sérieusement menacée. Au contraire, le développement déjà largement entamé de la Malaisie, et celui généralement

(1) Rappel : la Malaisie est le premier exportateur du monde pour le caoutchouc, l'étain, les bois tropicaux, l'huile de palme et le poivre.

attendu de l'Indonésie renforcent sans doute son rôle de plaque tournante portuaire et commerciale, sans parler des autres domaines.

L'AÉROPORT

Le trafic de passagers est en forte croissance : depuis 1963, il a été multiplié par six pour les relations avec la Malaisie continentale et par près de huit pour celles avec les autres pays et s'élevait en 1973 à environ 1 350 000 passagers entrant, autant de sortants et quelque 600 000 en transit.

On prévoit que **l'aviation générale** va aussi connaître son heure avec le développement attendu de l'Indonésie : la nature archipélogique de la région et le climat s'y prêtent.

La **réparation aérienne** et l'entretien sont développés mais sans avoir le même poids que la réparation navale.

L'aéroport est fréquenté par de nombreuses compagnies internationales, parmi lesquelles la compagnie nationale singapourienne s'est taillée une place non négligeable, hors de proportion avec le poids numérique du pays. Elle fonctionne hors I.A.T.A., ce qui lui permet de pratiquer une politique de prix très bas tout en ayant une qualité de service supérieure.

La compagnie participe aux efforts gouvernementaux de promotion touristique de la ville ; elle a ajouté à son réseau l'escale de Zurich, commercialement peu intéressante, pour contribuer à la politique qui a fait de Singapour une place financière internationale.

Le fret aérien occupe une place récente mais devient important dans le fonctionnement économique de la ville : en 1973, près de 19 000 t de fret sont entrées et près de 23 000 t sorties par la voie aérienne.

Par rapport à 1963, les flux ont été multipliés par près de neuf.

Les débuts de la forte croissance du fret aérien remontent à 1969 ou 1970 ; avec les composants électroniques puis les appareils photographiques (plusieurs tonnes par semaine avec l'installation de l'usine de Rollei), ensuite le textile et, plus récemment, les appareils électroniques.

Si les taux de croissance du fret ont été élevés, c'est grâce à une politique de prix très bas, imposée par la concurrence ; pratiquement personne ne respecterait les tarifs I.A.T.A. Les prix ne permettent pas d'amortir le matériel, et les vols sont rentabilisés par les passagers ; le fret vient en complément dans la soute des vols de passagers. Dans ces conditions, il n'y a que peu de vols de cargos spécialisés, toutefois des charters-cargos arrivent à Singapour.

Une des raisons qui expliquent le faible niveau des taux de fret est le rôle des transitaires locaux, généralement à capitaux chinois, qui interviennent entre les usines et la compagnie aérienne ; ce sont eux qui négocient les tarifs spéciaux et qui discutent très durement les conditions de prix, de qualité, de service... ; c'est leur action qui rend la concurrence si vive.

c) Les activités financières

On n'entreprendra pas ici une histoire et une description du fonctionnement du marché de l'Asia-dollar (1), sur lequel se fonde la prééminence de Singapour comme place financière. Dans l'optique d'économie générale et urbaine qui est celle de ce texte, il importe surtout de retenir qu'une place financière est un lieu où se concentrent beaucoup plus qu'un pouvoir de décision, des informations nombreuses, d'origines et de natures multiples, et où se trouve un personnel compétent pour les analyser et les traiter.

Or Singapour est aujourd'hui un des quatre ou cinq centres financiers existant d'importance mondiale, avec Londres, New York, Zurich... Son poids et son rôle dépassent ceux de centres financiers importants comme Milan, San Francisco, ou Tokyo. Le phénomène, faut-il le rappeler, est d'une tout autre nature que celui des « paradis fiscaux » que l'on voit fleurir dans certains micro-Etats.

Cet exploit est d'autant plus remarquable qu'il s'agit d'un développement récent. Rien n'existait il y a dix ans ; l'idée de créer un marché de l'Asia-dollar a été lancée en 1968 par la Bank of America et reprise par la Monetary Authority of Singapore. Le volume global des engagements sur le marché de l'Asian Currency Unit (2) s'élevait, en 1974, à environ 11 milliards de dollars américains.

C'est un puissant moyen pour mobiliser l'épargne publique et privée des pays de la région. Les milieux gouvernementaux ont fortement appuyé et facilité ce développement, dans le souci de renforcer les liens de la ville-Etat avec l'économie mondiale. Les retombées en termes d'emplois créés (qualitativement encore plus que quantitativement) et de recettes fiscales ne sont pas négligeables pour autant.

Ce succès spectaculaire comportait néanmoins un danger pour la **préservation de l'autonomie des banques locales à capitaux chinois**, qui rayonnent largement sur la région et sans lesquelles le développement de Singapour comme place financière n'eut pas été possible ; les deux principales d'entre elles figurent sur la liste des cinq cents principales banques du monde. Elles n'en risquaient pas moins d'être balayées, contrôlées ou réduites à des rôles accessoires par l'installation des plus grandes banques mondiales.

Le gouvernement de Singapour a pu éviter cet écueil grâce à un dosage précis de libéralisme et de règles strictes.

Il y a tout d'abord une distinction nette entre le marché de l'A.C.U., auquel les résidents de Singapour n'ont en principe pas accès, et le marché monétaire local en dollars singapouriens. Un contrôle des changes assez rigoureux régule la circulation des masses monétaires entre ces deux marchés.

Sur le marché de l'A.C.U. règne une entière liberté, tant d'établissement que de fonctionnement, sous les seules conditions que le siège social central garantisse les pertes éventuelles et fournisse des statistiques régulières et détaillées.

Sur le marché financier local, par contre, il faut une licence pour opérer. Il existe divers niveaux de licences et la plupart des banques étrangères ne jouissent que d'une licence restreinte, qui limite le nombre de guichets qu'elles peuvent ouvrir et qui leur interdit de rémunérer les dépôts infé-

(1) ou plus exactement de l'Asiam Currency Unit. Le lecteur intéressé par les aspects de technique financière pourra lire utilement les articles de Y.L. FIEWET, *La place financière de Singapour...*, pp. 57-94, et du Professeur C.F. SCHEFFER, « Singapour comme centre financier International », *Het Financiele Dagblad*, 18 oct. 1974.

(2) qui est en fait constitué à 95 % de dollars américains ; le reste se répartit entre les yens et diverses monnaies nationales de la région.

rieurs à 250 000 dollars de Singapour (1) ; ceci éloigne d'elles la masse des petits dépôts ainsi que la petite et la moyenne épargne. Elles sont donc déficitaires en dépôt et dépendent de ce fait des banques chinoises sur le marché interbancaire. De cette façon, les quelque douze banques chinoises locales sont assurées d'une position de force qui garantit leur survie et leur autonomie.

A la fin de 1974, 64 banques étrangères étaient installées à Singapour ; de plus, 45 y avaient un bureau de représentation.

En tant que place boursière, le rôle de Singapour est plus modeste. Les valeurs traitées sont principalement des joint-ventures entre firmes étrangères et capitaux singapouriens ou malais. On sait en effet que, dans les deux pays, la loi impose en principe aux capitaux étrangers des joint-ventures avec des capitaux locaux (2).

Dans les actions cotées, on constate une prépondérance des firmes industrielles et commerciales. La présence d'une bourse des valeurs, qui draine une partie importante de l'épargne de la petite et moyenne bourgeoisie singapourienne, est certainement un facteur très favorable au développement industriel. Ceci est encore renforcé par le fait que les investisseurs, locaux ou étrangers, peuvent recourir (et le font largement) non seulement à des émissions d'actions mais aussi aux emprunts sur le marché des asia-dollars.

ROLE RELATIF DE SINGAPOUR PAR RAPPORT AUX AUTRES PLACES ASIATIQUES :

Il existe trois marchés financiers potentiels en Asie : Tokyo, Hong Kong et Singapour. Tous trois dépendent les uns des autres, mais aussi des places européennes et américaines.

A Tokyo, le ministère des Finances a une attitude assez négative à l'égard des activités financières ; il ne désire pas que Tokyo devienne une place financière internationale ; dans ces conditions le seul rôle important que Tokyo peut jouer est, sur le long terme, celui d'une bourse des valeurs ; pour les opérations au jour le jour, la place sera toujours brimée et ne pourra pas se développer.

Hong Kong est la place la plus libre ; elle l'est beaucoup plus que Singapour. Aussi croît-elle d'elle-même, sans aucun appui. La place est parfaitement ouverte pour les « merchant banks » ; il n'y a pas de banque centrale, ni de contrôle des banques, ni de contrôle des changes. Mais cette liberté sans frein peut encourager certaines pratiques pouvant mettre en cause la réputation et la solidité de la place.

A Singapour, par contre, le marché financier est une création gouvernementale ; l'organisation est excellente, ainsi que la réputation de la place. Les quelques contraintes gouvernementales renforcent ce prestige de solidité sans être vraiment gênantes. Si certaines firmes japonaises préfèrent faire leurs opérations financières à Hong Kong, c'est sans doute plutôt en raison du climat général anti-japonais qui prévaut à Singapour.

d) Les activités commerciales

Le marché local de Singapour en biens de consommation est trop étroit pour être intéressant pour la plupart des grandes firmes multinationales. Par contre les activités industrielles de Singapour représentent un marché intéressant pour les produits intermédiaires et les biens d'équipement.

(1) soit environ 500 000 F.

(2) Le gouvernement de Singapour est cependant très souple à cet égard lorsqu'il s'agit d'une firme importante et d'une activité dont le développement intéresse le pays.

Comme **place régionale**, Singapour exerce depuis longtemps la fonction de point de transbordement pour les pays voisins, en particulier la Malaisie et l'Indonésie. La géographie des pays voisins est telle que la plupart des zones de développement y sont portuaires, en bordure de mer ou en estuaire. La qualité et la diversité des services portuaires de Singapour lui maintiendront sans doute longtemps un leadership comme point d'éclatement et de regroupement. C'est dans cet esprit que le gouvernement pousse à la création de services pour containers, lash, roll-on-roll-off, et autres techniques modernes.

La ville ne peut guère prétendre non plus au rôle de centre commercial régional en raison notamment des difficiles relations avec les pays voisins.

Comme **place commerciale mondiale**, Singapour n'a pas non plus sa chance. Les produits où la ville aurait pu jouer un rôle sont l'étain et le caoutchouc ; mais les Malais qui les contrôlent s'efforcent vigoureusement à dépendre moins de Singapour. Il est probable que les vraies places mondiales pour ces produits comme pour tant d'autres resteront New York et Londres.

De plus, les restrictions apportées à Singapour à la délivrance de permis de travail poussent les firmes japonaises à quitter cette ville pour Hong Kong, où de telles limitations n'existent pas. Hong Kong a donc de bien meilleures chances comme place commerciale mondiale.

e) Les activités immobilières

On ne parlera ici que de l'immobilier, au sens strict, puisqu'un paragraphe ultérieur sera consacré à la planification urbaine ; il suffira d'indiquer que l'Etat a de façon générale la maîtrise des sols.

Si l'on met à part la promotion hôtelière, très florissante, assurée directement ou pas par les firmes hôtelières, la construction commerciale et industrielle (1), les secteurs principaux d'activité sont constitués par les bureaux et les logements. Un organisme public, le Housing Development Board (H.D.B.) assure la construction et la gestion des logements populaires, tandis que la promotion privée s'exerce surtout à propos des bureaux et des logements de catégories moyenne et supérieure.

Les activités de promotion immobilière sont de fait réservées à des promoteurs locaux liés aux grandes banques chinoises de Singapour. Les firmes étrangères sont pratiquement exclues de la promotion immobilière, qui constitue ainsi un autre **secteur réservé** destiné à préserver l'**autonomie relative** des groupes économiques nationaux. Les immeubles-tours de bureaux foisonnent et ce marché est en pleine expansion.

f) La nationalité des milieux dirigeants et l'intégration sociale des bourgeoisies

On a évoqué à plusieurs reprises l'existence d'une grande bourgeoisie locale bancaire, chinoise, et quelques-uns des moyens qu'elle utilise pour préserver son autonomie. Dans le domaine commercial, on trouve aussi une bourgeoisie locale, allant des grandes firmes d'import-export, souvent alliées aux banques, aux petites entreprises de manutention, d'entrepôt, de transit... gravitant dans et autour du port.

(1) Cette dernière est assurée par l'Etat, soit par la Jurong Town Corporation, soit par le Housing Development Board.

Les cadres supérieurs des firmes étrangères sont bien entendu fort nombreux. En général, ils tendent à se retrouver par communauté nationale (clubs...). Toutefois, à la différence de ce que l'on constate à Genève par exemple, ces relations sont assez développées entre les diverses communautés étrangères, entre elles et avec la bourgeoisie chinoise singapourienne, au niveau de la vie mondaine quotidienne. Les relations plus profondes sont beaucoup plus rares ; les mariages entre membres des communautés étrangères et de la bourgeoisie chinoise sont exceptionnels.

2 - L'INSTANCE POLITIQUE

Trois aspects retiendront ici notre attention : le contrôle politique, la politique internationale et la politique du travail. Ils n'épuisent sans doute pas le sujet mais ce sont les aspects les plus pertinents tant à la situation de Singapour qu'à la problématique des villes mondiales.

a) Le contrôle politique

Le problème principal est celui des relations avec l'extrême-gauche. On soit comment Lee Kwan Yew est venu avec l'appui des communistes puis s'est empressé de les emprisonner. Pour contrer leur influence, le gouvernement a joué une politique de plein-emploi et de croissance modérée mais régulière des revenus, accompagnée d'une vigoureuse politique de logements sociaux, de scolarisation ; la crise mondiale rend difficile l'une et l'autre. Malgré une répression très forte, l'opposition d'extrême-gauche continue à être active, sans qu'elle parvienne cependant à menacer sérieusement le pouvoir établi.

Par ailleurs, il existe aussi des groupes d'intellectuels, de « libéraux » qui estiment que le cadre social actuel est trop contraignant.

A l'heure actuelle, leur influence serait encore faible, mais elle pourrait s'accroître dans la mesure où beaucoup de jeunes font actuellement leurs études à l'Ouest et en reviennent avec des valeurs considérées sur place comme peu désirables.

L'armée est entraînée par les Anglais. Son équipement est d'origine diverse. Elle a une double fonction :

- force de police auxiliaire,
- formation technique.

Les Singapouriens de race malaise sont très généreusement exemptés du service militaire. Ceci provient d'une méfiance qui se fonde sur les émeutes anti-chinoises qui ont précédé l'indépendance.

On sait aussi l'importance que donne le gouvernement à la lutte contre la **corruption** ; il veut à cet égard distinguer nettement Singapour de l'image générale des pays de la région.

Comme pour d'autres villes mondiales, une large ouverture aux capitaux et firmes étrangères a l'inconvénient d'attirer également une population d'escrocs. Pour contrôler le phénomène, le gouvernement est amené à

prendre des mesures visant à sauvegarder la bonne réputation de la place tout en lui conservant son caractère international.

b) La politique étrangère

Le principal problème qui inspire la politique internationale de Singapour est constitué par le souci d'assurer la survie de ce petit territoire, militairement indéfendable, entouré de deux grands voisins, racialement différents, avec lesquels les relations n'ont pas été sans difficulté dans le passé (surtout avec la Malaisie), jaloux de la richesse et de la puissance actuelle de Singapour.

Le souci de s'assurer l'appui des grandes puissances est une des raisons fondamentales de l'ouverture aux investissements étrangers, des efforts pour faire de la ville une place bancaire, commerciale..., internationale, de la politique de diversification de ces liens avec l'étranger (et en particulier du désir d'attirer des capitaux français).

Il ne faut toutefois pas exagérer la portée des pressions qui pèseraient sur Singapour du fait de ses voisins, au moins à moyen terme.

La croissance attendue de l'Indonésie favorisera Singapour, car il en résultera une demande supplémentaire pour les services offerts par Singapour, qui équilibrera celle de la Malaisie.

A l'égard de la Chine, la position de la ville-Etat est ambiguë. D'une part, ce grand pays constitue, quelles que soient les divergences, la base d'appui et la grande référence ; sa puissance doit modérer l'ardeur des sentiments anti-chinois qui inspirent trop souvent les comportements des majorités raciales dans la région. D'autre part, les succès mêmes de la Chine peuvent devenir dangereux pour les choix, résolument capitalistes, du gouvernement et des milieux économiques dirigeants. Il s'agit aussi d'éviter de donner aux pays voisins l'image d'un avant-poste chinois qui pourrait, à terme, les menacer.

Sur le plan de la politique économique internationale, Singapour a tout à fait vocation pour jouer un rôle intermédiaire dans la « nouvelle division internationale du travail ». Encore faut-il pour qu'il le mène avec succès, surtout en période de crise, que les pays industriels acceptent le libre-échange ; c'est pour cela que le gouvernement insiste sur le « principe de l'origine cumulée » et sur la libéralisation des importations en provenance de pays sous-développés.

Il est fort gênant de ce point de vue que l'accord de Lomé exclue les pays de l'A.S.E.A.N. Le libre-échangisme international constitue donc un des axes de la politique singapourienne.

c) La politique du travail

La politique générale à l'égard de la classe ouvrière peut être qualifiée de « paternalisme tempéré » : tempéré d'une part par la nécessité d'obtenir un minimum de consensus social grâce à l'assurance d'un niveau de vie décent et, si possible, grâce à une modeste croissance de ce niveau de vie ; tempéré d'autre part par le souci de maintenir les coûts singapouriens, et les profits correspondants, à un niveau compétitif.

Dans cette optique, les syndicats pratiquent ouvertement une politique de soutien au gouvernement : ils modèrent les revendications et tempèrent les conflits, ils interviennent pour réguler des problèmes localisés et pour empêcher les « excès » ou « abus » que commettraient certains employeurs misant exagérément sur la sympathie des milieux gouvernementaux.

Le salaire minimum légal est théoriquement de l'ordre de six cents francs français par mois, soit beaucoup plus que dans les autres pays du Sud-Est asiatique. A Singapour, il faut toutefois ajouter au coût salarial quelque 15 % de cotisations pour les pensions de vieillesse et l'assurance-maladie.

La politique du logement social est fort efficace : 45 % de la population en bénéficie et ce chiffre devrait être porté à 70 % dans les cinq ans. On applique une politique vigoureuse de médecine préventive. Par contre, il n'existe pas d'allocation chômage.

Les salaires des Singapouriens s'élèvent avec leur qualification croissante. On fait donc appel à de la main-d'œuvre immigrée pour les travaux peu payés ; on compte environ cent mille Malais, Indonésiens, Thaïlandais...

Les travailleurs immigrés malais (ou autres) obtiennent facilement la naturalisation s'ils ont un niveau d'éducation élevée ; Singapour a une politique restrictive à l'égard des cadres étrangers et pousse à leur substituer des cadres locaux autant que faire se peut, surtout dans le cas des firmes japonaises.

C'est un genre de contrainte qu'on rencontre souvent en Asie du Sud-Est. Mais à Singapour, à la différence d'autres capitales, les cadres locaux sont jugés compétents par les dirigeants étrangers.

La « **singapourisation des cadres supérieurs** » des firmes étrangères a pour but avoué de développer le niveau de technicité des Singapouriens concernés. Il est probable qu'elle joue aussi un rôle de régulateur social en répondant aux aspirations d'une petite bourgeoisie avide de promotion sociale et susceptible de constituer une couche de soutien pour le régime en place.

3 - LES RELATIONS AVEC LES AUTRES VILLES DE LA GRANDE REGION

Singapour est à la fois l'Etat (et la ville) le plus riche de la grande région, et le plus petit. Sa composition raciale est marquée par la prédominance des Chinois qui, dans les pays environnants, constituent une minorité économiquement active et souvent mal acceptée par le reste de la population.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que la ville-Etat soit à la fois enviée et admirée, qu'elle exerce un leadership contesté, et fasse montre à ce propos d'une attitude à la fois arrogante et humble.

L'économie de la **Malaisie** apparaît à bien des égards comme complémentaire de celle de Singapour. Toutefois, les dirigeants malais ne négligent aucun effort pour secouer toute dépendance à l'égard de la métropole, depuis la construction de ports nationaux jusqu'à l'affirmation de l'autonomie de la bourse de Kuala Lumpur à l'égard de celle de Singapour,

mais ils devront longtemps encore accepter le rôle directeur de Singapour, tout en commençant à affirmer une relative autonomie sur les plans industriel et commercial.

L'Indonésie est également fort riche en ressources naturelles. Toutefois, son développement économique et industriel commence à peine ; la plupart des observateurs s'accordent à lui prédire un brillant avenir, fondé notamment sur ses considérables ressources pétrolières ; des difficultés de gestion interne, la faiblesse de l'équipement de base, la situation politique d'une dictature militaire rendent le départ de cet essor lent et encore incertain. Le pays le plus grand, le plus peuplé et le plus riche de la région y restera sans doute encore longtemps dans une position subalterne.

Dans ces conditions, la politique régionale de Singapour reflète l'ambiguïté et les difficultés évoquées au début de ce paragraphe.

Pour la plupart des firmes japonaises, américaines et européennes, le siège de Singapour joue de fait le rôle de siège régional, exerçant sa tutelle sur les filiales du groupe dans les pays voisins (1) ; ceci n'est toutefois pas affirmé clairement dans les organigrammes et encore moins publié, car les firmes, en parfait accord sur cela avec le gouvernement de Singapour, craignent les réactions négatives qu'entraînerait un tel affichage dans les pays voisins.

A l'égard du rôle régional de Singapour, la politique du gouvernement est à la fois discrète et sélective. Il souhaite voir se développer les relations économiques internationales de Singapour, et on a vu son rôle actif dans la constitution de Singapour en place financière mondiale. Pour les sièges régionaux des firmes, tout en recommandant la discrétion et en étant soucieux de ménager les susceptibilités des pays voisins, il encourage vivement leur implantation ; il laisse volontiers à l'amour-propre des autres les organismes de prestige tels que les activités régionales de l'O.N.U. (ECAPE...), ou le siège de l'A.S.E.A.N. (2).

4 - LES RESEAUX INTERNATIONAUX COMME MANIFESTATION DU CARACTÈRE MONDIAL

a) Réseaux bancaires

Des douzes banques chinoises de Singapour, deux ont un rayonnement régional et sont présentes soit directement, soit sous l'intermédiaire de filiales dans les pays voisins. De plus, de nombreux liens informels unissent les banquiers chinois de Singapour à ceux des pays voisins et de Hong Kong.

Le marché de asia-devises est alimenté surtout par les banques centrales des pays de l'A.S.E.A.N. par les filiales de firmes multinationales situées dans la région, au Japon et en Australie. Quelques fortunes per-

(1) Pour les firmes japonaises cependant, le siège régional asiatique est parfois situé à Hong Kong, voire à Tokyo même.

(2) Association of South-East Asian Nations, regroupant les Philippines, l'Indonésie, Singapour, la Malaisie et la Thaïlande. Son rôle est surtout politique.

sonnelles de la région, soucieuses d'échapper aux impôts, disposent de comptes à numéro. Les placements se font aussi principalement dans les pays environnants : il s'agit de prêts de nature commerciale surtout en Malaisie et en Indonésie, également de promotion immobilière et touristique. En ce sens, Singapour et Hong Kong jouent des rôles complémentaires.

b) Réseaux maritimes et aériens

RESEAUX AERIENS

En avril 1976, quelque 750 vols quittaient Singapour chaque semaine, dont près de la moitié à destination des pays de l'A.S.E.A.N. et un quart pour d'autres destinations asiatiques ; 12 % des vols sont à destination de l'Europe et à peu près autant vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande, il n'y a pas de vols pour l'Afrique, et seulement 11 par semaine pour les Etats-Unis.

Environ un tiers de ces vols sont assurés par la compagnie nationale, Singapour Airlines, dont la politique n'obéit pas seulement à des considérations commerciales aériennes. Ainsi, en vue de développer la fonction touristique secondaire de la ville, elle s'efforce de connecter des lignes Est et Ouest, telles que Djakarta-Singapour-Amsterdam, ou Sidney-Singapour-Londres, destinées à capter des flux et à inciter à de brefs séjours touristiques à Singapour.

RESEAUX MARITIMES

Les statistiques disponibles par origine et destination ne distinguent pas le vrac des marchandises générales, ni le tramping des lignes régulières.

Sous cette réserve, on constate dans les entrées et sorties des cargos de Singapour, exprimées en tonneaux de jauge nette, une part prépondérante de l'Asie et le poids important (de l'ordre du quart) des trafics régionaux. On notera aussi que les trafics avec l'Europe (y compris tous les ports méditerranéens et la mer Noire) sont notablement plus importants que ceux avec les Etats-Unis.

Par ailleurs, si les nouveaux ports malais (notamment Port Klang et Penang) détournent une fraction notable du vrac (et même des conteneurs) de Singapour, ce dernier port reste néanmoins beaucoup plus attractif pour les lignes régulières, en raison de son rôle de gare de triage et des plus grandes possibilités de trouver du fret de retour.

c) Réseaux commerciaux

Sans pouvoir prétendre au rôle de place mondiale, au sens de lieu où s'effectuent les principales transactions et les grands arbitrages, où se fixent les cours mondiaux des marchandises (sauf pour le riz, en concurrence avec Hong Kong), Singapour joue cependant un rôle commercial non négligeable, en liaison avec ses activités propres et avec celles de ses voisins, qui la situent honorablement sur les réseaux commerciaux mondiaux. Singapour a des contacts et souvent des représentants dans les grandes places commerciales du monde, parfois par la voie diplomatique et consulaire, et par les bureaux à l'étranger de l'Economic Development Board, qui avait en 1975, douze bureaux à l'étranger, dont quatre aux Etats-Unis, cinq en Europe (y compris Paris, fermé depuis), un à Tokyo, un à Hong Kong et un en Australie.

Il faut mentionner aussi dans le commerce à tous les niveaux, le rôle informel mais fondamental des familles chinoises, émigrées dans différents pays depuis plusieurs générations. Ces relations familiales constituent un excellent réseau d'informations et de négociations efficace et fiable.

d) Télécommunications et téléinformatique

La commutation télex entièrement électronique relie Singapour à 140 pays. Pour la communication téléphonique, on remplace progressivement la commutation électromécanique par de l'électronique et l'installation de postes à clavier se généralise. Il existe un réseau de transmission de fac-simile avec les principaux pays. L'automatique international est réalisé ; l'organisation de téléconférences (phoniques) est possible dans le cadre des relations internationales.

Il existe sur l'île de Sentosa deux stations terrestres en liaison avec les satellites stationnaires de l'Intelstat de l'océan Indien et du Pacifique. Ces liaisons sont utilisées en concurrence avec les lignes par câble pour les conversations téléphoniques, la télé-informatique et lors de circonstances particulières pour la transmission de programmes de télévision. Elles permettent la transmission simultanée d'un large volume de données. Des lignes directes de transmission de données existent avec les Etats-Unis, Hong Kong, l'Angleterre, l'Australie, la France et le Danemark.

Singapour est membre d'Intelstat et ne cherche pas à s'intégrer à un éventuel autre système.

Il y a actuellement 260 000 lignes installées, soit environ 12 postes pour cent habitants ; l'accroissement du réseau est rapide, les tarifs singapouriens sont considérablement inférieurs aux tarifs français (qui, il est vrai, sont parmi les plus élevés du monde). Par contre, pour le coût des communications internationales, la combinaison de la situation géographique et des structures tarifaires n'est pas particulièrement favorable à Singapour.

e) Réseaux touristiques

L'exiguïté et la nature du territoire de Singapour limitent les ambitions touristiques à un tourisme « secondaire », en ce sens que les activités proprement touristiques ne pourront jouer qu'un rôle secondaire dans l'économie singapourienne, en ce sens aussi que l'on ne peut espérer attirer à Singapour pour raisons touristiques que des voyageurs dont le motif principal est autre (affaires, ou tourisme dans un pays voisin) et qui ajouteront à leur voyage un à deux jours à Singapour. Les efforts pour ravir à Bangkok le rôle de plaque tournante aérienne s'expliquent ainsi. Dans cet esprit aussi, sont entrepris des projets tels que le parc ornithologique ou les jardins japonais et chinois de Jurong.

f) Réseaux culturels

Singapour accorde des bourses à des étudiants des pays voisins, malgré la pénurie de place dans ses universités, de façon à contribuer à la promotion du « modèle singapourien ». Les étudiants de Singapour encouragés par le gouvernement à partir à l'étranger vont surtout en Grande-Bretagne, en Australie, et plus récemment mais de façon croissante, aux Etats-Unis.

Les familles riches envoient, si elles le peuvent, leurs enfants dans les universités anglaises ; si elles sont moins aisées, l'Australie sera retenue ; et, en dernier recours, les universités locales. Le poids du modèle culturel britannique reste donc considérable.

5 - L'INSTANCE CULTURELLE

Sous ce titre, on examinera successivement les problèmes de l'enseignement, de la presse et de la culture au sens étroit du terme. Un quatrième paragraphe est consacré à ce que l'on peut appeler le « modèle singapourien ».

a) L'enseignement

C'est par le biais de l'enseignement que nous aborderons un des problèmes aigus de Singapour : celui des éduqués à l'anglaise et des éduqués à la chinoise, qui oblige les familles à opérer un choix difficile entre la fidélité ancestrale et la promotion économique.

Les éduqués à la chinoise sont plus intégrés dans leur famille, ont beaucoup plus de contacts avec les masses, tiennent davantage à la cohésion du groupe, sont plus disciplinés, plus rationnels, plus intéressés par les sciences et les mathématiques, plus préoccupés de pro-

blèmes sociaux. Les éduqués à l'anglaise sont mieux adaptés à la mobilité sociale, plus ouverts aux autres groupes ethniques, plus influençables, plus déracinés. A l'inverse de l'avant-guerre, les écoles anglaises sont actuellement de loin les plus fréquentées, bien que les écoles chinoises soient maintenant subventionnées et les diplômes reconnus, ce qui n'était pas le cas pendant la colonisation anglaise.

La scolarisation est désormais au service du développement économique et de la constitution d'une idéologie nationale où le progrès économique et le culte du travail doivent sublimer les diversités ethniques. Plus d'un quart de la population est à l'école et le bilinguisme est obligatoire.

Pourtant, malgré les efforts consentis, les antagonismes des deux cultures risquent de n'être pas surmontés.

b) La presse

Le système d'enseignement n'est pas seul à appuyer idéologiquement l'action gouvernementale. La presse, écrite et radiodiffusée (1) s'y emploie également, sous un contrôle gouvernemental fort strict. En supposant un ratio de 3,2 lecteurs par numéro imprimé, près de la moitié de la population de l'île serait touchée directement par les organes de presse. Le groupe le plus important est celui du **Strait Times**, qui publie en anglais (145 000 exemplaires) et en malais (28 000 exemplaires).

Il existe aussi des journaux en chinois. Les trois principaux ont un tirage global de 185 000 exemplaires.

Le contrôle gouvernemental n'est pas seulement politique au sens strict ; il s'agit tout autant et même plus de promouvoir les valeurs idéologiques conformes au « modèle singapourien » que l'on décrira ci-après ; les thèmes comportent la critique des « valeurs décadentes occidentales », et insistent sur les valeurs de travail et d'épargne, l'efficacité et la discipline.

Le ministre des Finances, Goh Ken Swee, parle avec fierté de l'amélioration éthique de la société singapourienne : « Il y a une cohésion sociale plus grande, davantage de discipline sociale, de confiance en nous, de fierté dans la performance et de lutte face à l'adversité... Les valeurs de déracinés, migrants et parvenus, où chacun luttait pour soi, attitudes si communes au début de la décennie précédente, cèdent la place à des valeurs de groupes. En dernière analyse, c'est dans le cadre solide de ces valeurs, plus que dans l'acier et le ciment que s'enracine le progrès économique... »

c) La vie culturelle

Les distractions sont surtout de type occidental : télévision, musique... Il n'y a pas de théâtre chinois permanent, ni d'orchestre. Le gouvernement fait quelques efforts pour développer les cultures chinoise et locale, mais sans grand succès.

(1) La radio et la télévision émettent en anglaise, en mandarin, en malais et en tamoul.

Dans un autre ordre d'idées, il faut observer que si des mariages interraciaux sont peu courants mais existent dans la classe dirigeante, ils sont par contre tout à fait exceptionnels chez les travailleurs.

d) Le modèle singapourien

De l'époque coloniale qui a développé la fonction d'entrepôt, Singapour hérite, outre un chômage élevé, d'une très grande dépendance à l'égard des pays occidentaux et des Japonais qui contrôlent les échanges commerciaux. Sans ressources naturelles, et sur un espace exigu, elle est aussi dépendante de la Malaisie, en particulier, de l'Etat de Johore qui approvisionne en eau potable et qui est un des principaux utilisateurs du port de Singapour, et de l'Indonésie. A partir de ces données, un modèle original de société va se développer. Le gouvernement de Singapour fixera comme objectif de se rapprocher du niveau de vie japonais, tout en rejetant le modèle « décadent » occidental de consommation, qui mettrait en péril la nécessaire accumulation. Comme en Chine, toute une société est lancée dans le travail, dans la propreté physique et morale mais dans un contexte économique et politique radicalement différent où le capitalisme privé est érigé en religion d'Etat. Par d'autres aspects, le modèle est totalitaire dans la mesure où toute opposition manifeste est réprimée, les syndicats mis au pas, les opposants emprisonnés, la presse et les media soumis à un contrôle étroit, en vue de promouvoir une idéologie conforme aux objectifs du régime. L'effort et la compétition sont les deux mots clés. Tout est présenté en fonction de la survie du corps social dans son ensemble, lequel reste structuré en une société pyramidale ayant à sa tête une minorité très riche et très puissante et à sa base une classe travailleuse à laquelle la seule issue proposée est de s'élever laborieusement vers le mieux-être matériel. Système très élitiste et, jusqu'à aujourd'hui, terriblement efficace dans la mesure où le niveau de vie a cru considérablement plus que dans les autres pays du sud de l'Asie. Il n'a ni la brutalité, ni la mobilité relative des systèmes américains ou australiens (un vendeur ambulant ne peut devenir banquier ou directeur d'entreprise), car l'élite de la société qui lui a donné naissance est très policée et civilisée, très cultivée, héritière de la culture chinoise et pour une bonne part des aspects raffinés de la culture britannique. On est, à cet égard, loin des pionniers et des défricheurs du capitalisme sauvage.

Ce modèle est destiné bien évidemment aux habitants de Singapour mais tout autant aux pays limitrophes où règnent la corruption, la misère et la saleté. L'ordre singapourien, combinaison du capitalisme et de la morale protestante (revue par Confucius), fait de la ville un modèle du genre. C'est Zurich sous les tropiques.

6 - L'ESPACE URBAIN

a) L'aménagement du territoire à Singapour

La densité de population (2 200 000 habitants pour 580 km²) pose des problèmes aigus d'aménagement du territoire, traité comme un domaine aussi important que la prospérité économique.

L'utilisation de l'espace est répartie approximativement par quart entre l'agriculture, la friche et la jungle, les équipements publics (y compris bases militaires et zones d'entrepôt), et enfin l'urbanisation (d'ici une cinquantaine d'années, cette dernière devrait occuper les trois-quarts de sol).

Pour faire accepter les efforts impliqués par la voie choisie vers une civilisation industrielle moderne mais austère, il ne suffit pas d'améliorer le niveau de vie ; il faut aussi procurer les équipements d'une société urbaine évoluée : équipements sanitaires, scolarisation, transports, logements sont progressivement portés aux standards des pays industrialisés... voire les dépassent nettement.

Le fonctionnement quotidien de la cité, régulé par l'intervention poussée d'une administration intègre et puissante, exige une socialisation accélérée de l'espace et des services (80 % du sol appartient à l'Etat).

La priorité dans l'utilisation de l'espace va au développement économique : les activités portuaires, les nécessités de doublement de l'aéroport et surtout l'accueil industriel.

De même, l'espace urbain central devient très rapidement un centre d'affaires de classe mondiale où foisonnent les tours de bureau et les hôtels modernes, rejetant à la périphérie les populations modestes du centre. Les constructions d'immeubles « H.L.M. » vont bon train en banlieue et dans les villes nouvelles, tandis que l'Etat aménage de nombreux parcs et jardins.

Le report de la croissance des industries polluantes sur les îles du sud (60 environ) est maintenant pratiqué mais entre en conflit avec la volonté de préserver leur vocation récréative.

Les moyens mis au service de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine sont puissants dans tous les ordres. Ils vont d'un modèle informatique d'utilisation du sol à la suppression de la municipalité de Singapour en tant que collectivité locale.

Le plan est établi à l'horizon 2000 pour une population potentielle de quatre millions d'habitants. Les options sont particulièrement claires : elles visent à l'éclatement de la croissance urbaine et industrielle à la périphérie en confirmant la vocation métropolitaine de Singapour et en créant à la périphérie six ou sept villes nouvelles de 100 à 200 000 habitants destinées à l'habitat et aux zones industrielles. Jurong en est le premier exemple.

L'administration gouvernementale assure en conséquence le contrôle des programmes et est appuyé par d'importantes corporations publiques (Housing and Development Board, Jurong Town Corporation...) intégrées elles aussi à l'appareil d'Etat, et disposant de ressources massives.

C'est ainsi que le « Housing and Development Board » construit 80 % des logements réalisés à Singapour chaque année, et que la « Jurong Town Corporation », forte de sa réussite à Jurong, opère sur les autres zones industrielles.

Il est très difficile de mesurer le traumatisme créé par ces grands ensembles sur une population chinoise habituée à une vie traditionnelle. Cet éclatement des familles et des traditions est sans doute pour quelque chose dans le taux de suicide élevé de Singapour.

Les problèmes d'aménagement du territoire de Singapour ont une telle gravité qu'ils ont justifié la mise en place de moyens très efficaces pour les traiter en permanence, de façon expéditive et avec des résultats spectaculaires.

Toutefois la priorité donnée au développement industriel, la pauvreté du cadre urbain créé, le manque d'intérêt porté aux problèmes des communautés ou des marginaux ne manquent pas d'inquiéter le visiteur. Au-delà du visage serein du « miracle singapourien », la réalité est celle d'une implacable guerre pour l'existence politique à laquelle l'économie et la société sont entièrement assujetties.

b) La division sociale de l'espace

Une partition fonctionnelle de l'espace se dessine très nettement. Le centre de la ville de Singapour rassemble les banques, les sièges de multinationales, le tertiaire supérieur, les hôtels de luxe, les instances politiques, les ambassades, les commerces anomaux, les universités. Il y est interdit de laisser un terrain non construit ou mal entretenu.

Cependant, la complète rénovation-restructuration n'est pas encore acquise. Dans l'artère commerçante principale, Orchard Road, voisinent des buildings et des échoppes à un étage où s'entassent des familles chinoises ou indiennes dans une atmosphère de bazar asiatique ; l'embouchure de la rivière Singapour qui débouche à proximité de la cité bancaire est couverte de jonques enchevêtrées. Aux aurores s'y tient un marché populaire ; mais l'on n'y trouve aucune production locale typique. Le savoir-faire chinois s'est réfugié dans l'activité commerciale ou industrielle ; les produits artisanaux de l'Inde, de la Malaisie et de l'Indonésie y sont étroitement mêlés à la production industrielle locale, japonaise, allemande, américaine et suisse.

L'aménagement ou le réaménagement de l'île de Singapour ne paraissent pas cependant pouvoir surmonter l'obstacle de l'isolement spatial : « Singapour, une ville sans pays ». Derrière cette constatation, il y a peut-être de la fierté mais aussi des regrets. Pour la grande majorité des Singapouriens, l'île est une prison sans barreau.

Montréal*

(province de Québec, Canada)

Ça fait longtemps qu'j'al rien écrit
 J'vais vous lâcher mon dernier cri
 Y'en a qui pensent que j'al tout dit
 Qui chuchotent même que chu fini
 D'autres qui attendent la fin d'ma phrase
 Qui m'trouvent moins « hip » depuis qu'j'me rase
 Qui aimaient mieux ça quand j'me fâchais
 Dans l'temps que j'faisais peur aux Français
 D'autres qui trouvent que l'joual c'est ben laid
 Pi qui chialent quand j'chante en anglais
 J'me d'mande c'est quoi être Québécois
 Ça sert à quoi d'être Charlebois

Des fois chu pu sûr de me race
 J'lève mon collet j'me cache la face
 J'nous r'garde vieillir entr'deux grosses « mol »
 Le corps raide pi les oreilles molles
 J'nous vois nous mirer d'in vitrines
 Des deux bords d'la rue Sainte-Catherine
 J'entends nos « quand qu'on si j'aurais »
 On a pu les chansons qu'on avait
 On est des « Gypsies » oubliés
 Par les amis de Jacques Cartier
 J'me d'mande c'est quoi être Québécois
 On est loin d'être sorti du bois

C'est pu l'temps d'faire des « party »
 Nous avons notre identité
 Au lieu de s'en féliciter
 Le temps est venu d'éclater
 Arrêtons d'nous r'garder l'nombril
 C'est un chapitre déjà écrit
 Faut pu se contenter des croûtes
 Faut dev'nir les meilleurs en « toute »
 Ça fait trois cents ans qu'on se berce
 Au lieu d's'occuper d'not commerce
 Pendant qu'Nixon suce le Québec
 Sous l'œil des « Connais-rien-Fronts secs »

Si les Etats prennent le terrain
 Y va nous rester moins que rien
 Sans pays sans patre sans « job »
 On va se r'trouver pauvres comme Job
 Faut leur montrer qu'on est capables
 Autant qu'les Juifs et les Arabes
 J'vous dis pas que pour s'en tirer
 Va falloir se mettre à tirer
 Faut s'appuyer faut s'entraider
 Bâtir une grande armée d'idées
 Et faire de la nouvelle France
 La terre promise de l'espérance.

Robert CHARLEBOIS
 Qué-Can Blues (1).

* Cette étude a été réalisée avec la participation de Bernard CUNEO (Prospective et Aménagement) et de François PERRIN.
 (1) Cité par Claude PRULHIÈRE, dans *Québec ou Presqu'Amérique*. Paris, Maspéro, 1974.

Ecrire sur Montréal ne peut se faire, en effet, sans considérer une des dimensions dominantes de la vie économique et sociale canadienne : ce que les uns appellent le problème canadien français, et les autres le fait québécois. La situation du Québec, qui présente encore aujourd'hui une forte unité dans son peuplement, puisque environ 80 % de sa population est catholique et parle français dans un continent majoritairement protestant et anglophone, est liée à une histoire commune de quatre siècles, qui a renforcé la prise de conscience d'un destin collectif, ou tout au moins d'une culture et d'une psychologie collectives propres. Cette situation, de plus, oblitère par ses prolongements politiques l'ensemble de la vie sociale, au point qu'une part croissante des Québécois en vient depuis quelques années à élaborer, à travers la souveraineté d'un Etat québécois ou à travers un fédéralisme révisé et donnant plus d'autonomie aux provinces, le projet collectif d'une société rompant avec les situations passées ou présentes de minoritaires ou de dominés.

En regard des effets de domination qui se sont exercés sur l'économie du territoire québécois, il est habituel de distinguer successivement et parfois de façon superposée une domination française, britannique, anglo-canadienne et américaine. Certains découpent même, de façon drastique cette histoire en trois périodes coloniales : française, britannique, américaine (1).

● La Nouvelle-France se caractérisait par sa dépendance coloniale à l'égard de l'économie française de l'époque : 1608-1760. C'était un immense territoire lié aux besoins du commerce de la fourrure, dont les zones de peuplement étaient fixées sur les rives du Saint-Laurent avec un très vaste hinterland qui n'était parcouru que par les coureurs des bois ou des soldats, à l'exception de quelques postes permanents de traite ou de défense. Durant cette époque, c'est la ville de Québec, centre de la colonie, qui exerce sa domination sur l'ensemble du Canada.

● Après 1760, l'économie coloniale continue, le capitalisme commercial demeure et la traite des fourrures reste le moteur économique, mais le changement de métropole coloniale entraîne une réorientation des marchés d'approvisionnement et d'exportation et une dépendance économique autre, tant pour les lois de navigation que pour le commerce. Les marchands « canadiens » se trouvent dorénavant soumis à une double dépendance : celle de la métropole britannique, puis, de plus en plus, celle des marchands canadiens-anglais qui vont contrôler l'économie de la colonie, avantagés par la politique économique de la métropole autant que par les relations qu'ils y possèdent. Les marchands de la Nouvelle-France et avec eux leurs employés vont se trouver peu à peu déclassés (2). De plus la société perd son homogénéité, une société britannique se juxtaposant à la vieille société canadienne ; les affrontements souvent politiques vont croissant, reflétant une réalité sociale et une réalité économique nouvelles, et ils atteindront leur paroxysme dans le mouvement révolutionnaire et les insurrections de 1837 et 1838.

Le rapport des forces démographiques et économiques internes au Canada et l'évolution des colonies anglo-américaines du Sud qui avaient toujours favorisé les Canadiens français au cours de siècle passé, vont changer au tournant de 1840 : la Constitution, puis l'équilibre démographique font des Canadiens français, à partir de cette date, la minorité qu'il constitue encore dans le Canada d'aujourd'hui. L'existence de ce

(1) R. BILODEAU, R. COMEAU, A. GOSSELIN et O. JULIEN, *Histoire des Canadas*. Montréal, Ed. H.M.H., 1971. C. PRULHIÈRE, *Québec ou Presqu'Amérique*. Paris, Maspéro, 1974. L. BERGERON, *Petit manuel d'histoire du Québec*. Montréal, Ed. Québécoise, 1970.

(2) « Il est facile de voir que les Français sont le peuple vaincu. Les classes riches appartiennent pour la plupart à la race anglaise... les entreprises commerciales sont presque toutes entre leurs mains, c'est vraiment la classe dirigeante au Canada... », A. de TOCQUEVILLE, *Voyages en Sicile et aux États-Unis*. Paris, Gallimard, 1957, p. 210.

nouveau Canada-Uni, dont les Canadiens anglais ont désormais le contrôle, va permettre le lancement des politiques de grands travaux — canaux, chemins de fer — qui n'avaient pu être décidés auparavant et qui vont doter le Canada des infrastructures nécessaires à son développement économique, surtout à la fin du siècle.

Durant cette période (1760-1840), l'espace économique s'élargit et le peuplement déborde progressivement les rives du Saint-Laurent et du Richelieu. En 1831, Montréal égale Québec avec 27 000 habitants chacune, une demi-douzaine de centres se situant entre 1 000 et 5 000 habitants. Le commerce des fourrures perd de son importance pour ne plus représenter en 1810 que 10 % des exportations, le bois devenant le principal poste pour le Québec.

Mais, fait beaucoup plus important, toujours durant cette période, l'économie du Québec, centrale et motrice du Canada, perd sa prééminence ; à la fin de la période, sa part dans les exportations globales représente moins de la moitié : 47,7 % en 1824 ; 42,2 % en 1833... (1) Au cours de cette période apparaissent également les premières institutions de crédit : Banque de Montréal (1816), Banque de Québec (1810), Banque du Canada (1818).

L'échec, en 1837 et 1838, de la lutte des « patriotes », mouvement écrasé par l'armée et la police, va marquer profondément l'ensemble du Canada : la fin d'une lutte qui a duré plusieurs décennies et qui bloquait les projets économiques des Anglo-canadiens, va permettre d'imposer un Etat unitaire dans lequel les Canadiens français vont commencer à vivre une provincialisation qui sera maintenue par le statut du Québec dans la Confédération de 1867.

Cette unification va permettre de lancer tous les grands projets d'intégration économique est-ouest de l'espace canadien : c'est l'époque des grands travaux et de la « national policy » (politique de protectionnisme).

Cette période prend fin à la fin du siècle, début d'une phase internationale de prospérité des pays occidentaux, au moment où s'affirme également l'industrialisation du Québec ainsi que l'emprise accrue du capital canadien anglais et américain. Les villes se développent : Montréal passe de 58 000 habitants en 1851 à 130 000 en 1871 et atteindra 288 000 habitants en 1901, tandis que Québec passe à 68 000 habitants et que se mettent en place quelques petites villes rassemblant plusieurs milliers de personnes.

C'est qu'en effet à partir de 1840, le pouvoir politique et économique est plus autonome vis-à-vis de Londres et qu'il passe du Québec à l'actuelle province d'Ontario alors Canada-ouest (2). L'affirmation du Canada-Uni, puis de la Confédération, contrôlés par les Canadiens anglais apparaît en effet à la Grande-Bretagne comme un moyen de lutter contre l'influence et même l'absorption du Canada par les Etats-Unis, à un moment même où se manifestent dans certains milieux canadiens des sentiments annexionnistes. De ce fait, conjugués avec la « national policy », les grands projets d'aménagement draineront des capitaux considérables, et les problèmes de financement des investissements seront toujours au cœur des décisions économiques, ce n'est pas sans influencer les liens que peuvent entretenir Canada, Grande-Bretagne et Etats-Unis. Ces grands travaux — canalisation du Saint-Laurent, de Montréal aux Grands Lacs ; construction de chemins de fer, en particulier le Grand Tronc reliant Sarnia, Toronto, Montréal, Lévis (rive sud du Québec), avec une branche Montréal-Portland ; construction de routes ouvrant ou reliant de nouvelles régions mises en valeur — vont donner plus d'activité aux ports, et surtout à celui de Montréal, port d'exportation du blé du Haut-Canada.

(1) F.A. ANGERS et R. PARENTEAU, *Statistiques manufacturières du Québec, 1865-1948*. Montréal, Presses de l'École des H.E.C., 1966.

(2) F.A. ANGERS et R. PARENTEAU, *op. cit.*, p. 75.

Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, les principales industries sont tout d'abord l'alimentation, le bois, le cuir, mais le textile et le vêtement, le fer et l'acier, le papier et l'équipement de transport viennent assez rapidement les relayer. Le démarrage économique n'est pas encore réellement fait, mais se mettent en place des infrastructures et des instruments qui permettront la croissance industrielle rapide du Québec et de Montréal au XX^e siècle, même si déjà, la politique « nationale », qui a favorisé l'affirmation d'une économie canadienne face aux États-Unis, s'est montré plus favorable à l'Ontario qui, du fait de sa situation géographique et de son caractère politique, a bénéficié de plus d'investissements et surtout d'industries lourdes.

● Le vingtième siècle est celui du Québec industriel, bien que le mouvement ne soit réellement marqué qu'à la veille et pendant la première guerre mondiale, pour ne reprendre qu'après la grande crise : durant ces périodes, l'influence des États-Unis va aller croissante, puisqu'ils deviennent le principal fournisseur, laissant loin derrière la Grande-Bretagne ; leur domination s'affirme également dans l'apport de capitaux et le contrôle d'un nombre toujours plus grand d'entreprises et de secteurs divers de l'économie québécoise. Mais les Canadiens français voient ce monde industriel s'édifier hors de leur contrôle, et leur participation n'intervient que dans les rôles subalternes : leur natalité abondante fournit une main-d'œuvre à bon marché, sinon docile. Plus rapidement qu'auparavant, un grand nombre de Canadiens français quittent leurs villages pour se prolétarianiser dans une société qu'ils n'ont pas façonnée.

La population québécoise qui atteignait près de 1,5 million en 1891, passe à 5 259 000 en 1951 pour atteindre plus de 6 millions en 1972. Elle a quadruplé en soixante-dix ans. L'espace occupé s'agrandit avec la mise en valeur de l'Abitibi, puis de la Côte Nord puis enfin du Nouveau-Québec. Parallèlement, le mouvement d'urbanisation est considérable, particulièrement celui de Montréal : 267 000 habitants en 1901, 470 000 en 1911, 618 000 en 1921, 818 000 en 1931, 1 900 000 en 1965 et plus de 2 000 000 en 1973 (1).

Ce mouvement met en évidence le fait que, dans un Québec fortement urbanisé, l'urbanisation est peu diffusée : Montréal et son agglomération restreinte représentent 55 % de la population de la province. Sans doute, Montréal polarise un espace qui dépasse largement sa région immédiate, mais l'organisation urbaine reste faible : en dehors de la plaine de Montréal, on ne trouve pas de hiérarchie urbaine. Sans doute, les obstacles que constituent les montagnes, les fleuves, les frontières... ont-ils favorisé ce manque d'organisation et de hiérarchisation urbaine. Il reste que le rôle écrasant de l'agglomération montréalaise pose autant de problèmes qu'il en résout, à condition toutefois, en ce qui concerne ce dernier point, de pouvoir maintenir son dynamisme. Une ville de cette importance est en effet un atout essentiel pour le Québec et le Canada, mais il n'est pas possible de mettre à part son environnement québécois, ni la concurrence que lui livrent les métropoles les plus proches et tout spécialement Toronto. L'évolution actuelle pourrait tendre à refléter la dualité canadienne au fur et à mesure que la prépondérance affirmée de Toronto vient traduire celle des Canadiens anglais, et au moment même où s'affirme une volonté, plus fortement exprimée par les Canadiens français, de participation et de contrôle de la ville qui est avant tout leur métropole. Dans cette évolution qui semble avantager de plus en plus Toronto, il faut tenir compte de la poussée continue d'industrialisation et d'urbanisation vers l'Ouest canadien d'une part, et d'autre part de l'intégration de plus en plus croissante de l'économie canadienne à l'économie américaine. En effet, la situation et les perspectives montréalaises doivent

(1) En 1973, la zone métropolitaine de Montréal comptait environ 2 800 000 habitants.

être comprises dans un contexte de double domination, ce qui explique tout à la fois les débats sur l'unité nationale (1) et la place du gouvernement du Québec dans le développement économique dans la mesure où la bourgeoisie francophone paraît trop faible pour développer ses propres projets face aux groupes dominants canadiens ou américains.

La ville de Montréal est ainsi située dans un processus paradoxal, si ce n'est contradictoire : comme dans une large mesure de nombreuses forces sociales québécoises veulent limiter la dépendance de leur Etat-province à l'égard de ses voisins, Canadiens-anglais et Américains, il s'agit pour une fraction importante de ces forces, dont certaines sont présentes dans le gouvernement provincial, de développer l'ensemble de la province et, en même temps, Montréal, seule métropole capable de concurrencer les métropoles anglophones. Mais, comme nous le soulignons précédemment, le réseau urbain et économique québécois étant déjà très fortement déséquilibré, le développement de Montréal risque de renforcer la polarisation de l'espace québécois et du même coup d'oblitérer le développement du reste de la province.

Nous verrons plus loin comment cette contradiction est partiellement résolue par des choix d'organisation spatiale, et par un certain partage des tâches entre l'administration provinciale et l'administration municipale ou de la communauté urbaine de Montréal, comment également cette contradiction face à certaines options fédérales, entraîne des conséquences importantes quant aux stratégies québécoises.

1 - ACTIVITES ECONOMIQUES - BASE INDUSTRIELLE ET SECTEUR PUBLIC

a) Les activités industrielles

Depuis tout temps, ou presque, le Canada est importateur de capitaux d'origine multiple, mais principalement de Grande-Bretagne jusque dans les années 20, puis des Etats-Unis jusqu'à maintenant. Ces importations de capitaux ont permis dans une large mesure au vaste territoire qu'est le Canada de s'équiper et de se développer malgré un faible peuplement. Mais, dans le même temps, elles ont accentué la succursalisation de l'économie canadienne, dans la mesure où l'épargne nationale a financé les travaux d'infrastructure, très coûteux en raison de la géographie du pays, et où l'appel à des capitaux extérieurs, en particulier américains, a été très fort pour financer les investissements directement productifs (2).

De ce fait, Montréal n'échappe pas à cette domination. Si la ville compte en effet un bon nombre de grandes entreprises, souvent de dimension internationale, leur contrôle et donc leur pouvoir de décision échappent en presque totalité aux Canadiens français.

(1) Le Québec est généralement considéré par les anglophones comme un trouble-fête dans les relations fédérales provinciales, alors qu'en fait il s'agit surtout de débats sur le maintien d'une souveraineté politique alors que la souveraineté économique est compromise.

(2) Cf. Karl LEWITT, *La capitulation tranquille* (Québec, Editions l'Étincelle, 1974) et Rapport GRAY, *Investissements étrangers directs au Canada* (Gouvernement du Canada). Il reste que certains économistes soutiennent que les fonds nécessaires aux investissements étrangers sont fournis principalement par l'épargne canadienne. Le cas paraît difficile à trancher en ce qui concerne le Canada, mais nous verrons que cela paraît vrai en ce qui concerne l'épargne québécoise.

Cette domination des grandes firmes extérieures se manifeste de double façon : l'industrie légère et de consommation est dominée par les Anglo-canadiens, et l'industrie lourde, la plus ouvrière en technologie est dominée par les Américains (1).

Il est à noter cependant que, d'un point de vue canadien, l'économie québécoise est moins dominée que les autres économies provinciales, l'Ontario par exemple, par les firmes américaines ou étrangères. Outre le fait que se masque ainsi un développement industriel moindre au Québec qu'en Ontario, cela pourrait signifier que, face à des entreprises américaines ayant souvent une meilleure productivité, tant du travail que du capital, le Québec offre un certain terrain de manœuvres pour les entreprises canadiennes anglaises. De plus, les firmes étrangères beaucoup plus orientées vers l'exportation que les firmes canadiennes françaises préfèrent des localisations ontariennes, ou jusqu'à un certain point montréalaises.

En effet, la répartition des établissements industriels dans la province du Québec montre que les établissements canadiens français sont mieux représentés en dehors de Montréal qu'à Montréal même : alors que 26 % des établissements québécois sont Canadiens français, cette part tombe à 13 % pour Montréal métropolitain. De plus, les établissements Canadiens anglais sont surtout concentrés dans Montréal, alors que les établissements étrangers sont répartis sur l'ensemble du territoire. Si l'on rapproche ces données de ce que l'on sait sur l'orientation à l'exportation, on est tenté de penser que les établissements étrangers sont plus tournés vers l'exploitation des ressources naturelles, ce qui expliquerait leur installation à l'extérieur de la zone métropolitaine.

Ainsi les Canadiens anglais dominent dans la région de Montréal ; les entreprises canadiennes françaises, plus fermées sur le marché québécois, se réfugient à Québec et dans le reste de la province, tandis que les entreprises étrangères sont localisées soit à Montréal soit dans la province selon qu'elles sont orientées vers des marchés canadiens ou extérieurs, ou vers l'exploitation des ressources naturelles.

Tableau 1
Proportion des établissements sous contrôle

	Contrôle		
	canadien français	canadien anglais	étranger
Montréal métropolitain	13 %	72 %	15 %
Ensemble de Québec	26 %	58 %	16 %

(Établissements de plus de 50 salariés, sauf textile et habillement, établissements de plus de 25 salariés).

Autant que ces pourcentages, il faut considérer que l'établissement soit canadien anglais, soit étranger est de plus grande taille que l'établissement canadien français, tandis que l'étranger est lui-même de plus grande taille que le canadien anglais. De plus, la valeur ajoutée des établissements étrangers est supérieure dans la presque totalité des cas à l'établissement canadien. Les firmes étrangères présentes en terme de production dans le Grand Montréal sont des firmes qui travaillent pour le marché canadien, même si celui-ci reste étroit (textile, alimentaire, meuble, imprimerie) ou de grandes entreprises américaines désirant bénéficier du marché du Commonwealth. Dans ces derniers cas, le pouvoir réel de décision est Détroit, Chicago, New York ou ailleurs aux États-Unis : aéronautique, automobile... Dans leur quasi-totalité, ces entrepri-

(1) Cf. *Qui contrôle l'économie du Québec ?* (Les Éditions du Parti Québécois), *Le citoyen*, n° 3, 1972, p. 24, et A. RAYNAULD, *La propriété des entreprises au Québec* (Presses de l'Université de Montréal, 1974).

ses restent étrangères au milieu québécois et montréalais, dans lesquels elles ne recherchent qu'une main-d'œuvre bon marché — même si cette situation est en train de changer rapidement — et quelques cadres subalternes.

Tableau 2
Principaux établissements manufacturiers dans Montréal-métropolitain

(par ordre décroissant)
(établissements de plus de 1 000 salariés à la production)

Entreprises	Localités	Secteur d'activité	Sous contrôle
CANADAIR	Ville St-Laurent	Aéronautique	américain
UNITED AIRCRAFT	Longueuil	Aéronautique	américain
GENERAL MOTORS OF CANADA	Ste-Thérèse-Ouest	Automobile	américain
CANADIAN VICKERS	Montréal	Machinerie Réparations navales	
CANADIAN MARCONI	Montréal	Télécommunications	
BOMBARDIER	Valcour	Transports véhicules	canadien français
McDONALD TOBACCO	Montréal	Tabac	
NORTHERN ELECTRIC	Montréal	Télécommunications	canadien anglais
DOMINION ENGINEERING WORKS	Lachine	Machines et matériels divers	
NORTHERN ELECTRIC	Lachine	Fils et câbles électriques	canadien anglais
DOMINION BRIDGE	Lachine	Charpentes métalliques	canadien anglais allemand
MARINE INDUSTRIES	Tracy	Construction et réparations navales	canadien français
DOMINION GLASS	Montréal	Verrerie	
IMPERIAL TOBACCO OF CANADA	Montréal	Tabac	
CANADIAN COPPER REFINER	Montréal	Fonte et affinage	
TRANSMISSION WORKS *	Montréal	Télécommunications	canadien anglais

* Filiale de Northern Electric.

Ainsi si la zone métropolitaine de Montréal regroupe plus de la moitié de l'emploi industriel du Québec, le plus grand nombre des entreprises importantes soit par leur actif et leur chiffre d'affaires, soit par le nombre de personnes qu'elles emploient sont étrangères ou au mieux anglo-canadiennes. Cette domination s'est encore accrue ces dernières années, puisqu'elles ont été marquées par un affaiblissement généralisé de l'importance du secteur manufacturier traditionnel, qui était souvent canadien français (1). Il reste que Montréal accueille un assez grand nombre de sièges sociaux de grandes entreprises et de firmes multinationales. En effet, à l'échelle du Canada, seule Toronto occupe une place plus importante. Il faut souligner, encore une fois cependant, que ces sièges sociaux sont pour beaucoup des sièges nationaux d'entreprises dont la direction même est localisée ailleurs, principalement aux Etats-Unis. A titre d'illustration, nous pouvons citer, par importance décroissante d'actif (en 1970) :

Chemin de fer canadien-national	(plus de 4 milliards de dollars)
Hydro-Québec	3 800 millions de dollars
Bell-Canada	3 380 »
Canadian-Pacific	2 262 »
Alcan-Aluminium	2 212 »
Seagrams	1 235 »
Canadian Pacific Invest.	1 040 »
Steel Company of Canada	921 »
Anglo-Canadian Telephone	802 »
Air-Canada	707 »
Domtar	531 »
Consolidated Bathurst	468 »

Ces mouvements sont d'autant plus importants à prendre en compte que le Québec réalise et doit réaliser encore dans les années qui viennent des percées nouvelles dans les domaines industriels, sous peine de voir le tertiaire de refoulement prendre une dimension démesurée.

b) Les activités financières

Cette situation de dépendance trouve assez largement sa symétrie dans les activités financières et boursières.

Historiquement, les secteurs financiers québécois et ontariens ont connu des évolutions parallèles au sein des deux grandes places canadiennes : Montréal et Toronto. La Banque de Montréal fut la première banque canadienne, la Bourse de Montréal fut la première bourse de valeurs organisée au Canada, tandis que les Compagnies de fiducie (2) apparurent pour la première fois en Ontario... Toutefois depuis la Seconde Guerre mondiale, on note d'une part une concentration croissante des activités financières en Ontario, et d'autre part un affaiblissement de la place montréalaise, non seulement par rapport à l'Ontario, mais par rapport à l'ensemble du secteur financier canadien. Ainsi certaines sociétés ont transféré leur siège de Montréal à Toronto : jusqu'en 1973, transfert de 35 sièges sur 115 pour les compagnies d'assurances (autres de Vie), représentant un actif de 400 millions de dollars sur un total de 637.

(1) Voir plus loin la répartition par secteur.

(2) Compagnie de fiducie : administre et dispose de biens qui lui ont été confiés par des dépositaires. C'est en quelque sorte des fonds de placement. Par l'importance de leurs actifs (6,5 milliards de dollars en 1970), ces compagnies se situent après les banques (47,3 milliards d'actifs), les compagnies d'assurance-vie (16 milliards) et les caisses de retraite (14,5 milliards).

Un phénomène non moins important est celui du transfert des « trading desks » : en 1971, deux banques importantes ayant leur siège à Montréal ont transféré leurs bureaux à Toronto. Enfin, on assiste à une baisse relative de l'importance des banques montréalaises par rapport à leurs homologues ontariennes : cela se traduit par une baisse du groupe anglophone (Banque Royale du Canada et Banque de Montréal) partiellement compensée par une augmentation de l'importance relative de deux banques « québécoises » : Banque Canadienne Nationale et Banque provinciale du Canada, mais globalement la part des cinq banques montréalaises en termes de prêts ou d'immobilisations tend à diminuer dans le marché canadien. Le même scénario se répète en ce qui concerne les compagnies d'assurances, les compagnies de finance, les compagnies de prêts hypothécaires ou encore le marché boursier. La part relative des Bourses de Montréal [Bourse de Montréal spécialisée dans les transactions de valeurs industrielles — et Bourse canadienne] (1) diminue au profit de la Bourse de Toronto. De plus, le marché monétaire a, à toutes fins pratiques, quitté Montréal pour Toronto ou les Etats-Unis.

Le déplacement des différents marchés, financiers, monétaires et obligataires, prive les épargnants et les investisseurs québécois d'un lien essentiel avec le marché. De ce fait, alors que l'épargne québécoise et montréalaise est abondante — la propension à épargner au Québec est plus forte que dans le reste du Canada —, les entrepreneurs québécois se plaignent d'une insuffisance de fonds, qui n'est, plus que probablement, qu'une absence d'agents financiers importants [Le Québec a été un exportateur net de capital de 1947 à 1971, l'année 1965 étant une exception] (2).

L'éloignement des marchés financiers et de valeurs mobilières, des centres de décision des institutions financières importantes rend l'accès au crédit bien moins aisé pour les entreprises québécoises, à la fois en termes de décision et en termes de concurrence. Cela représente des contraintes de financement assez fortes, lesquelles ne jouent pas pour les firmes multinationales ou nationales qui sont susceptibles de faire appel aux marchés de Toronto ou des grandes métropoles des Etats-Unis ; ou bien alors, les noyaux financiers importants jouent comme facteur de localisation pour des sièges régionaux des grandes firmes : l'effet est cependant identique, il est cumulatif, et accentue la dépendance économique, dans la mesure où la concentration financière s'accompagne d'une concentration des pouvoirs.

(1) Bourses qui ont été réunies à la fin de 1974.

(2) Ce mouvement se reflète dans le montant des actifs des maisons de valeurs mobilières opérant au Québec. Alors que l'actif total des maisons opérant au Québec était de 1 540 millions de dollars en 1970, l'actif de ces maisons ayant leur siège au Québec n'était que de 335 millions.

Tableau 3
Maisons de valeurs mobilières opérant à la fois au Québec et en Ontario*
Activités au Québec et en Ontario
 (dollars et indices)
 1969-1970

	Activités au Québec			Activités en Ontario			Intensité relative d'activité (4)/(2)	Indice d'inter-activité (3)/(6)
	Maisons québécoises	Maisons ontariennes	Indice (2)/(1)	Maisons québécoises	Maisons ontariennes	Indice (4)/(5)		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)		
Nombre de maisons	21	27	1.29	21	27	0.78	—	—
Nombre de places d'affaires	76	35	0.46	21	126	0.17	0.60	2.70
Nombre de vendeurs	818	260	0.32	174	949	0.18	0.67	1.77
Nombre d'autres employés	1,566	683	0.44	426	3,103	0.14	0.62	3.14
	\$ (000)	\$ (000)		\$ (000)	\$ (000)			
Obligations détenues	69,208	235,861	3.41	37,004	406,615	0.09	0.16	37.88
Tous comptes de clients	101,809	72,756	0.71	86,317	250,096	0.35	1.19	2.02
Nouvelles émissions :								
1. Gérant ou souscripteur unique								
— valeur totale des émissions	399,038	685,360	1.72	118,367	735,850	0.16	0.17	10.75
— valeur moyenne des émissions	1,023	22,845	22.33	6,963	5,934	1.17	0.30	19.08
— montant total vendu	178,866	408,740	2.29	60,091	406,426	0.15	0.15	15.26
2. Groupe bancaire (vente)	184,814	105,556	0.57	41,982	264,672	0.16	0.40	3.56
Nouvelles émissions de toute origine								
ventes dans la province (gérant ou souscripteur unique)	194,553	324,329	1.67	53,081	377,774	0.16	0.16	10.43
Nouvelles émissions de la province ventes dans la province	162,009	205,836	1.27	29,913	252,564	0.12	0.15	10.58

* A l'exclusion des maisons non canadiennes.
 (Source : Ministère des Industries financières, Compagnies et Coopératives.)

c) L'intervention de l'Etat

En raison de la faiblesse de la participation canadienne française à l'entreprise privée, l'intervention de l'Etat apparaît à bien des Québécois comme un instrument indispensable à leur promotion économique. Mais quel Etat ?

Pour beaucoup de Québécois et de Montréalais, il s'agit de l'Etat provincial, le seul qu'ils puissent vraiment contrôler et faire servir à leur propre développement. Il n'y a cependant pas unanimité des opinions ou sur ce choix ou sur les moyens d'action à mettre en œuvre pour appliquer ce choix. En effet, l'existence d'une métropole comme Montréal porte parfois ombrage au pouvoir politique de la province : se trouvent ainsi éparpillées et soumises à des centres de décision différents et parfois opposés, les ressources humaines et matérielles auxquelles il est fait appel pour un développement autochtone. De plus, « les politiques fédérales de développement ont toujours négligé les dimensions régionales et culturelles. En conséquence, elles sont à l'origine d'un mécontentement profond au Québec parmi les francophones (...). On ignore à peu près tout de l'impact régional des politiques fédérales » (1). La politique dite de « l'opting out », qui permet au Québec, depuis 1954, de ne pas participer aux programmes conjoints fédéraux-provinciaux et donc de conserver une certaine maîtrise dans le financement de ses programmes propres correspondants, n'apparaît cependant que comme un palliatif dans la mesure où, en 1967, le gouvernement fédéral assurait encore 41,9 % des dépenses gouvernementales au Canada [contre 32,9 % pour le niveau provincial, et 25,2 % pour le niveau municipal] (2), et qu'en 1971, au Québec, le gouvernement fédéral assurait 26 % des recettes du gouvernement provincial.

Palliatif seulement dans la mesure où, pour assurer ses orientations et faire face à ses obligations, le gouvernement provincial développait une politique de recours au marché financier le mettant dans une situation de dépendance certaine à l'égard des milieux financiers canadiens anglais et américains. La dette publique du Québec passait de 736 millions de dollars en 1961 à 3 309 millions en 1973, soit plus du quadruple, faisant progresser fortement le « service de la dette » dans le budget provincial.

Malgré cette dépendance à l'égard du marché financier, qui n'est pas simplement formelle, puisque à partir de 1968, le gouvernement provincial a cherché d'une part à faire éclater « le syndicat financier » qui traditionnellement plaçait les emprunts de la province, et d'autre part à placer ses titres sur les marchés européens et japonais, l'Etat de Québec paraît constituer la force principale pour répondre aux potentialités et aux vœux des milieux québécois et montréalais. Or, certaines mesures fédérales, comme les accords douaniers entre le Canada et les Etats-Unis, [tels le fameux accord américano-canadien sur l'automobile : le pacte de l'automobile], ne paraissent pas satisfaire ces volontés d'autonomie économique et politique. Il ne reste alors qu'une possibilité : mise en place directement par le gouvernement de Québec d'entreprises industrielles pour développer certains secteurs industriels, et d'institutions financières publiques pour remédier aux tendances du marché financier ; développement de la planification, entre les différents gouvernements et le secteur privé. Depuis une dizaine d'années, pour faire face à la dépendance croissante de l'entreprise privée, on assiste ainsi au développement et au soutien d'un secteur public important ou d'entreprises à capital mixte.

(1) A. RAYNAUD, « Les politiques économiques fédérales dans le contexte québécois ». *Le Devoir*, Suppl., 30-12-1970.

(2) Conseil économique du Canada. Sixième exposé annuel.

LES ACTIVITES FINANCIERES

En ce qui concerne le secteur public de financement et d'investissement, deux sociétés jouent un rôle principal :

a) la Société de développement industriel (S.D.I.) qui a pris la suite de l'Office de Crédit Industriel créé en 1967, et qui, d'abord tournée vers le financement aux petites et moyennes entreprises, s'est orientée depuis vers le financement de nouvelles entreprises, à forte valeur ajoutée ou peu représentées au Québec, cette aide pouvant prendre la forme de taux d'intérêt bonifié, d'un prêt ou encore d'une prise de participation (Loi 20).

b) la Société générale de financement (S.G.F.) qui, à l'origine société d'économie mixte pour faciliter le crédit à moyen et long terme ou prendre des participations, pour devenir ainsi un instrument actif de l'économie canadienne française, n'a jamais pu réellement jouer ce rôle, n'ayant jamais disposé du capital de cent millions de dollars suggéré lors de sa création. De ce fait, son rôle est limité à un rôle de sauvetage d'entreprises en difficulté et non pas à un rôle d'orientation et d'incitation.

Ces deux sociétés restent très proches des programmes définis par le gouvernement québécois et son ministère de l'Industrie et du Commerce. De plus, la S.D.I. joue un rôle non négligeable dans la mise en œuvre des accords fédéraux — provinciaux avec le ministère de l'Expansion Régionale et Economique (M.E.R.E.) canadien.

Enfin, pour ce qui concerne Montréal, place financière, un certain nombre d'efforts sont engagés par le gouvernement de Québec. Un Comité d'étude sur « l'industrie des valeurs mobilières au Québec » a été créé, qui a fourni un certain nombre de recommandations en 1971 et 1972 ; le projet d'un centre international financier devant trouver place à Montréal avec un centre des congrès est développé et mis en œuvre par le gouvernement : centre de commerce international (1).

LES ACTIVITES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

La liste des entreprises publiques du Québec et leur date de création témoignent autant de la nouveauté relative des interventions de l'Etat que de leur diversité, puisqu'une sensible accélération apparaît à partir des années 1960 :

- 1921 Régie des alcools.
- 1936 Société de crédit agricole.
- 1943 Raffinerie de sucre du Québec.
- 1957 Office des autoroutes.
- 1961 Refor (Société de récupération et d'exploitation forestière).
- 1962 S.G.F. (Société générale de financement).
Hydro-Québec (les premières nationalisations ont eu cependant lieu en 1944).
- 1965 Soquem (Société québécoise d'exploitation minière).
Caisse de dépôts et de placements.
- 1967 Société de l'assurance-récolte.
Société de l'assurance-dépôt.
Société de crédit industriel.
Société d'habitation de Québec.

(1) Cf. le paragraphe 3, « L'espace et sa gestion », p. 77.

- 1968 Sidbec (Société sidérurgique de Québec).
Radio-Québec.
1969 Soquip (Société québécoise d'initiatives pétrolières).
1971 Société de développement de la Baie James.

S'il est clair que certaines de ces entreprises publiques n'ont qu'un pouvoir d'action assez faible, certaines d'entre elles cependant disposent d'une importance stratégique très forte : ainsi, l'Hudro-Québec, la Caisse de dépôts et de placement, la S.G.F., Sidbec et Soquem.

LES EFFORTS DE PLANIFICATION

Les efforts de planification menés par le gouvernement du Québec peuvent être saisis selon deux orientations : une planification économique qui est assez largement réductible aux accords fédéraux-provinciaux et en particulier l'entente cadre de développement du Québec conclue en 1974, et une planification spatiale qui porte beaucoup plus sur les investissements propres du Québec.

A partir d'une entente-cadre Canada-Québec s'est développée la politique dite d'entente transitoire ; à partir d'une déclaration d'intention sur un programme, des ententes auxiliaires sont passées entre le gouvernement fédéral et celui de la province. La première entente s'est faite à l'occasion du développement de l'usine sidérurgique de Contrecoeur (1) : la Société Sidbec a engagé un programme de 140 millions de dollars, dont 30 sont pris en charge par le gouvernement fédéral, devant permettre à la sidérurgie québécoise de satisfaire 50 à 60 % du marché canadien ; la seconde entente a porté sur l'autoroute de l'acier (autoroute Montréal-Contrecoeur-Sorel). Les autres ententes portent sur les industries du bois et de l'aluminium.

L'entente Canada-Québec définit cinq objectifs principaux :

- la stimulation de la création d'emplois productifs et la consolidation des emplois dans les secteurs traditionnels ;
- l'augmentation du niveau de vie ;
- le renforcement de la structure industrielle et urbaine et le développement optimal des différentes régions ;
- l'accroissement de la participation des Québécois à leur propre développement ;
- la recherche d'un meilleur équilibre entre le développement du Québec et celui des autres régions canadiennes ;

Les « priorités d'intervention » définies dans l'entente sont les suivantes :

- accroître la productivité du secteur primaire et aménager les ressources naturelles ;
- consolider les activités secondaires existantes et envisager les développements d'activités à forte productivité ;
- mettre l'accent sur les activités tertiaires motrices ;
- concentrer les activités de développement dans la région de Montréal.

De telles priorités avec de tels objectifs ont réalisé facilement un consensus, mais elles recouvrent de fait certaines divergences de conception dans le développement et la maîtrise de ce développement. En effet, le choix des secteurs à privilégier n'est pas immédiat et il reste que le gouvernement du Québec aurait voulu régulariser ces ententes auxiliaires,

(1) Située sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 30 km en aval de Montréal.

ce à quoi le gouvernement fédéral s'est opposé. En effet, malgré des accords qui semblent marquer la reprise (du moins pour le Québec) d'une part non négligeable de son économie, des désaccords importants persistent en matière de développement régional et de localisation : l'aéroport de Mirabel-Sainte-Scholastique en est un exemple. Enfin, le développement envisagé implique une accentuation considérable du poids de Montréal dans l'économie québécoise.

Il apparaît ainsi que le développement industriel de Montréal est un enjeu politique et économique important, dans la mesure où le développement de la province passe fortement par celui de la métropole.

Par rapport à cet enjeu, le gouvernement québécois a développé une planification spatialisée, par région, dont l'Office de Planification du Québec (O.P.D.Q.) a été le principal coordonnateur. De fait, des plans régionaux existent pour presque toutes les régions — sauf Montréal, où l'élaboration du plan pour la région est en cours — et un plan quinquennal des équipements gouvernementaux est en préparation. Il reste que cet effort provincial de planification, fondé principalement sur la distinction de « régions de base » — l'axe Laurentien Montréal-Québec-ville — et de « régions ressources », et qui vise à minimiser les déséquilibres entre ces différents types de régions, ou du moins à les organiser dans un cadre québécois, se heurte souvent à des options fédérales : ainsi du nouvel aéroport international de Montréal. Alors que le projet provincial portait sur l'intégration de ce nouvel aéroport à l'axe économique et urbain nord-sud, c'est-à-dire Montréal-Drummondville vers les Etats-Unis, le projet fédéral qui finalement triompha — 60 % du financement était assuré par le gouvernement fédéral (sauf pour le foncier) — privilégiait l'axe Montréal-Ottawa, c'est-à-dire vers Toronto puisque situé au nord-ouest de la métropole québécoise.

d) Métropole québécoise et secteur public

L'Etat provincial québécois n'a ainsi pas cessé, surtout depuis la révolution tranquille du début des années 1960, de gagner de l'importance et de devenir un levier du développement économique et social. De nombreuses interprétations existent quant à savoir pourquoi l'Etat s'est engagé ainsi dans un mouvement, qui peut paraître, jusqu'à un certain point, une reconquête économique face aux entreprises multinationales d'une part et au gouvernement fédéral d'autre part. Il nous semble, quant à nous, que ce mouvement, avec ses aléas, ses réussites et ses échecs, renvoie principalement à l'absence d'une bourgeoisie canadienne française, ou du moins à sa très faible représentation dans de nombreux secteurs économiques. Il n'est pas étonnant alors que ce mouvement, surtout à partir de 1970 où les élections marquaient une rupture politique évidente à l'égard du bipartisme antérieur, entraîné également par les syndicats de travailleurs marqués par une solidarité de classe ethnique canadienne-française et où des courants socialistes sont présents, prend forme et force essentiellement dans et autour de l'appareil d'Etat. Ce dernier apparaît en effet apte à accueillir et à concentrer des parts non négligeables de couches sociales dont la mobilité sociale s'accroît fortement, est propre à favoriser l'émergence de cette bourgeoisie canadienne française avant d'aider à son imbrication, sur des bases moins conflictuelles, à la croissance industrielle et économique.

Dans ce mouvement d'émancipation, économique et politique, dont le terme n'est cependant pas atteint, la ville de Montréal joue un grand rôle : elle accueille l'essentiel de la population anglophone du Québec ; elle est un centre urbain dominant l'ensemble de la structure économique et urbaine de la province... et elle est le lieu privilégié des échanges avec les Etats-Unis ou le reste du Canada. Du même coup, le rôle et les fonctions internationales de Montréal constituent un enjeu politique et

économique non négligeable : selon que ce rôle et ces fonctions seront définies sur une base québécoise ou canadienne, l'ensemble de la structure québécoise évoluera vers des caractéristiques nationales québécoises ou vers des caractéristiques provinciales canadiennes.

2 - ACTIVITES CULTURELLES ET PROBLEMES IDEOLOGIQUES

L'essayiste canadien, Marshall Mc Luhan a qualifié les Québécois de hippies qui viennent de passer du XVII^e siècle au XXI^e siècle. Cette boutade n'aurait-elle pour but que d'attirer l'attention sur la persistance de la communication, et de la communication orale, chez les Québécois qu'elle aurait déjà souligné un aspect important de la culture québécoise. Et de fait, Radio-Canada en langue française a joué un rôle cristallisateur important, tant en terme de contenu que d'institution, tant dans les transformations formelles qu'informelles dans les changements culturels, tous assez récents, du Québec. Ces changements et ces évolutions sont d'ailleurs liés au développement d'une conscience québécoise et d'une revendication autonomiste ou indépendantiste.

En effet, pendant longtemps et jusqu'au milieu du XX^e siècle, la vie de villages ou de petites unités de population a été prédominante, et dans ces agglomérations homogènes la tradition orale était souveraine, laissant à la classe instruite — traditionnellement le curé, le notaire et le médecin — le soin de gérer les affaires publiques. L'instruction obligatoire n'est en effet décidée qu'en 1942 ; et ce n'est qu'en 1964 qu'est créé un ministère de l'Education enlevant aux églises la maîtrise de l'enseignement — du primaire au supérieur — qui, sauf quelques exceptions, était surtout tourné vers la formation religieuse et morale. Il faut d'ailleurs souligner à cet égard que, comme l'économie, l'industrie et l'Etat étaient très fortement dominés par les anglophones, la grande majorité de la population développait des modes de vie où l'école apparaissait comme superflue puisque cette population, principalement agricole, n'avait que faire de la maîtrise des formes savantes de la culture. Ainsi, par rapport au reste du continent nord-américain, le Québec est resté sous-scolarisé jusqu'à très récemment, reflétant ainsi de façon plus large une situation de domination, tant économique que culturelle (1).

Le passé influe fortement sur les formes présentes de la vie culturelle québécoise, et montréalaise en particulier, et sur ses formes d'institutionnalisation. En effet, des universités au cinéma, en passant par la littérature et la télévision, l'observateur est constamment confronté à un double mouvement : celui de l'affirmation de la québécity à travers une culture autochtone et celui d'une domination linguistique et culturelle toujours envahissante. Les activités culturelles, plus qu'ailleurs, tiennent une place particulière parce qu'étroitement liées à l'ensemble de la vie économique et politique ; et il n'est pas étonnant alors de retrouver l'Etat et la mise en place d'organismes publics pour soutenir de nombreuses formes culturelles. Dans cette lutte culturelle, puisqu'il faut bien ici parler de lutte, Montréal tient une place particulière et importante, mais qui n'est pas non plus dénuée d'ambiguïtés : si la métropole constitue bien le principal foyer culturel, elle possède également la proportion d'anglophones la plus forte.

(1) Cf. L. RIOUX, *Les Québécois*. Paris, Ed. du Seuil, 1974.

a) La langue et le problème linguistique

Montréal, du fait de sa croissance démographique très rapide, a accueilli l'essentiel des nouveaux Québécois, immigrés de l'Europe, et d'autres continents. Ainsi au dernier recensement, plus de 15 % de la population montréalaise avaient pour langue maternelle une autre langue que le français ou l'anglais, marquant le caractère cosmopolite de l'agglomération. Et cette population immigrée est portée à apprendre l'anglais comme langue principale, dans la mesure où c'est la langue des affaires et du travail : une enquête menée auprès de 1 000 entreprises du secteur manufacturier, dans la région montréalaise, a montré que le français n'était langue de travail que dans 28 % seulement des usines, alors que 78 % de la main-d'œuvre avaient le français comme langue maternelle (1). Cette population néo-québécoise est donc portée à l'apprentissage de la langue anglaise, et du même coup de sa culture, et pour cela est prête à lutter, quelquefois directement : les conflits apparus dans les commissions scolaires en particulier de Saint-Léonard (municipalité où la proportion de néo-Canadiens atteint 32 %) reflètent cette situation directement, puisque les enjeux se cristallisent sur la nature de la langue principale (anglaise ou française) d'enseignement. A l'opposé, le gouvernement provincial a fait voter la fameuse loi 63 sur l'utilisation du français comme langue de travail, la loi 22 en 1974 sur les commissions scolaires, mais l'ensemble des résultats semblent plus être le maintien de la situation qu'un redéveloppement de la langue française. Ainsi, plus de 80 % des néo-Québécois choisissent l'anglais comme langue d'enseignement, et plus du tiers de la population parle l'anglais comme langue principale (on se souvient que, pour l'ensemble du Québec, plus de 80 % de la population possèdent le français comme langue principale).

Tableau 4

Effectifs dans les commissions scolaires de la communauté urbaine de Montréal

	1968	1972	Variation
Francophones catholiques	248 332	235 368	— 13 964
Francophones protestants	1 412	1 064	— 141
Anglophones catholiques	69 412	73 194	+ 3 782
Anglophones protestants	78 318	68 894	— 9 424

(Source : Ministère de l'Éducation du Québec.)

Ces proportions expliquent largement, comme nous le verrons, que certaines formes culturelles soient presque exclusivement anglaises. A travers la langue, se cristallisent ainsi des oppositions et des contradictions entre population anglophone et population francophone, oppositions et conflits liés aux problèmes de relations entre les deux communautés linguistiques tant dans la vie économique et le travail, que dans la vie quotidienne. Et il apparaît clairement alors que les efforts du gouvernement du Québec en termes linguistiques sur la scène internationale sont à interpréter comme des efforts visant à dépasser cette contradiction linguistique existante localement.

b) Les universités

Les problèmes linguistiques resurgissent bien évidemment avec les universités. Montréal compte en effet quatre universités, deux anglophones

(1) Industrial Development in Quebec (Rapport Fantus), 1972.

et deux francophones, une de ces dernières étant entièrement mise en place par le gouvernement provincial : l'Université du Québec.

Tableau 5
Nombre d'étudiants à temps complet à Montréal

	1972-1973	1973-1974
Université de Montréal	12 529	13 238
Université du Québec	4 913	5 316
Polytechnique	1 845	1 912
Hautes Etudes Commerciales	1 230	1 297
Total francophone	20 517	21 763
McGill University	14 861	13 672
Sir George Williams University	5 732	4 480
Total anglophone	20 593	18 152
TOTAL	41 110	39 915

Chacune de ces universités, couvre l'ensemble ou presque du champ universitaire, mais certaines spécialisations existent, spécialisations qui, selon la langue, attirent Canadiens (anglophones) ou Africains et Maghrébins (francophones). Il est à noter que les deux universités françaises se sont lancées depuis peu dans ce qu'elles appellent des « politiques d'excellence », c'est-à-dire qu'à court terme tous les professeurs devront avoir soutenu leur doctorat : elles cherchent ainsi à constituer un corps professoral très qualifié, capable d'égaliser ceux des meilleures universités canadiennes et américaines. En effet, si les universités montréalaises francophones sont susceptibles d'attirer et d'accueillir des étudiants étrangers (environ 20 % à l'université de Montréal), paradoxalement les étudiants québécois vont préparer leur doctorat aux Etats-Unis. Il faut souligner d'ailleurs que ce phénomène est beaucoup moins développé dans les universités anglophones qui, dans certaines disciplines, concurrent — et avec succès — les universités américaines (psychiatrie, génie, physique...). Il n'est pas indifférent à cet égard de souligner certaines données marquant les distributions de diplômes : jusqu'en 1968, les universités anglophones distribuaient autant de diplômes économiques ou préparant aux affaires que les universités francophones, qui comptaient pourtant globalement le double de diplômes distribués ; en sciences, le nombre de diplômes anglophones est double de celui des diplômes francophones. Par contre, dans toutes les disciplines formant le personnel de l'administration : droit, humanités, éducation, service social, sciences sociales, le nombre de diplômes francophones est nettement supérieur. On saisit ici l'ancrage social et linguistique de l'appareil gouvernemental de la province face à celui des affaires et des entreprises.

c) Les communications et les médias

L'éclatement géographique du Québec — les distances et les pôles urbanisés séparés par de très grandes distances — et un éclatement social ont conduit à l'existence d'un grand nombre de supports de communication sociale, très peu disposant d'une véritable audience nationale, si l'on excepte Radio-Canada.

Montréal compte en effet six quotidiens, dont deux anglophones. Leur tirage total est de 800 000 exemplaires, ce qui est à la fois très important pour la population montréalaise et très faible lorsque rapporté au tirage moyen de chaque titre. De fait, il n'existe pas, par exemple, de

journal financier ou économique, la tâche étant laissée ici aux quotidiens américains, voire même torontois.

Pour la radio et la télévision, l'éclatement est identique, seul Radio-Canada pouvant être capté partout. Il reste qu'à Montréal, la télévision par câble s'est très fortement développée et qu'ainsi la plupart des chaînes nord-américaines peuvent être captées.

Peut-être d'ailleurs cette double présence des principaux medias est-elle le reflet, là encore, d'une situation de domination et d'un passé récent ; les grands supports de communication sont américains ou canadiens, les supports plus localisés étant plus québécois du moins dans leurs contenus, puisqu'ils laissent une très grande place aux nouvelles locales si ce n'est à la vie de quartier, reproduisant jusqu'à un certain point la vie de village.

d) La vie culturelle et l'enjeu idéologique

Différents modèles culturels coexistent ainsi à Montréal, leur imbrication n'étant que partielle, parce que renvoyant à des clivages sociaux et ethniques. Il reste qu'aux formes de culture savante américaine ou anglophone, l'Etat provincial aide à opposer des formes plus proprement québécoises. Bien évidemment ces efforts ne sont pas jugés suffisants, tant par les groupes sociaux revendiquant une autonomie plus forte, que par les producteurs de ces formes. Ainsi, l'Office québécois du film, né du fait que l'Office canadien semblait ne pas laisser assez de libertés aux cinéastes québécois, est fortement critiqué par les cinéastes eux-mêmes qui le considèrent comme trop lié au gouvernement provincial. Cette production culturelle québécoise, qui prend naissance principalement à Montréal, même si les autres régions n'y sont toutefois pas absentes, est cependant au cœur des contradictions qui se conjuguent : influence massive, venant des Etats-Unis tout proches, englobant l'économie et la culture, proposant des modes de vie et une certaine image du monde, quelquefois revendiquée pour mieux s'opposer à l'influence canadienne anglaise ; influence déterminante malgré tout des anglophones, surtout à Montréal par rapport aux autres zones de la région ; influence enfin des modèles anciens véhiculés par la tradition et le clergé.

Ces influences multiples, contradictoires, donnent en fait à la métropole québécoise un certain cosmopolitisme culturel, renforcé par la présence de nombreuses minorités. Ce cosmopolitisme qui transparait directement dans la présence de nombreux restaurants offrant toutes sortes de cuisines, dans l'existence de nombreuses associations culturelles et sociales ayant des objectifs très divers, semble cependant poser certaines questions aux responsables et aux élites culturelles. En effet, comme il ne peut être question, pour des raisons politiques évidentes, de s'appuyer ouvertement sur une culture extérieure — qu'elle soit française, anglaise ou américaine —, des efforts sont menés à la fois pour se ressaisir des formes traditionnelles et pour, en mêlant les diverses influences, développer une culture moderne proprement montréalaise. Il reste que ces formes culturelles, si elles ont une diffusion assez large à travers la province, n'ont que peu d'effet et de répercussions sur le reste du continent américain, la langue constituant une contrainte de diffusion très importante.

De là s'expliquent peut-être l'échec relatif de certains mouvements apparus au début des années 60, qui s'étaient donnés comme projet, plus ou moins explicitement, d'être le lieu et l'occasion de la fusion des cultures européennes et américaines. De plus, la révolution tranquille ayant

pris fin, l'enjeu culturel et idéologique s'est fortement accru. Il ne s'agit plus de forger une culture où s'exprimeraient de façon très liée différents courants, mais il s'agit maintenant de développer la culture de l'identification nationale. De là s'explique peut-être également une distance allant croissante entre formes savantes de la culture montréalaise portée par un certain nationalisme, et des formes plus populaires mais également plus largement diffusées qui sont celles des formes culturelles nord-américaines. Il est clair cependant que le mouvement d'autonomisation politique du Québec est indissociable de cette double vie culturelle, ne serait-ce qu'à travers la maîtrise des principaux médias.

3 - L'ESPACE ET SA GESTION

La gestion de la ville et de la communauté urbaine de Montréal permet encore mieux de saisir la place et l'importance des pouvoirs publics, et leurs liens avec une classe moyenne francophone.

En effet, les transformations de l'espace montréalaise paraissent étroitement liées à des actions des différents niveaux de gouvernement, fédéral, provincial ou urbain. On pourrait d'ailleurs presque parler de division du travail entre ces trois niveaux. Il reste cependant que comme toute division du travail, celle-ci ne va pas sans heurt, ni contradiction.

a) Municipalité et communauté urbaine

La municipalité et la communauté urbaine tout d'abord paraissent poursuivre des objectifs qui, même s'ils ne sont pas toujours clairement exprimés, renvoient assez largement aux modalités de fixation ou de retour dans la ville des classes moyennes. Cette politique urbaine s'exprime principalement sous trois formes : l'embellissement de la ville par un urbanisme ouvert et aéré, par des actions de rénovation ou de restauration de l'habitat (ceci a d'ailleurs conduit récemment la ville de Montréal à engager une politique du logement), et la réalisation de grands projets, de l'exposition universelle aux Jeux Olympiques..., qui ne sont aucunement contradictoires avec les intérêts des groupes dominants.

L'ensemble de cette politique, accompagnée d'ailleurs par certains investissements provinciaux ou fédéraux, est orientée vers un rééquilibrage de l'île de Montréal à l'Est, c'est-à-dire des quartiers anciens et souvent industriels, et principalement francophones. Il faut enfin souligner que la communauté urbaine a, jusqu'à très récemment, eu une politique très malthusienne en termes de développement économique : l'Office de l'expansion économique n'a été créé qu'en 1972, et il dispose, depuis peu, d'un budget important (1 million de dollars). Cette politique encore balbutiante divise assez profondément les milieux d'affaires montréalais : les courtiers immobiliers, banquiers, avocats d'affaires voient d'un bon œil ces efforts de promotion industrielle et économique, alors qu'au contraire les industriels en place y sont défavorables (position du Conseil du patronat). On saisit ici une des liaisons importantes entre les intérêts immobiliers et fonciers et les appareils publics locaux. Mais, plus que cela, on remarque ici deux tendances spatiales contradictoires — rééquilibrage vers l'Est, et essais de développement industriel vers l'Ouest — qui sont les effets de contradiction entre l'instance politique et l'ins-

tance économique. Le rééquilibrage vers l'Est se situe dans une perspective de confortement des classes moyennes francophones tandis que la politique d'expansion industrielle vise à fournir à l'agglomération mont-réalaise une base économique moderne et se trouve dans l'obligation de suivre la mouvance vers l'Ouest des firmes et entreprises, souvent anglaises ou américaines.

Enfin, un instrument important de l'organisation de l'espace montréalais réside dans l'organisation des transports collectifs qui dépendent de la Commission des transports de la communauté. L'effet principal est en fait lié au métro (1) qui a « fixé » le centre et ses activités, en particulier les commerces, renforçant la centralité de la ville qui était auparavant peu structurée.

b) Le gouvernement provincial

L'ensemble du réseau autoroutier de Montréal, ou presque, puisqu'il comprend de fait l'autoroute transcanadienne qui est du ressort fédéral, a été financé par le gouvernement provincial. Si maintenant l'extension de ce réseau soulève certaines oppositions de la part de la population, il reste que les décisions prises en 1972 continuent à être mises en œuvre. Ainsi, sur le budget du ministère des Transports se montant à 885 millions de dollars en 1975, 482 millions de dollars devaient être consacrés à la construction du réseau, dont 256 pour les autoroutes urbaines.

La mise en place de ce réseau autoroutier a fortement influé sur la localisation des activités, accentuant dans une large mesure la ségrégation spatiale : industries lourdes vers l'Est, proches du port avec une forte proportion d'ouvriers français ; industries d'une haute technologie vers l'Ouest, avec de nombreux cols blancs anglais. Comme les efforts les plus importants en matière d'aménagement de zones d'activités sont menés par les municipalités de l'Ouest, la ségrégation ne fait que se renforcer malgré le déplacement du centre démographique de l'île vers l'Est et malgré la politique provinciale pour améliorer les qualifications de la main-d'œuvre (up-grading).

Deux grands projets provinciaux, complémentaires, vont encore plus spécialiser l'espace. Il s'agit du Parc industriel aéroportuaire (PICA) de Mirabel, d'environ 1 200 ha, comportant en fait cinq parcs industriels devant accueillir à terme 20 à 30 000 personnes travaillant dans les transports, la chimie de consommation, la pharmacie..., c'est-à-dire les activités susceptibles d'engendrer un trafic aérien. Le PICA sera lié, d'une part, à un centre de transfert de fret, caractérisé par la banalisation du personnel pour la manutention des cargos aériens et, d'autre part, à Montréal par un transport rapide (TRAMM). Ce vaste complexe aéroportuaire (7 000 ha dans la zone opérationnelle ; investissement de 500 millions de dollars, et d'un milliard si l'on compte les infrastructures) renforcera l'image de marque de Montréal, porte d'entrée de l'Amérique du Nord et vise à attirer toutes les activités intéressées par le couple production-distribution.

Le second projet est un grand centre de commerce international intégrant de nombreuses fonctions et activités, financé à 95 % par l'Etat provincial. Ce centre devrait réunir toutes les activités de banque, courtage, assurance, transport à vocation internationale et être ainsi complémentaire du PICA et du centre de transit de fret de Montréal. Ce centre

(1) Environ 25 km de lignes en 1975.

devrait en effet regrouper un centre financier international, un C.C.I. proprement dite, un centre d'information international (sous-traitance, fichier central des biens et des services...), un institut de commerce international, un centre international d'information et de renseignements touristiques, un centre des congrès pouvant loger de 10 000 à 15 000 personnes. Ce centre devrait en principe être en opération en 1978, bien que des divergences existent entre la province et la municipalité sur sa localisation, cette dernière voulant plutôt un centre géographiquement éclaté, alors que la province préfère un centre intégré puisque attendant une certaine synergie de l'ensemble. Cette opération porterait sur environ deux millions de pieds carrés (1).

c) L'espace social

Ainsi qu'il a déjà été dit à différentes reprises, l'espace montréalais est fortement marqué par les différences sociales et les différences linguistiques, qui se recouvrent dans de nombreux cas. Toutefois, si ces clivages tendent à se marquer d'autant plus sur l'espace que les oppositions sont plus claires et plus fermes, le développement des classes moyennes et l'émergence d'une néo-bourgeoisie à caractère bureaucratique et technocratique tend à modifier et la combinaison de ces différents espaces et certaines orientations en matière de gestion urbaine.

Il est clair en effet que le renforcement de la centralité (2) de Montréal, les embryons de politique économique menée par la communauté urbaine, les grands projets du gouvernement provincial, et fédéral si l'on pense à Mirabel ou au développement de certaines activités grâce à l'entente fédérale-provinciale traduisent un changement de style dans les modes de gestion de l'espace montréalais. Ainsi la part des investissements fonciers et immobiliers menés par les différents services publics tendent à faire diminuer l'influence des groupes d'intérêts liés à ces activités, sapant ainsi la base, en quelque sorte, de l'alliance de fait entre municipalité et intérêts économiques dominants, principalement extérieurs. Or, les événements politiques de 1970 ont probablement accéléré ce mouvement de transformation, d'une part parce qu'ils ont effrayé quelque peu certains investisseurs, mais surtout parce qu'ils ont marqué la fin de la révolution tranquille et la radicalisation des syndicats et de certains des partis politiques. Le non-accroissement des investissements canadiens à Montréal nécessitait alors une reprise des politiques sur l'espace montréalais dans la mesure où un déclin trop fort de la capitale signifiait également un déclin rapide du Québec. On saisit alors comment, pour mieux se libérer d'une tutelle économique canadienne, l'espace social montréalais est finalement transformé pour mieux servir une croissance et un développement de type capitaliste : mais il s'agit alors du capital québécois ou du capital international, ou plus précisément d'une amorce d'alliance entre capital québécois et capital international.

(1) 9 pieds carrés font à peu près 1 m².

(2) Certains vont même jusqu'à penser que par le renforcement de la centralité pourrait être dépassé sinon résolu le système contradictoire dans lequel évolue Montréal : francophones à l'Est/anglophones à l'Ouest ; main-d'œuvre peu qualifiée à l'Est/main-d'œuvre qualifiée à l'Ouest ; résidences/activités... De là le caractère fortement cosmopolite du centre et ses attaches avec les grands opérations à caractère international marqué, comme l'Exposition Universelle et les Jeux Olympiques.

Structure industrielle des groupes canadien-français, canadien-anglais et étranger

Secteurs	Etablissements sous contrôle (%)		
	canadien-français	canadien-anglais	étranger
Aliments	31,0	31,4	37,6
Boissons	4,7	64,9	30,4
Tabac	0,9	31,2	67,9
Caoutchouc	8,0	37,5	54,5
Cuir	49,4	46,3	4,3
Textile	2,1	68,3	29,6
Bonneterie	24,7	57,7	17,6
Vêtement	8,2	88,6	3,2
Bois	83,9	13,2	2,8
Meuble	39,4	53,6	7,0
Pâte et papier	4,8	53,3	41,9
Produits du papier	22,1	41,2	36,7
Imprimerie et édition	28,2	65,7	6,1
Fer et acier	11,7	28,9	59,4
Métaux non ferreux	3,7	11,6	84,7
Produits métalliques	23,7	35,9	40,4
Machinerie	18,3	17,0	64,7
Matériel de transport	6,4	14,4	79,2
Appareils électriques	6,6	58,0	35,4
Produits minéraux non métalliques	14,8	51,2	34,0
Pétrole et houille	0,0	0,0	100,0
Produits chimiques	6,5	16,4	77,1
Instrument de précision	4,6	23,5	71,9
Autres	24,6	41,3	34,1
Total (100)	15,4	42,8	41,8

(Source : La propriété des entreprises au Québec, op. cit.)

Part qu'occupe le groupe dominant dans les secteurs manufacturiers (%)

		Groupe			
canadien-français		canadien-anglais		étranger	
Bois	83,9	Vêtement	88,6	Pétrole et houille	100
Cuir	49,4	Textile	68,3	Métaux non ferreux	84,7
		Imprimerie et édition	65,7	Matériel de transport	79,2
		Boissons	64,9	Produits chimiques	77,1
		Appareils électriques	58,0	Instruments de	
		Bonneterie	57,7	précision	71,9
		Meuble	53,6	Tabac	67,9
		Pâte à papier	53,3	Machinerie	61,7
		Produits minéraux non métalliques	51,2	Fer et acier	59,4
				Caoutchouc	54,5

(Source : La propriété des entreprises au Québec, op. cit.)

Munich*

L'Allemagne n'a pas de capitale. Ceci reflète non seulement la division de l'Allemagne après la Seconde Guerre mondiale, mais également un long processus historique. Dans un sens, la période relativement courte entre 1871 et 1945, pendant laquelle Berlin était capitale et ne cessait d'augmenter son importance aux dépens des autres centres historiques de l'Allemagne, représente une parenthèse dans l'histoire allemande. L'Allemagne, contrairement à la France et à l'Angleterre, a toujours connu un grand nombre de villes et villes-Etats d'importance comparable, jalouses de leurs prérogatives dans la vie politique, chacune jouant son rôle sur le plan économique.

Berlin, même en tant que capitale du Reich, n'a jamais eu le rôle dominant qu'ont Paris ou Londres, du fait de la décentralisation politique et économique qui a continué de caractériser l'Allemagne depuis 1871.

Comme il n'y a plus de « ville principale » (traduction directe : « Hauptstadt », capitale), il serait également faux d'affirmer que telle ville ou telle autre serait la plus dynamique de l'Allemagne. En fait, depuis la réforme monétaire, il s'est confirmé une certaine division du travail parmi les villes allemandes sur le plan économique, qui n'est pas sans ressembler à la division du travail sur le plan politique d'avant le XIX^e siècle. Ainsi, Francfort et Düsseldorf sont devenues les principales places financières, les villes de la Ruhr comme d'autres villes ont affirmé leur vocation industrielle, tandis que Munich s'est spécialisée dans la synthèse de l'industriel et du tertiaire, de l'économique, du scientifique et du culturel. Bien que cette division du travail ne soit pas toujours bien définie, elle reflète des avantages ou désavantages réels et des différences de conditions d'accueil, qui, à leur tour, influencent le choix des entreprises allemandes ou étrangères.

C'est dans le contexte de cette division du travail et de la décentralisation économique de l'Allemagne, de l'existence et de la rivalité de plusieurs grandes villes allemandes de taille plus ou moins comparable qu'il faut interpréter la question : Munich est-elle une ville mondiale ? Avec son 1,3 million d'habitants, Munich est la troisième ville de la République fédérale allemande, après Berlin-Ouest et Hambourg. Sur le plan démographique, Munich est d'une importance comparable à celle de Cologne et de Francfort avec ses faubourgs. De même, les villes de Düsseldorf, Dortmund, Essen, Stuttgart et Hanovre, sont au moins au niveau de l'agglomération, presque de la même taille.

* Ce travail sur Munich a été réalisé avec la collaboration d'Otto HIERONYMI (Centre de recherche de Battelle, Genève).

Du point de vue des communications, les grandes villes de la région Rhin-Ruhr et Francfort sont incontestablement mieux placées que Munich. En tant que siège de sociétés multinationales et de firmes (nationales et/ou internationales) importantes, Francfort, Hambourg, les villes de la région Rhin-Ruhr ou même Stuttgart sont plus importantes que Munich. Dans bien des domaines culturels spécifiques — par exemple comme ville de théâtre — Berlin, Düsseldorf ou Stuttgart ont un rayonnement plus étendu en Allemagne que Munich.

Cependant, parmi les grandes villes de l'Allemagne de l'Ouest, c'est Munich aujourd'hui qui a l'image la plus attrayante, aussi bien sur le plan national que sur le plan international. Pendant de nombreuses années, Munich fut l'objet d'une forte migration Nord-Sud de main-d'œuvre jeune et qualifiée et d'entreprises utilisant des technologies avancées. Des jeunes allemands à la recherche de la qualité de la vie avant la lettre ont été attirés par l'ambiance et le cadre physique et culturel qu'offre Munich. En même temps, les sociétés dans des secteurs de technologie avancée ont tiré profit de la présence d'excellents centres d'enseignement et de recherche techniques.

Aussi, sur le plan international, Munich a su répandre une image plus attrayante que toutes les autres villes allemandes.

Le slogan « München eine Weltstadt mit Herz » (« Munich, une ville mondiale qui a du cœur ») est devenu plus crédible et a eu un retentissement plus grand que les slogans touristiques d'autres villes allemandes (p. ex. : « Stuttgart, grande ville entre forêts et vignes », « Berlin vaut un voyage », « Hambourg, la porte de l'Allemagne sur le monde »). Au cours de ces dernières années, Munich a été qualifiée de « plus jeune grande ville d'Allemagne », vu la jeunesse de sa population qui continuait à croître tandis que celle d'autres villes allemandes stagnait ou même diminuait.

Munich est une ville ouverte sur le monde et sur le reste de l'Allemagne. Les divers facteurs qui ont favorisé le rôle international de Munich sont fortement interdépendants (l'économie ou le politique ne prédomine pas), et sont étroitement liés aux lignes de force de Munich en général. En fait, le rayonnement et le développement du rôle international de Munich tient davantage à des facteurs nationaux qu'à des facteurs proprement internationaux. Munich est davantage une « Welstadt » au sens traditionnel du terme, qu'un centre d'affaires international au sens étroit. Jusqu'à maintenant, Munich a pu exercer une attraction internationale grâce à son essor à l'intérieur de la Bavière et de l'Allemagne et parce qu'elle a su garder son caractère proprement munichois. Les Munichois espèrent pou-

Tableau 1

La place de Munich parmi les villes allemandes

	POPULATION (en milliers)			CHIFFRE D'AFFAIRES (1973) (en million DM)	
	Résidents	Actifs	Dont étrangers	De l'industrie	Dont étrangers
Berlin-Ouest	2 048	952	53	22 677	2 559
Hambourg	1 751	970	39	23 006	3 778
Munich	1 337	729	74	20 057	5 272
Cologne	832	483	44	13 055	3 557
Essen	674	298	14	4 774	544
Francfort	663	538	59	11 810	4 193
Dortmund	632	275	8	5 607	1 027
Düsseldorf	628	432	44	10 369	2 440
Stuttgart	624	447	66	17 835	5 201

La population active comprend ceux qui travaillent mais n'habitent pas dans les villes énumérées.

voir sauvegarder cette différence aussi bien par rapport aux autres villes allemandes que par rapport aux « centres d'affaires internationales » au sens étroit du terme.

1 - HISTORIQUE

a) Avant 1945

Munich fut fondé au XII^e siècle et est ainsi relativement jeune par rapport aux villes d'Allemagne. Dès ses origines et depuis plus longtemps que Berlin, Munich était redevable pour une partie considérable de son importance à sa condition de résidence royale et plus tard de centre administratif d'une unité politique fédérale territorialement importante. Munich resta très longtemps « une selle dorée sur une haridelle desséchée », comme le caractérisa le roi de Suède lors de la guerre de Trente Ans.

Pendant sept siècles, jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, Munich a été la capitale des Wittelsbach, dynastie royale de la Bavière (1). Cette continuité est sans exemple en Allemagne. La relation étroite de Munich avec l'ancienne maison royale s'est maintenue même après 1918 et jusqu'il y a dix ans environ, un prince de la Maison Wittelsbach représentait une circonscription électorale au Parlement bavarois comme représentant élu du peuple. Avec la Bavière, les Wittelsbach dominaient l'Etat territorial de loin le plus important de l'Allemagne du Sud, entre ces deux centres de puissance de la région germanophone qu'étaient la Prusse et l'Autriche.

Comme résidence des Wittelsbach, Munich est devenue au XVI^e siècle le centre des Etats catholiques de l'Empire et la plaque tournante de la contre-réforme. A la même époque, se situent les origines de Munich comme centre artistique allemand et européen.

Au XVII^e siècle, les Wittelsbach ont fait de Munich une ville du baroque et du rococo, ayant des contacts artistiques fertiles avec l'Italie et la France. L'architecture de Zuccali et de Cuvillié témoigne encore de cette époque (2).

Avec la splendeur royale, à laquelle ils sont venus par Napoléon, les Wittelsbach ont conduit Munich à son époque classique qui prit fin avec la Première Guerre mondiale. Le roi Louis I^{er} se vantait de faire de Munich une ville dont on dirait : « Qui n'a vu Munich, n'a pas vu l'Allemagne. »

A la même époque, l'Université de la Bavière, implantée à Munich, s'est transformée en un centre scientifique allemand dont la renommée dépassait largement les frontières nationales. La ville a bénéficié de la réputation d'un libéralisme extraordinaire — ce qu'on ne pouvait guère dire des autres capitales régionales allemandes à cette époque — et a attiré des artistes importants, mais aussi d'autres esprits aux couleurs les plus diverses (3). Le libéralisme munichois s'accommoda de Lénine qui y vécut et écrivit pendant deux ans, mais aussi de Hitler, qui transforma Munich en « Centre de Mouvement » et de tous les mouvements d'extrême droite mis hors la loi dans les autres Länder.

(1) Voir Max SPINDLER, *Handbuch der Bayerischen Geschichte*. Verlag C.H. Beck, München, I-IV, 1972-1974.

(2) Norbert LIEB, *München, Die Geschichte seiner Kunst*. Verlag Callway, Munich, 1971.

(3) Karl BOSL, *München Bürgerstadt, Residenz, Heimliche Hauptstadt Deutschlands*. Konrad Theiss Verlag, Munich, 1971.

Pendant les guerres napoléoniennes, le territoire de la Bavière s'est accru très considérablement, grâce à l'alliance avec la France. Bien qu'elle ait dû céder après le Congrès de Vienne le gros de ses conquêtes, la Bavière s'étendait après 1816, sur un territoire (1), d'un tiers plus grand que le territoire héréditaire des Wittelsbach. Les enclaves territoriales ont été éliminées. Une plus grande homogénéité s'en est résultée, permettant de créer une zone douanière homogène, protégée par ailleurs par des frontières naturelles. Aussi, la souveraineté acquise par la Bavière a stimulé le développement d'une évolution cohérente (2).

En fait, l'histoire bavaroise du XIX^e siècle a été marquée par deux évolutions parallèles : d'une part la consolidation de la Bavière comme un des importants Etats allemands, et corrélativement, dès le XIX^e siècle, la projection d'une image propre à Munich, bien distincte de celle de Berlin, plus dynamique sur le plan économique et administratif ou de celle de Vienne, résidence impériale de longue date. Si Munich n'a pas eu le même poids politique ou diplomatique que Berlin ou Vienne, elle n'en a pas moins exercé une attraction culturelle et sociale dans l'Europe centrale au cours du XIX^e siècle.

D'autre part, la recherche de l'unité allemande : l'unité nationale selon des frontières linguistiques et ethniques, fut une des idées-force du XIX^e siècle ; les efforts de fondre les nombreux Etats allemands en une grande nation allemande se sont situés à deux niveaux : celui de la politique qui était visible, et celui du plan économique et culturel. Sur tous les deux, la Bavière et Munich ont joué un rôle relativement passif.

Après la Première Guerre mondiale, la Bavière et Munich ont eu une position ambiguë au sein de la République de Weimar. La Bavière conservatrice s'est trouvée dans une opposition naturelle aux efforts centralisateurs de Berlin. C'est ainsi que, malgré le libéralisme traditionnel de Munich, les « aventures » d'un Ludendorff et d'un Hitler ont trouvé un accueil tolérant.

Après 1933, Munich, bien que « capitale » du mouvement national-socialiste, a joué un rôle fortement subordonné par rapport à Berlin.

b) La période d'après-guerre

Vers la fin de la guerre, Munich a subi des destructions considérables (environ 45 % des constructions étaient perdues), moins importantes toutefois que dans les autres villes d'Allemagne. Mais la reconstruction y était plus difficile car cette ville ne pouvait s'appuyer sur des industries productives et n'a pu bénéficier — comme les autres grandes villes — de recettes fiscales significatives provenant de l'impôt sur les entreprises.

Munich avait gardé jusqu'après la Seconde Guerre mondiale, son caractère de siège administratif, avec des activités économiques correspondantes dans le secteur tertiaire. En plus, la Bavière qui est restée jusqu'à récemment une région fortement agricole devait ainsi, pendant de nombreuses années, recevoir d'importants subsides dans le cadre de la péréquation financière pratiquée par le Gouvernement fédéral allemand.

(1) Max SPINDLER, Gertrud DIEPOLDER, *Bayerischer Geschichtsatlas*. Bayerischer Schulbuch-Verlag, Munich, 1969.

(2) *Handbuch der Bayerischen Geschichte*, München, 1974, IV/1, p. 38.

Ces facteurs de freinage ont constitué rétrospectivement des avantages pour Munich. Ils ont laissé le temps de la réflexion, et permis d'aménager les infrastructures sociales, les voies de communications et les transports en commun. Aussi, à la différence de nombreuses villes allemandes, où on a construit du nouveau plutôt que « reconstruit », à Munich il y a un effort systématique, approuvé par les Munichois, de reconstruire la ville dans sa forme historique, sans pour cela la transformer en musée (1).

c) La période depuis 1960

L'essor économique et démographique de Munich a réellement commencé dans la décennie 1960. Pendant cette période, la Bavière et Munich ont commencé à rattraper leur retard économique par rapport au reste de l'Allemagne. Egalement, de 1960 à 1972 (l'année des Jeux Olympiques), un effort de construction et de modernisation urbaine a été entrepris sur une très grande échelle.

L'aspect international joue ici un rôle important. En fait, la municipalité avant tout, mais aussi les autorités bavaroises ont su jouer la carte de « rayonnement international » pour obtenir des moyens financiers supplémentaires qui ont permis de construire le métro, des réseaux de transports suburbains, etc., le prétexte utilisé étant les Jeux Olympiques (2).

Parmi les facteurs objectifs qui ont contribué à l'essor de Munich depuis 1960, et qui ont facilité la politique de croissance poursuivie par la ville et le Land, on peut citer les suivants :

- l'insécurité de Berlin qui a poussé des entreprises industrielles et de services à s'implanter ailleurs, en Allemagne ;
- Berlin avait perdu sa fonction de capitale de l'Allemagne et delà une bonne partie de son attrait d'antan ; le vide ainsi créé ne pouvait pas être rempli par Francfort pour des raisons qui étaient, au moins en partie, de nature politique ;
- la région Rhin-Ruhr était déjà trop lourdement occupée ;
- le marché du travail de la Bavière offrait encore quelques réserves, inexistantes ailleurs dans le pays ;
- sur le plan territorial, Munich et ses environs offraient encore des possibilités d'implantation, notamment du fait de leur situation sur la plaine des Préalpes ;
- le développement du Marché commun a contribué à tirer Munich de sa situation de ville d'arrière-pays excentrique et en a fait un centre d'une région économique plus étendue ;
- le Gouvernement bavarois et la municipalité de Munich ont fait de gros efforts pour compenser le sous-développement industriel et pour participer pleinement, même avec quelque retard, à l'expansion économique de la R.F.A. ;
- le Gouvernement de la Bavière n'a pas seulement encouragé le développement de Munich, mais menait aussi une politique d'encouragement d'entreprises sélectionnées. Par exemple, l'indépendance de B.M.W. (Bayerrische Motore Werke) a été érigée en question de principe (la « garder bavaroise ») ;
- les industries qui s'implantaient à Munich relevaient des branches les plus dynamiques des industries manufacturières : constructions élec-

(1) *Stadtentwicklungsplan 1975*. Landeshauptstadt München, 1975, II.

(2) Voir les mémoires de l'ancien maire de Munich, Hans-Joseph VOGEL, *Die Amtskette, Meine 12 Münchner Jahre*. Süddeutscher Verlag, 1972.

- trique et électronique, mécanique de précision, couplées avec la présence d'autres secteurs dynamiques tels les équipements de transports ;
- Munich disposait de deux grandes universités ;
 - Munich est dotée de tous les attributs d'une grande vie culturelle. Bien que le théâtre munichoïse ne soit pas exceptionnel, son lustre est grandement rehaussé par la contribution de la musique. Ainsi l'Opéra de Munich compte parmi les premières scènes d'Europe. Munich héberge des orchestres de première classe, dont le retentissement européen est en partie dû à la radio bavaroise. Le Conservatoire contribue aussi à la renommée de Munich. La ville peut se targuer également d'avoir une des plus prestigieuses collections de peinture du monde au Pinacothèque ;
 - Munich avait une situation naturelle et une infrastructure généreusement aménagée qui répondaient idéalement aux exigences de la société de loisirs durant les années soixante : à proximité des Alpes, entouré de lacs et de campagnes favorables à la détente, disposant d'équipements sportifs, d'aménagements socio-culturels accessibles à tous, et d'un jardin zoologique ;
 - grâce à son folklore traditionnel bien entretenu et mis en valeur (Carnaval, Fêtes d'Octobre - Oktoberfest), et à ses clubs sportifs célèbres, Munich présentait de l'attrait pour l'Allemand moyen. Les Jeux Olympiques de 1972 et les aménagements créés à cette occasion ont encore rehaussé l'intérêt de la ville. Les possibilités ainsi offertes ont été exploitées avec soin, qu'il s'agisse de la création de nouvelles installations sportives, d'innovations urbanistiques avec le Village Olympique, de larges zones piétonnières au centre de la ville ; de plus, l'extension et l'amélioration radicales à la fois des transports en commun et des facilités de circulation automobile, ont permis une grande amélioration des liaisons avec les environs de la ville qui connaissent un développement rapide. Seule une petite partie de ces investissements a dû être supportée par la ville, la majeure partie provenant du Gouvernement bavarois, de Bonn, et même d'actions privées nationales, comme par exemple la loterie des Jeux Olympiques.

2 - LE ROLE ECONOMIQUE DE MUNICH ET DE SA REGION

a) Munich, comme capitale de la Bavière, joue un rôle politique de premier plan en Allemagne et au niveau de l'Europe centrale depuis fort longtemps. Par contre, sur le plan économique, elle avait pris du retard par rapport aux grands centres industriels de l'Ouest et du Nord, aussi bien que par rapport à Berlin, capitale de l'Empire à partir de 1871.

Le développement industriel de Munich était ralenti par le caractère conservateur et agraire de la Bavière et par sa situation géographique qui était nettement périphérique, comparée aux villes du bassin du Rhin et de la Ruhr et aux villes situées plus près de la mer.

Si Munich s'est moins industrialisée au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle que d'autres villes allemandes, son retard économique n'était que relatif. La révolution industrielle et le libéralisme économique ont aussi stimulé l'urbanisation en Bavière, dont Munich comme capitale était la première à bénéficier.

Le véritable essor économique de Munich n'a commencé qu'après la Seconde Guerre mondiale, et encore, pendant la première période d'après-guerre, la croissance de Munich a été moins rapide que celle de nombreuses autres villes allemandes. Parmi les facteurs qui ont stimulé le

Tableau 2
Structure comparée de l'économie
Nombre d'actifs travaillant dans chaque ville en 1970 (en milliers)

	TOTAL	Dont					Dont		
		Industrie	Artisanat	Commerce et transports	Banques et assurances	Services	Administration	Femmes	Etrangers
Hambourg	970	194	141	324	46	150	103	350	39
Berlin-Ouest	953	236	155	196	19	214	102	402	53
Munich	730	193	131	159	42	117	83	274	75
Cologne	483	133	63	127	30	78	47	163	44
Francfort	540	127	74	158	40	94	40	184	59
Stuttgart	447	148	68	98	23	87	46	156	67
Düsseldorf	432	114	60	112	24	74	44	149	44
Nuremberg	320	110	57	81	11	31	26	117	26

Tableau 3
Structure de l'industrie à Munich (1973)
 (Entreprises de plus de 10 employés, sans l'industrie du bâtiment)

INDUSTRIES	Nombre d'entreprises	Emplois	Chiffre d'affaires		%
			1 000 DM	Dont étranger	
Chimie, pétrole, etc.	84	10 467	2 516 820	561 580	22,3
Métallurgie	65	8 016	523 365	47 644	9,1
Construction de machines	58	20 505	1 661 412	495 371	29,8
Automobiles	12	31 991	4 167 854	1 620 367	38,9
Industrie électrique et électronique	86	63 526	6 217 977	1 959 063	31,5
Optique et mécanique fine	20	9 837	571 929	278 276	48,7
Imprimerie	148	12 962	746 120	22 459	3,0
Textile	26	2 031	118 543	11 663	9,8
Habillement	95	7 842	789 055	81 586	10,3
Industrie alimentaire	40	5 692	1 449 852	41 472	2,9
Brasserie	7	4 228	488 838	59 757	12,2
TOTAL	754	193 026	20 507 815	5 272 331	25,7

(Source : Statistisches Jahrbuch der Stadt München.)

développement économique de Munich sur le plan allemand et sur le plan international, il faut distinguer, en première analyse, les facteurs de caractère général (qui étaient valables pour toutes les villes allemandes) des facteurs plus spécifiques qui ont joué en faveur de Munich.

Dans la première catégorie, il faut noter :

- la croissance rapide de l'économie allemande depuis la réforme monétaire de 1948 ;
- l'orientation internationale de la croissance allemande (ouverture vers les marchés extérieurs, intégration européenne) ;
- la restauration de la position de l'Allemagne comme principale économie européenne, autant de spécifications de la place progressive des entreprises allemandes dans la division internationale du travail.

Dans la deuxième catégorie (facteurs spécifiques à Munich :

- la décentralisation politique intervenue à la fin de la Seconde Guerre mondiale a entraîné également une redistribution des centres de décision sur le plan géographique, les phénomènes les plus marquants étant le transfert de sièges de sociétés de Berlin vers d'autres villes (par exemple, Siemens), et le redéploiement en République fédérale de sociétés dont le siège ou les centres de production se trouvaient à l'Est avant la guerre ;
- la situation géographique de Munich qui, après avoir été facteur défavorable par rapport à l'industrie lourde traditionnelle (et la Bavière a eu un taux de chômage relativement élevé après la guerre), est devenue favorable aux investissements dans d'autres secteurs à expansion rapide et à forte valeur ajoutée ;
- l'importance de Munich sur le plan de la recherche et de l'enseignement universitaire a également attiré des entreprises dont l'activité requiert une part de recherche relativement élevée ;
- l'atmosphère et la qualité de vie urbaine que la ville a su offrir enfin, ont fait de Munich un lieu de travail privilégié, à la base d'une migration Nord-Sud assez importante.

Répartition de la population active par grands secteurs

Industrie	200 000	actifs	Services publics	150 000	actifs
Artisanat	100 000	»	Transports et information	50 000	»
Commerce	110 000	»	Banques et assurances	40 000	»

b) La Bavière et Munich sont moins industrialisées que le reste de la République fédérale. Mais Munich et sa région contiennent un pourcentage relativement élevé d'industries de pointe, qui ont aussi une forte activité internationale. Ceci est notamment le cas pour l'industrie aéronautique, la construction de turbines, l'industrie électrique et l'électronique. En 1973, la part des ventes à l'étranger s'est élevée à environ 26 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière munichoise contre 14,5 % en 1960 ; pour l'ensemble de la République fédérale, ce pourcentage s'est élevé à 14 % en 1973 et à 15 % en 1960.

Comme centre de décisions économiques, du point de vue national ou international, Munich ne peut pas rivaliser avec la concentration de sièges de sociétés dans le bassin rhénan (Cologne, Düsseldorf, Essen, Duisburg, etc.). Munich est néanmoins le siège, depuis la guerre, de Siemens, la plus grande entreprise industrielle de l'Allemagne. Grâce à ses exportations dans tous les pays du monde, ses filiales et ses participations à l'étranger, Siemens est une entreprise internationale par excellence.

La valeur de la présence de Siemens à Munich ne doit pas être sous-estimée. Siemens n'est pas seulement, de loin, le plus important em-

ployeur à Munich mais, par le caractère de ses activités, il a contribué à l'essor des industries à fort contenu technologique. Sur le plan des contacts internationaux, par ses marchés et par sa technologie, Siemens a rehaussé le rôle économique international de Munich. Du même coup, à cause de la position dominante de Siemens, et de quelques autres grandes sociétés comme Messerschmitt-Bölkow, les « manifestations physiques » des activités internationales sont moins apparentes à Munich que dans d'autres villes ayant une forte présence internationale, parce que moins nécessaires et plus contrôlées.

A côté de Siemens, on retrouve encore quelques grandes sociétés allemandes dont le siège est à Munich : B.M.W., Krass-Maffei A.G., MAN-Turbo, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Agfa-Gevaert. D'autres sociétés allemandes ont d'importantes filiales de production et de service à Munich : A.E.G., Mannesmann, etc.

Il faut noter en outre que les entreprises petites et moyennes occupent une place plus importante en Bavière que dans la moyenne industrielle allemande. Divers facteurs ont contribué au développement et à la vitalité de ces petites et moyennes entreprises : réseau étendu de banques bavaroises, politique de développement régionale du gouvernement bavarois, activité des grandes entreprises en Bavière favorisent la sous-traitance.

Enfin, Munich est de loin le centre d'édition et d'imprimerie le plus important en Allemagne et a, dans ce domaine, supplanté Berlin. Munich a également repris à Berlin son rôle prédominant dans la haute couture en Allemagne et a acquis une importance européenne : ses semaines de la haute couture, deux fois par an, attirent un public international.

c) Bien que les filiales de sociétés étrangères ne soient pas parmi les plus grandes en Allemagne, plusieurs sociétés étrangères emploient plus de 1 000 personnes à Munich ou dans la région munichoise (Avon-Cosmetics, I.B.M., Brown-Boveri, Texas Instruments).

Munich et la Bavière participent aussi au mouvement international des capitaux. Mais aussi bien pour les capitaux à court terme que pour les investissements à long terme, la part de la Bavière et de Munich reste au-dessous de la moyenne fédérale.

En ce qui concerne les investissements à long terme, depuis le début des années 1960, les investissements bavarois à l'étranger ont tendance à dépasser les investissements étrangers en Bavière.

Actuellement, ni la ville, ni les milieux économiques ne font d'efforts particuliers pour attirer des investissements étrangers à Munich, sauf en ce qui concerne certains secteurs de pointe ou de prestige. Munich est même aujourd'hui une des villes européennes ayant le dispositif le plus strict pour le contrôle des implantations.

Tableau 4
Les principaux secteurs qui ont participé au
mouvement de capitaux entre la Bavière et l'étranger
(1962-1974) (%)

Investissements étrangers en Bavière	Investissements bavarois à l'étranger		
Commerce, distribution, représentation, etc	18	Industrie électrique	22
Pétrole	17	Banques, immobilier, etc.	17
Industrie mécanique	16	Industrie des machines	12
Chimie	14	Assurances	8
Banques, etc.	8	Tourisme	6
Industries électriques	5	Chimie	5
Autres	22	Autres	30

Sur le plan de l'intégration internationale, il faut noter que Munich et la Bavière sont des points de passage importants dans le commerce, moins importants en ce qui concerne le contrôle direct ou les grandes décisions industrielles et économiques au niveau multinational.

Les pays où les investissements bavarois sont les plus importants sont les suivants : la Suisse, l'Autriche, l'Espagne, la France, le Canada, le Royaume-Uni et l'Italie (presque 75 % des investissements totaux).

Pour les investissements étrangers en Bavière, les Etats-Unis viennent largement en tête, suivis par la Suisse, les Pays-Bas, l'Italie, le Royaume-Uni et la Suède. Ces six pays représentent plus de 85 % des investissements étrangers en Bavière.

d) Munich est bien sûr la **place financière** de la Bavière ; mais son rôle ne se réduit pas à celui d'un relais localisé des grandes banques : l'appareil bancaire est composé d'une part de deux grandes banques d'origine bavaroise (Bayerische Vereinsbank et Bayerische Hypothekenbank) et d'autre part des filiales et représentations des trois grandes banques allemandes ainsi que des banques étrangères. En ce qui concerne ces dernières toutefois, il faut noter qu'elles sont subordonnées aux filiales principales qui se trouvent en général à Francfort (certaines à Düsseldorf).

Le développement de la Bayerische Vereinsbank est assez caractéristique de la place singulière que Munich a réussi, jusqu'à présent du moins, à préserver. Il s'est appuyé sur le développement économique des firmes bavaroises, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, qu'il a conforté par une double politique :

- de concentration à l'intérieur de la Bavière par rachat d'autres banques de taille plus modeste, maintenant ainsi une spécificité régionale ;
- de constitution d'un vaste réseau international par des prises de participation dans d'autres banques, des accords (tout particulièrement avec la Banque de Paris et des Pays-Bas), des créations de filiales (Union Bank of Bavaria à New-York) ou des représentations (Paris, Rio de Janeiro, Téhéran et Tokyo), assurant ainsi une présence directe ou indirecte partout où sont localisés des intérêts bavarois.

Avec un total au bilan de 25 milliards de DM en 1974 (41 milliards pour le groupe consolidé), un total des dépôts de 12 milliards, plus de 10 000 employés, la Bayerische Vereinsbank ne peut être tenue pour entité négligeable. Certes, elle ne peut prétendre jouer un rôle de premier plan au niveau international, et une grande partie de ses activités internationales transitent par Francfort. Mais son assise régionale, ses relations avec le tissu industriel, le maintien de ses services centraux sur place contribuent simultanément à la puissance économique de Munich, et au renforcement d'un particularisme munichoïse.

e) Munich occupe une place de premier plan dans **l'assurance**. Quarante-neuf compagnies sont représentées à Munich (compagnies allemandes et filiales étrangères contrôlées par les autorités allemandes, compte tenu de la législation), auxquelles il conviendrait de rajouter les mutuelles et les assureurs spécialisés en transport.

Si l'on prend comme critère de mesure le volume des primes encaissées par les compagnies, on notera qu'il a été collecté en 1972 pour plus de 12 milliards de DM à Munich (soit environ le quart du montant des primes collectées dans toute l'Allemagne).

Dans ce secteur important, deux groupes dominent, contrôlés d'ailleurs l'un par l'autre, en raison de participations croisées portant sur 25 % du capital : l'Allianz et la Münchner Rückversicherung (Réassurance). A lui seul le groupe de l'Allianz, qui s'est implanté à Munich après la guerre en provenance de Berlin, collectait en 1972 pour plus de 5 milliards de DM. Il emploie plus de 3 000 personnes à Munich même (pour un effectif total de 18 000, dont 6 000, pour la seule branche assurance-

vie, sont concentrés à Stuttgart) ; il semble notamment que les centres de décision soient localisés à Munich, bien qu'une assez grande décentralisation sur l'ensemble du territoire allemand soit de règle. Il serait erroné de croire que ce secteur des assurances joue un rôle direct dans le développement, notamment industriel, de Munich, en raison de politiques particulières localisées : à la différence d'autres secteurs économiques, l'intégration de l'assurance est assez limitée, encore qu'on soit en droit de penser que les banques bavaroises n'occuperaient pas une place aussi importante sans une articulation avec les assurances. En outre, le rôle indirect des assurances est très important en raison, d'une part, de la concentration des moyens de traitement de l'information soulignant le caractère tertiaire de la ville ; en raison surtout des politiques foncières et immobilières poursuivies qui, bien qu'officiellement indépendantes, ne peuvent pas dans le contexte munichois ne pas être l'objet de concertation développée avec les représentants de la municipalité.

f) Il n'est pas inopportun, pour terminer ce paragraphe sur le rôle économique de Munich, de souligner l'importance de son **aéroport**. Il dessert actuellement principalement les villes de l'Allemagne et de l'Europe. L'aéroport de München-Riem est le troisième de l'Allemagne, après Francfort et Berlin (cf. tableau ci-après). Il est en fait le principal aéroport de l'Allemagne du Sud. Et le nouvel aéroport dont les travaux devraient commencer prochainement, va encore accroître le rôle de Munich dans le trafic international, d'autant qu'il est prévu également comme point de départ de lignes intercontinentales. Le but de ce nouvel aéroport est de décentraliser le trafic intercontinental en Allemagne qui se concentre actuellement à Francfort, de telle sorte qu'à l'avenir, le rôle de Francfort dans le trafic intercontinental sera complété par Hambourg

Tableaux 5

Trafic des aéroports en 1973

Passagers (milliers)	Départs	Arrivées	Transit
Hambourg	1 552	1 554	122
Düsseldorf	2 204	2 207	127
Höln/Bonn	791	818	139
Francfort	5 305	5 307	723
Stuttgart	939	951	128
Munich	1 982	2 028	224
Berlin-Ouest	2 393	2 382	—
Fret (tonnes)	Embarqué	Débarqué	Transité
Hambourg	10 579	13 584	3 605
Düsseldorf	16 083	16 337	3 672
Höln/Bonn	6 791	8 074	4 462
Francfort	206 204	192 439	42 492
Stuttgart	15 008	10 827	5 046
Munich	13 464	14 638	8 793
Berlin-Ouest	7 159	13 170	—
Courrier (tonnes)	Embarqué	Débarqué	Transité
Hambourg	4 539	4 133	698
Düsseldorf	2 677	1 529	231
Höln/Bonn	3 382	2 520	350
Francfort	33 710	34 751	5 147
Stuttgart	3 250	3 146	734
Munich	5 376	5 301	1 031
Berlin-Ouest	5 362	5 861	—

dans le Nord et Munich dans le Sud. Cela ne pourrait que renforcer le rôle de carrefour de Munich, mais aussi de base de départ vers les marchés potentiels de l'Est et du Sud-Est.

3 - LE ROLE CULTUREL

a) L'université

Munich abrite la plus grande (du moins par la taille) université de l'Allemagne comprenant, outre cinq universités d'Etat :

- une grande école de technologie (la 2ème Technische Hochschule de la RFA),
- une grande école de pédagogie,
- une grande école cinématographique,
- l'Académie des Arts, la Haute Ecole de Musique...

soit plus de 45 000 étudiants, répartis en plusieurs endroits dans la ville (y compris tout près du Centre).

On ne peut qu'être frappé, en retour, du faible nombre d'étudiants étrangers (de l'ordre de 2000). Certes, les difficultés de la langue d'une part, l'application stricte depuis quelques années du *numerus clausus* limitant le nombre total d'étudiants par université d'autre part, constituent de grandes barrières. Mais cela semble renvoyer, plus généralement, à un certain « renfermement » qui se traduit également par des échanges faibles au niveau professoral.

b) La recherche

Munich est un important centre de recherches ; en témoigne la présence de plusieurs grands centres :

- neuf laboratoires de l'Institut Max-Planck (le bureau du président de l'association des instituts Max-Planck étant à Munich),
- les instituts de physique et d'astrophysique, de biochimie, de recherche sur le cuir, de chimie cellulaire et de psychiatrie,
- le Centre de recherche nucléaire de Garching,
- les instituts pour la construction des routes et voies ferrées de Pasing,
- l'institut pour la mécanique des sols de Pasing,
- l'institut Max-Planck pour le droit des brevets, des protections d'origine et de la concurrence,
- l'Office allemand des brevets,
- l'Office européen des brevets,
- la « Frankfurter Gesellschaft » qui regroupe quatorze centres de recherche,
- le Centre d'expériences aéronautiques et spatiales qui comprend six instituts de recherche.

A la prédominance, en Bavière, des industries de pointe correspond l'importance des fonds consacrés à la recherche technique, économique et scientifique.

Dans les secteurs industriels, on s'attache à renforcer la puissance compétitive en développant la recherche appliquée : Munich possède ainsi le deuxième centre de recherche du monde pour la technique des communications. L'industrie bavaroise détient également dans le secteur de l'industrie chimique, d'importants établissements de recherche.

Plus récemment, la Bavière est devenue le pôle de l'industrie aéronautique et spatiale allemande. C'est à Ottobrunn, près de Munich, qu'a été créé le centre de développement le plus moderne de RFA, avec 3 000 savants, ingénieurs et techniciens. En outre, l'Etat bavarois a transformé le laboratoire de Oberpfaffenhofen, appartenant au « Centre de recherches et d'expériences allemandes pour la navigation aérienne et spatiale » en un centre de recherches indépendant de l'université.

La société Fraunhofer pour la promotion de la recherche appliquée qui avait vu le jour en 1949, a été transformée, avec l'aide du gouvernement, en une société pour la recherche appliquée.

Il faut noter aussi que l'office des brevets de la RFA et plus récemment, l'Office européen des brevets, ont leur siège à Munich, ainsi que l'IFO, institut fédéral de statistiques (l'INSEE allemand en quelque sorte).

Le célèbre Institut de physique moléculaire de Garching est l'un des cinquante-quatre instituts Max-Planck de RFA (onze de ces instituts sont d'ailleurs concentrés en Bavière). Dans ce centre atomique, deux cents chercheurs travaillent sur la fusion atomique contrôlée. Le réacteur atomique de Garching est utilisé pour des études sur la structure et la matière (Source MOCI n° 96, juillet 1974).

c) Musées, théâtres

Il n'est pas nécessaire de s'étendre sur l'équipement culturel de Munich : Munich est la ville d'Allemagne qui a le plus grand nombre de musées ; aussi bien ses musées d'art (Alte et Neue Pinakothek, etc.) que le Deutsches Museum jouissent d'une grande réputation internationale. De même, la vie de théâtre comme la vie musicale sont particulièrement développées.

Il est clair dès lors que Munich est un pôle d'attraction important dans le tourisme international de l'Allemagne. Elle est visitée par de nombreux touristes européens ou d'outre-mer soit pour la ville elle-même, soit comme point de départ vers les régions alpines en Bavière, en Autriche ou en Suisse. Actuellement, l'équipement hôtelier de Munich est plus qu'adéquat du fait de la construction de nombreux hôtels pour les Jeux Olympiques (en 1973, Munich a reçu, durant la période avril-septembre, plus de 1 200 000 touristes dont 500 000 étrangers).

d) La presse et la radio

Il faut enfin accorder une mention particulière à l'édition et la radio qui jouissent d'une influence certaine au-delà de la Bavière. Faut-il rappeler la présence de maisons d'édition importantes, vecteur d'un rayonnement culturel en Allemagne et en Europe centrale. Faut-il rappeler l'existence d'une radio-télévision bavaroise dotée de moyens de productions importants. Il n'est pas indifférent par ailleurs que Radio Free Europe et Radio Liberty émettent à partir de Munich.

Enfin, en ce qui concerne la presse, il faut souligner l'existence à Munich du troisième quotidien allemand : le *Süddeutsche Zeitung* qui fait partie du groupement de dix-sept quotidiens européens associés dans le TEAM (Top European Advertising Media), est en effet à la fois un journal régional et un quotidien d'influence nationale.

e) Image et rayonnement

Les interviews qui ont été menées à Munich ont montré de manière frappante que les Munichois ont une vue bien définie de leur ville, du mode de vie « munichois » et de ses avantages. Cette image est très positive. Elle est acceptée et assimilée par les nouveaux venus — et elle est également reconnue par ceux qui ont quitté Munich pendant des périodes prolongées (1). En somme « l'image de Munich » est une adaptation aux conditions modernes de la vision traditionnelle de Munich comme ville de culture et de résidence.

L'image que se font les Munichois de leur ville explique en partie l'image et la réputation de Munich en dehors de la Bavière. Ils estiment être privilégiés à plusieurs titres par rapport à d'autres villes allemandes, et notamment pour :

- l'ambiance, le « flair » de Munich,
- l'infrastructure (efficacité des transports collectifs),
- l'urbanisme (espace, centre ville accessible...),
- les loisirs (théâtres, sports d'hiver et d'été, etc.), « Freizeitwert »,
- les musées, les universités, etc.

On rencontre moins les attitudes d'aliénation des habitants vis-à-vis de leur ville, qui sont courantes dans la plupart des grandes villes modernes (plaintes de dépersonnalisation, de congestion urbaine, de transports publics insuffisants, d'architecture sans âme, etc.).

A l'étranger, Munich jouit aussi d'une réputation de « *Gemütlichkeit* », (l'idée qu'il y fait bon vivre). Cette réputation repose en partie sur la manière dont Munich a été reconstruite après la guerre et sur la politique d'urbanisation éclairée de la municipalité et des autorités bancaires. Elle tient aussi à sa réputation en Allemagne et en Europe centrale, comme ville de culture, de sciences et d'arts.

Le rayonnement et la réputation de Munich comme centre économique et comme place financière non seulement sont le résultat de développements plus récents, mais ils sont considérés comme moins importants par les Munichois que la réputation d'être une ville agréable et un centre culturel important.

Un phénomène intéressant est la coexistence d'un particularisme bavarois et munichois prononcé et la capacité qu'a la ville d'assimiler les étrangers et les gens originaires d'autres parties de l'Allemagne qui s'établissent à Munich et qui se disent Munichois même après un séjour relativement bref.

Le rayonnement de Munich, dans les arts et sur le plan culturel en général, s'est exercé dans le temps avant tout en pays germanique et en Europe centrale. En fait, aussi bien pour les Autrichiens que pour les pays de l'Est, Munich a depuis longtemps occupé une place spéciale

(1) Ludwig HUMMERT, *Bedeutende Zugewanderte*. Himgau Verlag, Pfaffenhofen, 1975.

parmi les villes allemandes. Ce que Munich a perdu en influence du fait de la division politique de l'Europe, elle l'a plus que récupéré du fait du déclin de Berlin. D'une certaine façon, on peut dire que, depuis la guerre, Munich a su assumer une partie de l'attraction qu'exerce une capitale, aussi bien à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

4 - TENDANCES ACTUELLES

Depuis la guerre la volonté de poursuivre une politique d'urbanisme active a été plus forte à Munich et en Bavière que dans la plupart des autres Länder et villes de l'Allemagne. Ceci a permis d'opter pour des lois et règlements assez stricts sur le maintien du caractère des villes (la hauteur des bâtiments), sur l'affectation des terrains, etc. (1).

La municipalité de Munich, dirigée par la social-démocratie, s'efforce depuis plusieurs années de freiner l'exode des locataires habitant le centre ville et la création de nouveaux postes de travail au centre. Elle essaie de stimuler la création de centres périphériques (logements, travail et services) coordonnée avec la réalisation du plan de transports en commun (qui a été facilitée et accélérée par les Jeux Olympiques). Le système de transports publics comprend un réseau de tramways, de métros (en partie en construction) et de chemins de fer de banlieue qui traversent la ville.

De nombreux signes indiquent que la phase d'expansion de Munich est arrivée à un palier, non seulement en ce qui concerne l'industrie, mais aussi certains secteurs de services ; un certain changement d'attitude, aussi bien au niveau du gouvernement bavarois qu'à celui de l'administration municipale, n'en est pas la moindre raison.

La résistance de l'administration municipale à une industrialisation plus poussée est due dans une large mesure aux craintes de voir apparaître un certain déséquilibre, de voir menacer le caractère de l'urbanisme munichois et de surcharger la capacité de la population d'intégrer de nouveaux développements (il ne faut pas moins de quarante-huit autorisations nécessaires pour obtenir un feu vert pour une implantation industrielle à Munich !).

De son côté, le gouvernement bavarois (C.S.U.) a depuis la guerre poursuivi une politique active d'aide régionale. Cette politique qui devait freiner le développement des grandes agglomérations, n'a pas eu le succès attendu. Mais, sous l'impact de la récession actuelle (et sur l'insistance des chambres de commerce), le maintien de l'emploi est devenu la principale priorité politique ; elle ne devrait pas néanmoins conduire à un abandon de la politique de décentralisation qui semble être un des terrains d'entente entre deux tendances politiques (C.S.U. et S.P.D.) (2).

Tandis que la population de Munich a crû d'environ un tiers entre 1958 et 1970, on constate à partir de 1973 — comme c'était le cas dans toutes les autres grandes villes d'Allemagne depuis longtemps — une diminution de la population au profit de la région environnante, liée à la modification de sa structure socio-économique. Les familles avec enfants,

(1) Voir *Stadtentwicklungsplan 1975*, op. cit. ; *Landesentwicklungsprogramm Bayern*. Bayerische Staatsregierung, 1974, Teil C.

(2) C.S.U. : Christlich Sozialen Union. — S.P.D. : Sozial Demokratische Partei Deutschlands.

ainsi que des personnes ayant des revenus élevés quittent la ville ; les personnes plus âgées et les étrangers y restent et occupent les logements ainsi libérés.

L'évolution démographique négative ne touche que la commune de Munich même. La population de la région continue à croître ; elle a augmenté de quelque 5 % entre 1970 et 1972, pour atteindre environ 2,2 millions en 1972. En fait, le nouveau plan de développement régional de la Bavière prévoit également un plafond à cette croissance, afin d'éviter un exode des autres parties de la région bavaroise.

Le plan de développement de la ville, adopté en juillet 1975, souligne à la fois la fin d'une période de croissance sans limite et la nécessité de poursuivre une politique pour maintenir l'emploi et une base économique et industrielle dynamique. Ce plan prévoit une stabilisation de la population de Munich dans les années à venir, et recommande des mesures pour freiner l'exode de la population du centre de la ville.

Deux lignes directrices semblent définir le développement futur probable et le rôle de Munich sur le plan international. Ces deux tendances qui ne représentent pas une contradiction insurmontable, sont le développement d'une métropole régionale dynamique et la sauvegarde d'un urbanisme traditionnel et d'une certaine qualité de la vie urbaine.

En ce qui concerne le premier point, il est probable que, malgré les efforts de décentralisation et de limitation de croissance, Munich continuera de se développer comme centre économique important. La plupart des facteurs, dynamisme des entreprises, moyens de communication, continueront d'agir en faveur du développement de Munich. Aussi, le rôle international de la ville, notamment comme une des métropoles de « l'Europe médiane », ira en s'accroissant.

Mais par ailleurs, le consensus social passe par le maintien des avantages urbains du « modèle » qu'offre Munich sur le plan de la qualité de vie et de cadre urbain agréable. Les efforts pour freiner « l'internationalisation » superficielle de Munich vont donc continuer ; actuellement, les lieux de rencontre et d'affaires internationaux (au sens étroit) sont en périphérie de Munich ; ils le resteront probablement aussi à l'avenir.

CONCLUSION

CHAPITRE VI

Villes mondiales : essai de synthèse

■ Nous appuyant sur la lecture des trois grandes villes qui ont fait l'objet d'une investigation particulière, nous pouvons dès lors donner une image synthétique de la ville mondiale. Cette image s'organise autour de six propositions.

Proposition 1

A l'articulation nécessaire entre un capital international ou mondial et un capital local correspond une articulation entre « bourgeoisie internationale » et « bourgeoisie locale », ou encore entre représentants des grandes firmes — agents privilégiés de ce capital mondial — et représentants des intérêts locaux. Cette articulation est telle qu'elle permet simultanément le déploiement du capital international et la rétribution du capital local, condition nécessaire à la reproduction des forces dirigeantes sur le plan local. Nécessairement conflictuelle, elle fait de la maîtrise de l'espace un enjeu particulièrement important (saisissable à travers le foncier, l'activité immobilière (1)...).

Proposition 2

L'instance politique locale est au service du mouvement de mondialisation en ce sens que son rôle est d'assurer les conditions internes et externes de son déploiement. Cette situation ne peut se développer que sous la double condition d'une acceptation par la société locale — plus ou moins volontaire — et d'une acceptation nationale — plus précisément d'un accord ou d'un soutien de l'Etat.

(1) Cf. A. DURAND-LASSERVE, Problèmes fonciers et formation de l'espace urbain ; cas des métropoles de l'Asie dominée, in *L'espace géographique*, n° 4, 1974.

Proposition 3

Le rôle idéologique global repose sur l'articulation de trois composantes :

- un « modèle » international, produit et représentation du modèle dominant à l'échelle mondiale, et qui tend à l'uniformisation des modes de vie, de la consommation (et notamment de la consommation urbaine à travers une production du cadre bâti standardisé) ;
- un « modèle » spécifique, produit et représentation d'une force dirigeante locale qui se pose à la fois comme alliée des forces internationales et différente d'elles ;
- des modèles locaux, produits et représentations de cultures locales ou localisées dans cette ville en raison des mouvements de migration.

Il y a simultanément diffusion du modèle international et conditions permissives à la reproduction de traditions locales.

Proposition 4

Il existe une partition de l'espace plus ou moins complexe qui, d'une part, rend visible et lisible la mondialisation et, d'autre part, joue un rôle global de régulation sociale à l'égard des diverses catégories urbaines. C'est dire qu'il existe un groupe local capable d' « urbaniser la mondialisation » ; c'est dire encore que la partition de l'espace rend compte de la capacité de la force dirigeante locale à conforter son rôle ; c'est dire enfin que cette partition rend compte des conditions offertes pour la reproduction des modèles locaux en tant que moyen de régulation sociale.

Proposition 5

A l'articulation entre le capital international et mondial d'une part, local et régional d'autre part, correspond, pour une ville donnée, une structure spécifique des divers groupes « dominants » dans cette ville. Cette articulation est elle-même dépendante de l'articulation entre l'Etat national (dont dépend la ville étudiée) et, pour simplifier, l'ordre socio-économique mondial ; ou, plus précisément, à la place et au rôle de l'Etat national dans le maintien de l'ordre socio-économique mondial correspond un type de relations entre l'Etat et le capital international et des modalités de soutien et de contrôle du capital local. L'Etat, gestionnaire de ce rapport partiellement contradictoire, se doit de maintenir une certaine cohésion — ce qui se traduira notamment par des politiques correctrices de rééquilibrage des autres villes.

Proposition 6

La structuration sociale observée à un moment donné dans une ville ne peut se réduire à une alliance de nature strictement économique entre détenteurs de capitaux ; elle est ensemble de rapports, fait d'alliances conflictuelles, entre des groupes, dont certains sont chargés d'une longue histoire, inscrits sur un espace particulier ; c'est dire que cette structuration sociale et son évolution passée marquent l'espace, ordonnent l'espace lequel, dans son organisation même, reflète un ordre urbain garant de ces alliances ou régulant leurs conflits et donc aussi chargé des contradictions qui les traversent ; c'est dire aussi que cette structuration renvoie à la coexistence de modèles culturels partiellement ou fortement différents, coexistence que l'ordre urbain a précisément pour rôle de rendre possible et acceptée.

■ L'analyse qui a été faite des trois villes étudiées nous conduit à observer de manière privilégiée quatre ensembles sociaux principaux (susceptibles d'être eux-mêmes subdivisés en plusieurs groupes)

— les représentants (managers, cadres supérieurs) des firmes multinationales ou des grandes firmes étrangères que nous appellerons pour simplifier « les étrangers » ;

— une « bourgeoisie locale à vocation internationale », en particulier propriétaires et dirigeants de grandes firmes implantées localement mais ayant des actifs disséminés dans le monde, ou des « personnalités » ayant une vision internationale des problèmes ;

— une « bourgeoisie locale à vocation régionale ou locale » : propriétaires et dirigeants de firmes régionales, qu'il convient d'ailleurs de subdiviser en un groupe « industriel », et un groupe « intermédiaires » (petits banquiers, transitaires, avocats,...) ;

— les « nationaux » : cadres employés d'une part dans les entreprises et d'autre part dans l'administration et dont l'attachement à la ville passe en quelque sorte par une appropriation non privative de son espace et de sa production culturelle.

a) Singapour

Singapour est caractérisée par l'alliance entre « étrangers » et « bourgeoisie locale » (chinoise) dont la dynamique est protégée et soutenue par l'appareil politique et administratif de cette ville-Etat.

Parler d'alliance signifie que l'un et l'autre groupe ont besoin, pour exister en tant que groupe dominant, avec ce que cela comporte comme maintien temporaire de spécificités (notamment culturelles), d'accepter l'autre également comme groupe dominant. Pour le premier (les étrangers), cela implique une possibilité d'extension de son pouvoir, notam-

ment par le contrôle, à partir de Singapour, d'une vaste zone de production et de marchés. Cette extension n'est possible que par alliance avec une bourgeoisie locale qui, de son côté, a su préserver sa position dominante en gardant le contrôle de certains secteurs-clés (limitation des modalités d'action des banques étrangères ; contrôle de la production d'espace bâti ; joint-venture). Préserver et renforcer l'efficacité de cette alliance nécessite un contrôle social très puissant que l'on voit s'exercer à Singapour de multiples façons : ségrégation de l'espace permettant de « territorialiser » certains groupes, équipements collectifs favorisant un mieux-être en même temps qu'une certaine intégration, « singapourisation » des cadres, et plus généralement, diffusion par tous moyens (presse, radio et autres média) du « modèle singapourien », l'ensemble faisant de Singapour un relais fidèle et actif de l'ordre socio-économique mondial.

Il y aurait toutefois grande erreur à raisonner de manière statique ; chaque alliance porte sa propre contradiction : ici la constitution progressive d'une bourgeoisie locale à vocation internationale directement concurrente du groupe « étrangers ». En outre, les mesures de contrôle contribuent à la formation d'un groupe « nationaux » potentiellement opposés à l'internationalité de Singapour. Aussi bien, on peut dire qu'à l'heure actuelle Singapour n'est encore, dans le cadre d'un ordre socio-économique prévalent, qu'une ville internationale de la zone asiatique **tendant à se poser** comme ville mondiale. Mais Singapour n'a pas acquis le statut de ville mondiale et l'on ne peut assurer qu'elle y parviendra : cela dépendra tout particulièrement des résultats du conflit qui ne peut manquer de surgir entre les « nationaux » et les deux autres groupes.

b) Montréal

Il est nécessaire de dédoubler les divers groupes en distinguant anglophones et francophones. A la différence de Singapour où les ethnies minoritaires, essentiellement les Malais et les Indiens, sont dominés économiquement et politiquement, Montréal présente une minorité anglophone dominante économiquement et une majorité francophone dominante politiquement. De ce fait, Montréal apparaît comme l'exemple type, pour les pays développés, d'une ville vivant aujourd'hui, à son échelle, la contradiction entre internationalisation de l'économie et revendication d'identité nationale.

D'un côté, un groupe « étrangers » dominant, soutenu par une bourgeoisie locale anglophone qui a très largement pris économiquement le dessus sur la bourgeoisie locale francophone ; de l'autre, une technostructure politico-administrative très fortement « québécoise », qui cherche à composer avec le groupe « étrangers » (1) (lutte pour l'emploi) et qui tente de constituer, en secteur mixte, un ensemble d'entreprises à vocation internationale. Cette techno-structure tire sa légitimité, en quelque sorte, du groupe des « nationaux » (cadres québécois) avec le renfort — contraint — d'une partie de la bourgeoisie francophone pour qui cette stratégie est une condition de survie en tant que groupe spécifique. Il est donc logique que l'on observe simultanément le déploiement d'un « modèle » international et d'un « modèle » québécois. Le premier est visible à travers notamment la partition de l'espace (quartier des affaires) ; le second que l'on cerne actuellement à travers le développement

(1) en même temps que le groupe « étrangers » est en partie lié au Québec en raison d'accords avec le niveau fédéral. On retrouve là l'articulation conflictuelle « firmes internationales-Etat national ».

des moyens de production culturelles, le renforcement des universités francophones, les efforts de rééquilibrage de l'espace vers l'Est, se constitue progressivement.

Pris dans la mouvance de l'internationalisation dominante, Montréal est appelée ou condamnée à jouer le jeu d'une grande ville internationale servant de « cheval de Troie » à l'économie américaine. Tout se passe comme si une partie des forces québécoises, cherchant à préserver leur identité, accélérât l'internationalisation de Montréal pour essayer de surmonter leur situation de dépendance à l'égard des milieux canadiens anglophones. Dans un tel jeu, complexe et contradictoire, des manifestations comme l'Exposition mondiale ou les Jeux Olympiques apparaissent destinées à masquer les rivalités et les affrontements, voire à les refouler, sous une forme unifiante et valorisante.

c) Munich

Ce qui distingue Munich, c'est la présence dominante d'une « bourgeoisie locale à vocation internationale », produit de l'alliance entre la vieille aristocratie bavaroise, garante du maintien des spécificités régionales, et des dirigeants des grandes firmes repliés en Bavière après guerre. Tout repose sur la puissance internationale que représente ce groupe, donc aussi sur les conditions de maintien de cette puissance et de son acceptation.

Le maintien de cette puissance passe par le contrôle très strict et très sélectif des investissements étrangers — ce qui limite l'extension du groupe des « étrangers » — et par une alliance avec la bourgeoisie locale (tissu de petites et moyennes entreprises) qui en retire quelques avantages.

Pour faire accepter cette puissance, trois types d'actions très caractéristiques sont simultanément menées :

- la diffusion, principalement à usage interne, d'un modèle culturel particulier, intégrateur, très largement fondé sur la notion de spécificité de la ville, voire d'unicité, ainsi que sur un modèle urbain de « bon vivre » ;
- une « micro-ségrégation » de l'espace urbain donnant un certain contenu au slogan « la ville pour tous » ;
- la diffusion enfin vers l'extérieur d'une image faite de force contenue (avec ce que cela suppose de « sérieux ») et d'aménité (Gemütlichkeit).

Munich apparaît ainsi comme participant à l'ordre socio-économique mondial, tout en restant singulière, c'est-à-dire dans une certaine mesure opposée à un mondial uniformisant. Finalement, Munich est plus une capitale régionale à fort rayonnement international que véritablement une ville mondiale.

■ De l'ensemble de l'étude, se dégagent les conclusions suivantes :

a) Un bref survol historique des deux cent cinquante dernières années corrobore l'hypothèse d'une correspondance entre

- un certain ordre politique et économique,
- une organisation du travail à l'échelle de grandes zones géographiques, de blocs et aujourd'hui du monde,
- un ensemble de villes, en interconnection, aptes à maintenir cet ordre et à favoriser cette organisation du travail tout en conservant des formes d'autonomie propre.

C'est ainsi que s'est constitué et renforcé progressivement le caractère international des grandes villes, que l'on peut cerner actuellement en analysant diverses expressions (importance des exportations et des importations, caractéristiques du système de transport, banalisation de certains espaces urbains...).

On pourrait certes élaborer une typologie des villes internationales en recueillant l'information correspondant à ces différents aspects ; mais le résultat qu'on en obtiendrait, pour intéressant qu'il pourrait être (repérage statique des villes les unes par rapport aux autres, classification en plusieurs niveaux) ne permettrait pas de comprendre la dynamique actuelle. Par exemple, l'internationalité vue sous l'angle des équipements et infrastructures n'est que le reflet du mouvement, non la réalité de ses forces motrices. Ce serait une erreur de penser organiser l'internationalité d'une ville en créant des équipements ; la simple création d'équipements même pertinents ne suffit pas à faire naître l'internationalité.

b) Le mouvement général de mondialisation est une tentative de dépassement de l'antagonisme entre l'internationalisation de l'économie et la constitution des économies nationales. Il se marque comme une tendance à l'extension et à la généralisation des rapports de domination et, simultanément, comme une tendance à la concentration des éléments moteurs, déterminants de ce mouvement. Dès lors, il prend appui sur des villes capables d'assurer les conditions de cette extension, de cette généralisation ; en même temps, le réseau de villes ainsi créé permet le contrôle de l'accumulation élargie des capitaux. Il est donc normal de trouver dans le maillage urbain mondial, outre un premier ensemble, partiellement hiérarchisé en fonction de l'ordre politique mondial, historiquement déjà constitué, composé de métropoles mondiales (comme la métropole du Nord-Est des Etats-Unis pour le bloc américain) et de grandes capitales (Paris, Londres,...), un deuxième ensemble composé de grandes villes internationales (y compris des villes-Etats comme Singapour) dont certaines sont susceptibles d'être portées et transformées par le mouvement de mondialisation en même temps qu'elles en seraient des vecteurs privilégiés.

c) Dire que le mouvement de mondialisation de l'économie prend appui sur des villes pourrait laisser croire à une sorte d'aspatialité du mouvement économique. Ce serait privilégier outrageusement l'économie et négliger la dynamique propre de l'espace, c'est-à-dire la dynamique des groupes qui le façonnent. En réalité, ce mouvement entre en quelque sorte en résonance avec une organisation et une articulation spécifiques des groupes « dominants » dans les villes.

Cette structure manifeste des alliances particulières entre les quatre groupes principaux dont nous avons parlé : les « étrangers », une « bourgeoisie locale à vocation internationale », les « nationaux » et une « bourgeoisie locale à vocation régionale ou locale ». Le rôle respectif de ces quatre groupes est important ; cependant, c'est la dynamique des trois premiers qui est motrice et par conséquent essentielle.

La nature de ces alliances, leur histoire, la manière dont s'y insère la « bourgeoisie locale à vocation régionale ou locale » pour qui souvent se pose le problème de la survie, autant d'éléments qui caractérisent la manière particulière dont une ville internationale peut tendre à la mondialisation, ou plus exactement peut chercher à se situer dans et par rapport à ce mouvement.

Des enseignements tirés de l'observation des trois grandes villes étudiées mais aussi de la connaissance d'autres villes françaises ou étrangères, on serait tenté de présenter trois types de structure sociale significative :

— celle qui repose sur une alliance « étrangers » - « bourgeoisie locale à vocation internationale », garantie par l'appareil d'Etat ou de gestion municipale. Singapour en est un exemple, mais plus près de nous, Francfort aussi, sous d'autres formes probablement. Cette structure entre particulièrement en résonance avec l'ordre socio-politique actuel et le mouvement de mondialisation qu'il provoque et encadre ; Singapour (et sans doute aussi Francfort) semble actuellement proche d'une dynamique de ville mondiale.

— celle qui repose sur une alliance entre la « bourgeoisie locale à vocation internationale » et l'appareil d'Etat localisé : Montréal peut tendre à terme, vers ce schéma ; et on peut penser qu'Alger — avec certaines réserves — n'en est pas loin. Ces villes paraissent capables d'entrer, elles aussi, dans une dynamique de ville mondiale dès lors que l'ordre socio-politique mondial se transformerait et s'orienterait plus nettement vers un monde multipolaire.

— celle enfin qui repose sur la domination d'une « bourgeoisie locale à vocation internationale » se traduisant par une participation externe au mouvement de mondialisation et par une opposition interne à ce mouvement. Munich en est un exemple.

d) L'une des conséquences logiques de la dynamique de mondialisation d'une ville réside dans l'interpénétration très profonde de ses multiples fonctions, lesquelles, prises séparément, ne caractérisent que son degré d'internationalité. Autrement dit, l'addition de fonctions internationales ne crée pas une ville mondiale. Plus d'internationalité ne signifie pas plus de mondialité.

e) Autre condition, à notre avis, tout à fait essentielle : l'existence d'un appareil idéologique puissant, apte à concevoir et diffuser le (les) modèle(s) nécessaire(s) pour assurer l'adhésion des groupes (et tout particulièrement de ce groupe singulier composé de cadres et techniciens, classe moyenne importante dans les grandes villes) à la ligne politique et économique suivie. Il existe un « modèle singapourien », un « modèle munichois » diffusé en vue d'intégrer socialement et politiquement et de faire adhérer la société locale au projet d'insertion de ces villes dans le mouvement de mondialisation que tente de promouvoir l'alliance des groupes dirigeants. Pour estimer l'importance de cette « régulation sociale », il n'est que de regarder l'ampleur des moyens mis en œuvre sur le plan culturel : télévision, radio, journaux, manifestations de toute nature.

f) S'interroger sur l'émergence de villes mondiales en France, c'est s'interroger sur les relations qui peuvent exister entre la structuration sociale dominante dans une ville et le mouvement de mondialisation de l'économie, référées à la place et au rôle de la France dans l'ordre socio-politique mondial. C'est simultanément s'interroger sur l'existence d'un

projet défini, qui serait l'expression de la volonté des groupes « dominants », et sur les possibilités économiques, politiques et culturelles de le proposer et le faire accepter par les autres groupes.

Sans vouloir préjuger des résultats d'une telle investigation, il paraît pertinent de poser les hypothèses suivantes :

— dans le contexte socio-politique actuel, et compte tenu de l'histoire de la formation sociale française durant le siècle passé, on est en droit de penser qu'il n'y a place actuellement en France que pour une ville mondiale, Paris ; mais, pour des raisons à la fois de risques de dysfonctions internes et de nécessité de rééquilibrage (cf. le « Scénario de l'inacceptable »), il y a place simultanément pour quelques villes dont le caractère international serait renforcé.

— cependant, les transformations qui seront ainsi opérées et l'évolution vers un nouvel ordre mondial permettront de poser à terme le problème de la mondialisation possible de certaines villes européennes et françaises. Tandis que Paris aurait à redéfinir son projet mondial en fonction du rôle et de l'organisation de l'Europe, d'autres villes — notamment Lyon, voire Marseille — pourraient alors tenter, un peu à l'image de Montréal, de dépasser leur situation de relative dépendance nationale et internationale.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS, de Bruno REMOND	3
INTRODUCTION	9
PREMIERE PARTIE	
Chapitre I	
DIVISION INTERNATIONALE DU TRAVAIL ET RESEAU DE VILLES INTERNATIONALES	15
Chapitre II	
PROCESSUS DE MONDIALISATION ET VILLES MONDIALES	21
DEUXIEME PARTIE	
Chapitre III	
SINGAPOUR	37
Chapitre IV	
MONTREAL	59
Chapitre V	
MUNICH	81
CONCLUSION	
Chapitre VI	
VILLES MONDIALES : ESSAI DE SYNTHÈSE	97

Travaux et recherches de prospective

■ Éléments pour des prospectives

● Méthodologie de la prospective

Techniques avancées et aménagement du territoire. N° 0, mars 1968 (épuisé).

Dictionnaire des projections 1985 et 2000. Population et emploi. N° 4 (1970), épuisé.

Scénarios d'aménagement du territoire. Essais méthodologiques. N° 12, janvier 1971, épuisé.

Prospective et analyse de systèmes. N° 14, février 1971.

Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe. N° 17, mars 1971.

Une image de la France en l'an 2000 Scénario de l'inacceptable N° 20, juillet 1971.

Prospective et société. Problèmes de méthodes, thèmes de recherche. N° 28, mars 1972.

Documents. Méthode de travail. Une image de la France en l'an 2000. N° 30, septembre 1972.

Technologie et aménagement du territoire. Première réflexion. N° 33, octobre 1972.

Emploi et espace. Éléments pour un modèle de prévision. N° 49, décembre 1974.

SESAME, année 5. Système d'études du schéma d'aménagement de la France. N° 50, mars 1974.

La méthode des scénarios. Une réflexion sur la démarche et la théorie de la prospective. N° 59, juin 1975.

SESAME, année 8. Programme de travail. N° 63, juin 1976.

Prospective, planification, programmation. Une analyse. N° 67, 1976.

Scénario de l'inacceptable Sept ans après N° 68, juin 1977.

Bilan d'une expérience prospective. N° 71, 1977.

Sur l'emploi. Premiers dossiers. N° 73, juillet 1977 (sous presse).

● Questions internationales

Survol de la France. N° 29, avril 1972.

Les firmes multinationales. N° 24, février 1973.

Survol de l'Europe. N° 37, mars 1973.

Regard prospectif sur le bassin méditerranéen. N° 41, septembre 1973.

Industries en Europe. N° 46, décembre 1973.

Scénarios européens d'aménagement du territoire N° 47, mars 1974.

La façade atlantique. Ouverture sur le monde. N° 51, novembre 1974.

L'Europe médiane : diagnostic pour des avenir. N° 53, décembre 1974.

Firmes multinationales et division internationale du travail. N° 55, juin 1975.

Syndicat et sociétés multinationales. N° 58, juin 1975.

Prospective des investissements étrangers en France. N° 62, juillet 1975.

● Problèmes urbains

Composantes de la fonction urbaine. Essai de typologie des villes. N° 3 avril 1970.

Approches de la réalité urbaine. N° 38, avril 1973.

Paris, ville internationale. Rôles et vocation. N° 39, mai 1973.
--

Le peuplement urbain français. Aspects historiques. N° 43, novembre 1973.

Régions urbaines, régions de villes. N° 44, novembre 1973.

Scénarios pour les villes moyennes. Deux avenir possibles. N° 48, août 1974.

Dynamique urbaine et projet régional. Un exemple : la région Alsace. N° 56, juin 1975.

Les petites villes en France. N° 64, juillet 1976.

Bureaux en province. Perspectives. N° 69, juin 1977.

● Evolution de la société

Transformation du monde rural. N° 26, février 1972.

Questions à la société tertiaire. N° 45, novembre 1973.

Transformations du travail industriel. Eléments pour des scénarios de société. N° 52, novembre 1974.

Travail féminin : un point de vue. N° 54, février 1975.

Qualification du travail. Tendance et mise en question. N° 57, juillet 1975.

Décentralisation industrielle et relations de travail. N° 61, octobre 1975.

Restructuration de l'appareil productif français. Prospectives. N° 65 et 66, juillet 1976.

■ Schémas d'aménagement

La façade méditerranéenne. N° 1, novembre 1969, épuisé.

Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise. N° 5 (1970).

Schéma d'aménagement de la Basse-Seine. N° 6, août 1970, épuisé.

Aménagement du Bassin parisien. N° 7, août 1970, épuisé.

Rapport du groupe de travail Paris-Nord. N° 8 (1971), épuisé.

Schéma d'aménagement de la métropole lorraine. N° 9, mai 1970.

Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble. N° 10, mars 1971.

Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire. N° 11 (1971).

Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais. Métropoles d'équilibre et aires métropolitaines. N° 19, juillet 1971.

Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire-Moyenne. N° 23 (1971).

L'espace nord-champenois. Perspectives de développement. N° 24 (1972).

Schéma d'aménagement de la Corse. N° 32, octobre 1972.

L'avenir de la Basse-Normandie. Livre blanc. N° 36, juillet 1973.

Bordeaux : ville océane, métropole régionale. N° 40, juillet 1973.

Littoral bas-normand. Schéma d'aménagement. Rapport d'orientation N° 60 (1976).

■ Schémas de communication

Eléments pour un schéma directeur des télécommunications. N° 2, novembre 1969.

Eléments pour un schéma directeur de l'informatique. N° 13, janvier 1971, épuisé.

Eléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique. N° 25 (1972).

Les grandes liaisons routières : histoire d'un schéma. N° 31, septembre 1972.

Schéma directeur de l'équipement aéronautique. N° 35, mars 1973.

Services nouveaux de télécommunications. Eléments pour un schéma directeur. N° 42, novembre 1973.

■ Problèmes de l'eau

L'eau en Seine-Normandie. Projet de livre blanc. Document de travail. N° 15 (1971).

Les problèmes de l'eau en Artois-Normandie. Projet de livre blanc. Document de travail. N° 16 (1971).

Bassin Rhin-Meuse. Eau et aménagement. Projet de livre blanc. Document de travail. N° 18, juin 1971.

L'eau en Adour-Garonne. Projet de livre blanc. N° 21, août 1971.

Les problèmes de l'eau dans le bassin Rhône-Méditerranée-Corse. Projet de livre blanc. N° 22, septembre 1971.

L'eau dans le bassin Loire-Bretagne. Projet de livre blanc. N° 27, février 1972.

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

1, avenue Charles-Floquet — 75007 Paris

Fondateur de la collection : Gérard WEILL

Directeur de la publication : Jacques DURAND

Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN - *Couverture* : Cl. CAUJOLLE et D. COHEN

Imprimerie MAUGEIN-LACHAISE
Malemort - 19100 BRIVE
N° Imprimeur : 66 B 19
Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1978
Imprimé en France : C.P.P.P. N° 42667

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

29, 31, QUAI VOLTAIRE 75340 PARIS CEDEX 07
TÉL. 261.50.10 - TÉLEX : 204826 DOCFRAN PARIS

Imprimé en France
Prix : 25 F

AM. 1776
ISBN : 2-11-000093-7