

Cet article est disponible en ligne à l'adresse :

http://www.cairn.info/article.php?ID_REVUE=RISS&ID_NUMPUBLIE=RISS_181&ID ARTICLE=RISS_181_0447

Les villes mondiales en Asie orientale : analyse empirique et conceptuelle

par David A. SMITH

290

| érès | *Revue internationale des sciences sociales*

2004/3 - N° 181

ISSN 3034-3037 | ISBN 2-7492-0293-0 | pages 447 à 461

Pour citer cet article :

— Smith D., Les villes mondiales en Asie orientale : analyse empirique et conceptuelle, *Revue internationale des sciences sociales* 2004/3, N° 181, p. 447-461.

Distribution électronique Cairn pour érès.

© érès. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Les villes mondiales en Asie orientale : analyse empirique et conceptuelle *

David A. Smith

À l'issue de trois décennies de « miracle est-asiatique », et cinq ans après la débâcle de la « crise est-asiatique », la « mondialisation » a sans aucun doute touché la région, et pour de bon. Il est évident, même pour l'observateur le moins averti, que ces pays, y compris la Chine après des années passées à essayer de s'ouvrir vers l'extérieur, sont maintenant profondément intégrés dans les circuits du capitalisme international – l'effondrement économique de 1998 démontrant d'ailleurs que ce n'est pas toujours bénéfique. Durant la plus grande partie du xx^e siècle, cette région était parmi les moins urbanisées du monde ; maintenant, c'est celle où les villes croissent le plus rapidement et deviennent des centres de plus en plus importants, à la fois sur le plan régional et au regard de la hiérarchie urbaine mondiale. Tokyo est sans aucun doute une « ville mondiale » clé, et Hong Kong la suit probablement de peu, tandis que Séoul et Taipei se hissent aussi au rang de villes mondiales, faisant office de points d'articulation nationaux cruciaux au sein de « nouveaux pays industrialisés » (NPI) en plein essor (Friedmann, 1995). À l'autre bout du spectre, les villes d'Asie du Sud-Est, surpeuplées et pauvres, semblent incarner les « mégavilles » du monde en développement.

Tous les bouleversements qui accompagnent ces immenses transformations sociales, économiques et politiques soulèvent de nombreuses questions. La grande diversité des trajectoires de développement et des formes, fonctions et dynamiques urbaines dans la région (Smith, 1996a,

chapitre 6) incite à la prudence quant aux tentatives de généralisation faciles et prématurées. Toutefois, s'ils doivent être sensibles aux nuances historiques et culturelles et savoir apprécier les différences, les chercheurs en sciences sociales ne doivent pas pour autant abandonner la recherche d'un cadre conceptuel d'ensemble pour comprendre les dynamiques mondiales de l'urbanisation et du (sous-)développement.

J'ai par ailleurs largement évoqué la réalité et l'idéologie de la « mondialisation » en Asie orientale (Smith, 1999). Il n'est pas question de répéter ici cette argumentation, si ce n'est pour noter qu'il existe deux dimensions de la « mondialisation » qui sont particulièrement importantes. La première a trait au phénomène grandissant de « compression espace-temps », à raison duquel la rapidité des échanges s'intensifie fortement (Mittelman, 1996 ; Arrighi, 1999) ; cela rend les

David A. Smith est professeur de sociologie et d'urbanisme à l'Université de Californie, Irvine. Il est l'ancien directeur du journal *Social Problems* et l'auteur de *Third World Cities in Global Perspective* (Westview, 1996), ainsi que de nombreux articles et contributions sur les thèmes de l'urbanisation, du développement et de l'économie politique de l'Asie orientale.
Email : dasmith@uci.edu

changements politiques et économiques plus volatiles (comme l'illustrent la crise économique régionale et les vagues d'agitation politique dans des lieux comme l'Indonésie). La deuxième dimension est liée à un élément d'ordre critique : dans quelle mesure le concept de « mondialisation » est-il un concept idéologiquement saturé qui met l'accent sur l'« inévitableté » du capitalisme de « libre marché » occidental/à l'américaine (Cox, 1996 ; Gill, 1996) ? Non sans ironie, les récents efforts tendant à « réformer » les économies est-asiatiques (sous l'impulsion de dirigeants tel le président sud-coréen Kim Dae Jung, qui en

est un récent porte-voix) témoignent d'une adhésion fervente à ces principes « néo-libéraux mondiaux », et ce lors même qu'un modèle antithétique d'« État développementaliste » a pendant des décennies été le véritable moteur d'une croissance économique qualifiée de « miraculeuse ».

Certes, il convient de replacer l'évolution de l'Asie orientale contemporaine et de ses villes dans le contexte des débats tumultueux sur la nature de la « mondialisation », et de mettre précisément l'accent sur les réalités urbaines dans la région. Cette argumentation part du cadre conceptuel qui s'est développé autour de la notion de « villes mondiales » ou de « villes globales ». Ces termes n'ont de sens, théoriquement (et ne sont utiles empiriquement), que si l'on appréhende les villes en termes de réseaux urbains mondiaux au regard de la place qu'elles occupent dans la structure plus large du système-monde. (En effet, à la fin de cet article, nous proposerons de « mettre en perspective les villes » dans une analyse du système-monde – voir Smith 2003, pour une argumentation plus complète.) Après avoir précisé certains points de cette approche, cet article s'efforcera d'apporter quelques idées liminaires sur la manière dont les modèles urbains régionaux est-asiatiques – et les villes particulièrement – peuvent « s'intégrer » dans le schéma. En élargissant le discours classique de l'analyse de la « ville mondiale », la discussion se concentrera sur ces métropoles en expansion en Asie du Sud-Est qui se situent « en bas » de la hiérarchie urbaine mondiale. Ce faisant, cet article suggèrera qu'il est peut-être nécessaire de revenir aux vieux débats sur les villes « dépendantes » / « périphériques » et le rapport entre urbanisation et sous-développement. Bien que certaines considérations simplistes liées aux anciennes catégorisations du système-monde aient pu entraîner quelque confusion (en présentant des explications trop simplifiées et des images trop généralisées qui « aplanaient » la diversité des trajectoires urbaines dans différents pays et régions), il est grand temps désormais que les sociologues promeuvent des formes théoriquement plus solides d'analyse urbaine comparée.

Des villes mondiales dans un système-monde

Les recherches urbaines interdisciplinaires portant sur les « villes mondiales » dans les années 1980 se sont focalisées sur l'influence crois-

sante sur l'économie politique de la vision du système-monde dans les sciences sociales : les initiateurs de l'approche reconnaissent explicitement l'influence de l'image wallersteinienne de l'économie politique mondiale (Friedmann et Wolff, 1982 ; King, 1990) ; les premiers apports de Sassen à la théorie des « villes mondiales » apparaissent d'abord dans sa contribution à l'ouvrage de Timberlake paru en 1985 (Sassen, 1985). Dans les années suivantes, les « hypothèses » provocatrices que ces chercheurs ont proposé (voir en particulier Friedmann, 1986) ont donné naissance à une pléthora de courants de recherche distincts. S'ils travaillaient sur des thèmes différents, ces chercheurs ont tous adoptés le même point de départ. Nous pourrions examiner les rapports entre les villes dans les réseaux mondiaux, systèmes urbains de connexions qui amènent à l'émergence de hiérarchies et de rapports de domination. Les « villes mondiales » dominantes sont les lieux « par lesquels les économies régionales, nationales et internationales sont articulées avec le système capitaliste mondial d'accumulation » (Friedmann, 1995, p. 25-26). C'est un système dynamique : les centres urbains peuvent monter et chuter au sein de la hiérarchie, ils peuvent « s'articuler » avec d'autres villes de manière particulière et le rôle que ces lieux jouent dans ces réseaux ont un impact important sur la vie urbaine sociale, économique et politique *au sein* de ces nœuds. Les grandes métropoles, au sommet de la hiérarchie, jouent des rôles particulièrement importants.

Dans son ambitieux traité, *La ville mondiale : New York, Tokyo et Londres*, Saskia Sassen (1991) explique comment ces lieux servent de « centres de commandement et de contrôle » pour l'économie mondiale d'aujourd'hui, en coordonnant des réseaux économiques – de plus en plus dispersés géographiquement – dans la finance, l'industrie, le commerce et le transport. Ces « postes de commandement » détiennent un grand pouvoir mondial en tant que centres de services tertiaires spécialisés, lieux d'innovation et points focaux de vastes marchés. Toutefois, Sassen et d'autres (Friedmann et Wolff, 1982 ; King, 1990 ; Ross et Trachte, 1990) affirment également que ces mêmes villes mondiales sont aussi les lieux d'une polarisation sociale et économique croissante. Nous sommes face à un curieux paradoxe : ces « postes de commandement » pour l'économie mondiale, où résident



Passage piéton clos à Hong Kong. Le jour de cette photo (17 avril 1998), alors que les niveaux de pollution grimpait, la municipalité avait recommandé aux personnes souffrant de problèmes respiratoires de ne pas sortir. Robyn Beck/AFP.

les gens les plus riches et les plus puissants du monde, sont également des lieux où l'on trouve de plus en plus de travailleurs aux revenus très bas, d'immigrants isolés et politiquement marginalisés et de minorités ethniques et raciales défavorisées.

C'est une vision saisissante, qui soulève une série de questions de recherche passionnantes. Je vais ici mettre en lumière trois d'entre elles et tenter de les relier à la réalité « de terrain » des villes et du développement de la région est-asiatique. Il s'agit 1) d'établir empiriquement des hiérarchies urbaines et d'évaluer les places relatives que les villes y occupent, 2) d'« articuler » les réseaux de villes, de nations, et le système-monde, et 3) de tester l'« hypothèse de la ville mondiale » selon laquelle un rang élevé dans la hiérarchie urbaine mondiale est fortement lié à la structure socio-économique intra-urbaine (c'est-à-dire que les villes mondiales tendent à polariser les rapports d'es-

pace et de classe). Je vais examiner chacune de ces questions et les relier (avec, je le reconnaît, différents degrés de précision) à des modèles et des processus urbains en Asie orientale. Cet article s'achève sur la discussion d'une question – vieille d'une décennie ou plus – liée à la recherche sur l'« urbanisation dans l'économie-monde » : peut-on considérer comme des exemples d'« urbanisation dépendante » les « mégavilles » des pays périphériques les plus pauvres de l'économie mondiale contemporaine ? Ces villes, en effet, font partie du réseau de villes mondiales. Toutefois, elles se situent bien dans le bas de la hiérarchie et sont rarement abordées dans la littérature sur les « villes mondiales ». Il nous faut également appréhender théoriquement la dynamique de l'urbanisation / sous-développement dans ces lieux. Cet article s'attache à conceptualiser un tel schéma, remettant à une autre fois l'analyse empirique détaillée et les études de cas.

Mesurer le « rang » d'une ville mondiale

En adoptant la nomenclature prosaïque des sciences sociales, nous devons d'abord nous attaquer à la question de la « mesure ». Existe-t-il une hiérarchie des villes mondiales qui puisse être clairement mesurée et « établie » avec des données empiriques ? Pouvons-nous jauger la manière dont elle évolue dans le temps ? *Quid* de la diversité des dynamiques régionales ?

Les premières approches en termes de hiérarchie des villes mondiales (cf. Friedmann, 1986) ont eu une grande « validité descriptive ». Les réseaux et les classements qui en résultait étaient des « évaluations-estimations » théoriques faites par des chercheurs extrêmement bien informés, spécialistes des questions urbaines. Il était difficile de donner une image plus rigoureuse de la morphologie de la hiérarchie urbaine mondiale. Meyer (1986) a fait une première tentative, en examinant les sièges de banques internationales dans différentes villes en Amérique Latine, en Amérique du Nord et en Europe. Sassen (1991) a fourni des montagnes de données à la fois au niveau national et au niveau des villes pour démontrer la domination de New York, Tokyo et Londres. Aussi admirables que furent ces efforts, ils ont toujours échoué à révéler directement l'aspect *relationnel* des villes mondiales.

Un travail récent (Smith et Timberlake, 2001) attaque le problème explicitement en utilisant une analyse formelle des réseaux pour examiner les liens et les flux interurbains. Cette recherche vient à la suite de tentatives faites précédemment pour comprendre la structure de l'économie mondiale *inter-national* en utilisant des techniques relationnelles similaires basées sur des données relatives au commerce mondial des marchandises (Nemeth et Smith, 1985 ; Smith et White, 1992). L'analyse formelle des réseaux requiert d'avoir des informations complètes sur les origines et les destinations des flux rassemblées sous forme de matrice. Ce type de données est difficile à collecter pour les échanges de pays à pays, et plus encore pour les échanges de ville à ville à travers le monde. Même si nous espérons trouver plus de données sur des choses comme les flux de communications entre les villes ou le commerce conteneuriisé entre les ports les plus importants, à ce jour, cependant, notre travail empirique s'en tient à des informations relatives au volume du trafic aérien de passagers

pour les cent villes les plus importantes au monde. Il est clair que des informations d'une autre nature sur les échanges entre les villes (les flux de capitaux ou le mouvement des marchandises et des services) peuvent constituer une meilleure base pour comprendre la hiérarchie des villes mondiales (voir Smith et Timberlake, 1995). Il nous faut toutefois reconnaître que les sciences sociales empiriques sont contraintes par la disponibilité des données. Ces écueils mis à part, nos analyses de données se présentent sous la forme d'un réseau hiérarchique de centres urbains (avec Londres, Paris, Francfort et New York au sommet), le tout étant doté d'une grande validité descriptive théorique.

En utilisant un panel diversifié de stratégies méthodologiques – mais aussi en employant des techniques quantitatives pour déterminer la structure hiérarchique des réseaux de villes mondiales – Peter Taylor et ses collaborateurs à l'Université de Loughborough obtiennent des résultats qui recoupent et complètent les nôtres. Taylor et ses associés accordent une grande importance à la recherche coopérative sur les villes mondiales et les hiérarchies urbaines mondiales. En 1997, Taylor explicite ces défis :

L'ampleur des programmes de recherche que de tels défis impliquent est intimidante mais cela ne doit pas nous décourager si nous entendons saisir dans sa globalité le phénomène du changement social contemporain. Le *Global Observatory* à l'Université de Loughborough a été mis en place pour faciliter ce travail. La phase d'installation du projet a eu pour point d'orgue un appel général aux chercheurs en sciences sociales à s'impliquer dans cette entreprise trans-États. Cet article se présente lui aussi comme un appel aux lecteurs afin qu'ils s'impliquent dans ce projet de recherche et explorent avec nous l'idée d'un système mondial de villes (Taylor, 1997, p. 331).

Le site Internet GAWC (*Global Cities and the World System*) héberge désormais plusieurs bases de données et recense des articles scientifiques conceptuels et analytiques sur les villes mondiales dans un système-monde. De plus, Taylor, Beaverstock et d'autres à Loughborough et ailleurs ont développé leurs propres stratégies analytiques pour mesurer statistiquement les relations réticulaires entre villes. Les lecteurs intéressés peuvent se reporter au site Internet du GAWC pour plus d'information.

En principe, la différence entre une approche du système mondial de villes fondée sur

la notion de réseau et les approches précédentes fondées sur la notion de hiérarchie est que ces dernières reposent sur des hypothèses théoriques qui suggèrent que si les villes sont reliées entre elles d'une certaine façon, alors elles devraient avoir certaines caractéristiques (Smith et Timberlake, 1995). Certaines études prennent en compte le nombre de sièges de sociétés ou de banques pour évaluer la position relative de la ville (Meyer, 1986). D'autres chercheurs font l'hypothèse que les villes situées dans le même système devraient se répartir selon une distribution lognormale des populations (importance relative de la taille des villes) et pourraient être classées de cette manière. Chase-Dunn (1985) a utilisé cette approche pour décrire le système mondial de villes sur des périodes de temps longues jusqu'en 1980. Ce sont des approches élaborées, en dépit de données limitées. Par contre, une approche analytique formelle fondée sur la notion de réseau repose sur des évaluations directes des relations entre les villes. Ainsi, nous n'avons plus besoin de trouver des « indicateurs » pour classer les villes, comme leur taille ou d'autres caractéristiques. Ce sont plutôt la manière dont ces villes sont reliées dans un réseau d'ensemble et la structure du réseau d'ensemble lui-même qui sont directement observées et décrites. De ce fait, une approche analytique du système des villes mondiales fondée sur la notion de réseau est confrontée à un défi empirique typique : la dimension particulière du réseau qui fait l'objet de mesures et sert de fondement à l'analyse est-elle significative eu égard aux objectifs de la recherche ? Les caractéristiques sélectionnées sont-elles fiables et opérantes ?

Bien qu'il s'en remette à l'imagerie relationnelle pour appréhender le système de villes mondiales, le groupe GAWC s'écarte d'une analyse de réseau formelle fondée sur des données existantes pour développer des mesures spécialement adaptées, caractéristiques des échanges entre villes, soit : 1) une analyse de contenu des informations économiques, 2) des données d'enquête sur le mouvement des flux de main-d'œuvre qualifiée au sein des entreprises et 3) la concentration de « services de production » dans les villes, à l'instar de Meyer (1986), et, plus récemment, 4) une procédure d'évaluation visant à localiser dans les plus grandes villes du monde les entreprises et sites de production les plus importants, et à jauge l'importance des opérations de chaque entreprise dans chaque ville (Beaverstock *et al.*,

2000 ; Taylor, Catalano et Walker, 2002). Leur travail de collecte et de compilation a permis de mettre en place un large éventail de mesures quant aux places relatives des différentes villes dans la hiérarchie urbaine mondiale, y compris à partir d'informations « trouvées dans les poubelles » relatives aux opérations de cent entreprises tertiaires clés dans plus de trois cents villes mondiales. Ils ont navigué sur les sites Internet de ces cent entreprises pour obtenir des indications sur le montant de leurs opérations dans ces trois cent seize villes, en donnant à chaque ville un score (de 0 à 5), pour chaque entreprise, basé sur l'importance de cette ville pour les opérations de l'entreprise. Puis les scores de toutes les entreprises pour chacune de villes ont été agrégés aux fins d'établir un index. Le « système » global des trois cent seize villes est ainsi caractérisé par un score total de connectivité. Le score global de chaque ville peut être exprimé en proportion de ce total. Ainsi, la manière dont une ville est « connectée » au réseau des villes peut être mesurée numériquement sur la base des relations organisationnelles entre entreprises tertiaires. Les résultats sont quelque peu fragmentaires, mais toutefois très intéressants puisqu'ils établissent clairement la domination de New York et Londres, de même que les relations étroites qu'entretiennent ces deux villes avec les autres villes mondiales.

Les « cartes » des hiérarchies des villes mondiales qui en résultent, produites par ces différentes procédures de mesure de réseau (celle du GAWC et les nôtres), sont, avec des exceptions importantes, largement cohérentes : Londres, New York, Tokyo et Paris apparaissent logiquement au sommet de la hiérarchie des villes mondiales ; en fait, les exceptions elles-mêmes offrent un agenda de recherche potentiellement fructueux : les études de cas des villes « détachées ». Par exemple Amsterdam, Francfort, Copenhague, Miami, Bangkok et Kuala Lumpur sont régulièrement placés beaucoup plus haut dans les réseaux du trafic aérien de passagers qu'ils ne le sont dans les réseaux du GAWC (Timberlake, 2002). Certaines de ces anomalies peuvent probablement être expliquées par des effets de « hub » (plaqué tournante des correspondances d'une compagnie aérienne), mais d'autres explications peuvent s'avérer être plus intéressantes. Par exemple Miami (qui a une place élevée dans notre analyse des voyages aériens), en plus d'être une plaque tournante de l'immigration et des voyages pan-

américains, est réputée pour être au centre de l'économie clandestine régionale de la drogue. Pour cette raison, il est probable que Miami revêt une importance économique plus importante que ne l'indiqueraient les mesures fondées sur l'indice *Fortune 500*.

À partir d'une perspective régionale, il ne fait guère de doute que les villes dominantes de la région est-asiatique soient devenues de plus en plus prééminentes depuis quelques décennies. Tokyo, bien sûr, est l'une des trois villes que Sassen identifie comme mondialement dominantes. Mais d'autres métropoles régionales suivent aussi clairement une voie ascendante dans les hiérarchies des villes mondiales. Evidemment, Hong Kong, port important et porte d'entrée du commerce et de la finance en Chine, « prend place » au sommet de la hiérarchie ; Singapour semble jouer un rôle clé d'entrepot en Asie du Sud-Est. Villes dominantes d'un pays en forte croissance, Séoul et Taipei sont aussi positionnées relativement haut dans la hiérarchie urbaine mondiale. Beijing prend de plus en plus d'importance à mesure que la République populaire de Chine « s'ouvre » et s'intègre dans l'économie mondiale.

La recherche empirique récente sur le réseau des villes mondiales, basée sur les flux de trafic aérien, illustre bien les classements relatifs des différentes villes de la région et donne la preuve remarquable de l'ascension de l'Asie orientale dans les deux dernières décennies du xx^e siècle. L'intensification rapide des flux de trafic aérien vers et entre les villes est-asiatiques démontre de prime abord l'importance croissante de la région et le statut ascendant de ses centres urbains majeurs dans le système des villes mondiales (Shin et Timberlake, 2000). Notre analyse de réseau quantitative des flux mondiaux entre cent villes majeures montre que cinq des treize premières villes classées sont est-asiatiques (cinq sont européennes et trois américaines). Parmi elles, Séoul témoigne d'une formidable « dynamique ascendante » et rejoint Tokyo, Hong Kong, Singapour et Bangkok parmi le groupe de tête (Smith et Timberlake, 2001). En termes de centralité au sein du réseau, le score des villes est-asiatiques est plus bas que celui des cinq villes européennes (Londres, Paris, Francfort et New York détiennent les quatre places de tête dans notre analyse des flux de passagers aériens en 1997). Le cas de Francfort soulève une question méthodologique. Nombre de chercheurs estiment

que la « conurbation Rhin-Main » revêt une position mondiale dominante (Kunzmann, 1998). Or le cas de Francfort illustre le problème et la limite potentiels que les données sur le trafic aérien présentent. Certes, l'aéroport de Francfort est un « hub » majeur pour les voyages internationaux vers et au sein de l'Europe. Mais nous pensons qu'au moins une partie de la centralité de cette ville est liée à un type particulier de flux entre villes. Il est vrai que d'éménents chercheurs qui ont étudié les villes mondiales affirment que les liens du trafic aérien *sont*, en fait, des nerfs fondamentaux dans le système mondial des villes (Keeling, 1995 ; Sassen, 1998). Pourtant, nous examinons également le trafic aérien parce que c'est un de ces flux (dont le nombre est très limité) pour lesquels sont disponibles des données ville à ville. Nous sommes conscients que parfois, ces informations peuvent sous-estimer ou surestimer l'importance de certains nœuds basés sur des « accidents » dans les destinations aériennes du trafic mondial¹. Toutefois, il n'y a pour nous aucune raison évidente de penser que ces données conduiraient à des scores artificiellement gonflés pour les villes est-asiatiques. Au contraire, il est très clair que l'utilisation des liens liés au trafic aérien *abaisse* le score d'une ville majeure. En dépit de la présence de nouveaux quasi-hubs dans d'autres parties du Japon, qui désengorgent l'aéroport Narita trop fréquenté, il est presque certain que la place de Tokyo dans la hiérarchie des villes mondiales est plus élevée que cette seule analyse le suggère.

Bien entendu, si l'on excepte les questions liées à l'exactitude de la mesure (et le degré auquel le « bruit » s'impose au « signal »), il demeure cependant une question conceptuelle plus large relative à ce que signifient réellement les mesures de type hiérarchique entre les villes. Il semble assez évident que les villes de taille mondiale – surtout celles qui jouent un rôle moins prééminent que New York et Londres – ne relèvent pas simplement d'une hiérarchie unidimensionnelle : chacune joue sur un registre différent. L'exemple le plus flagrant est peut-être Los Angeles, qui est le siège de certaines compagnies multinationales ou institutions financières, mais qui est aussi le foyer dominant d'une certaine « culture » et information de masse grâce aux films de Hollywood et aux autres mass-médias. De la même manière, il est sensé d'appréhender les villes mondiales est-asiatiques en envisageant leur rôle et fonction spécifiques dans les écono-

mies de leur pays, de la région ou du monde. Cela soulève une autre question : quelle est l'importance des villes et leur position relative, si on les compare aux systèmes politico-économiques nationaux ou au système international des États et des économies ? Je vais maintenant aborder ces questions.

Les réseaux de villes mondiales, les États et l'économie-monde

Les réflexions faites précédemment amènent à une seconde question analytique plus large : comment le système mondial des villes s'articule-t-il avec l'économie-monde ? Cette question implique pour partie d'examiner les zones urbaines selon la « position relative du pays dans le système-monde », sur un continuum allant de l'hégémonie mondiale à la dépendance, ou – images simplifiées – selon qu'il est situé au cœur, à la semi-périmétrie ou à la périphérie de ce système. Dans la région est-asiatique, plus que n'importe où ailleurs dans le monde, une telle classification est brouillée par le fait que les États nationaux continuent de se proclamer « socialistes » (avec des contradictions énormes par rapport à leurs pratiques réelles). De fait, l'idée de « villes mondiales dans le système-monde » (qui reflète l'ouvrage de 1995 de Knox et Taylor) implique qu'il y ait une articulation ou un « emboîtement » entre le réseau urbain mondial et l'économie-monde capitaliste. Ces deux systèmes hiérarchiques se recoupent clairement et se renforcent mutuellement l'un l'autre (les villes mondiales sont les centres « de commandement et de contrôle » pour les entreprises économiques transnationales « de portée mondiale »). Il y a plus de vingt ans, Walton (1977) suggéra que la hiérarchie des villes mondiales était nichée dans le système mondial plus large ; aujourd'hui, Sassen (2002) affirme que les villes mondiales sont des axes « pivots » clés dans les « circuits mondiaux ».

Le phénomène contemporain de restructuration mondiale peut entraîner des changements dans les rapports entre les villes, les régions, les États et le système mondial. Peter Taylor (2003) avance désormais l'argument selon lequel les différentes forces qui restructurent et « dénationalisent » l'État (cf. McMichael 1996) pourraient amener les villes et les régions à devenir des acteurs collectifs beaucoup plus importants dans le système-monde du XXI^e siècle. Selon moi, nous

allons être confrontés à un système-monde plus dynamique et plus complexe dans les années qui viennent. Les États-nations, les acteurs économiques et les classes transnationales continueront à jouer un rôle clé, mais la prééminence des villes mondiales remplissant une fonction de « poste de commandement » deviendra difficile à ignorer et les réseaux urbains mondiaux joueront un rôle majeur dans la délimitation des contours de l'économie-monde.

La question de l'interaction complexe entre les villes (au regard des missions dont elles s'acquittent et des intérêts qu'elles portent), des États et des forces économiques mondiales est beaucoup plus difficile à décrire en quelques mots pour la région est-asiatique. Clairement, Tokyo est à tous égards le poste « de commandement et de contrôle » mondial que Sassen décrit – et son rôle dominant comme centre quasi-impérial de l'Asie orientale est encore plus indiscutables. Les entreprises japonaises, avec la supervision, le soutien financier et parfois la coordination directe de l'État, sont les acteurs dominants dans toute la région est-asiatique (Johnson, 1982). Plutôt que de se reposer sur l'investissement direct étranger « à l'américaine », la capitale japonaise contrôle souvent ses empires économiques, très étendus, à travers les brevets sur la technologie (Smith, 1997), ou directement à travers le contrôle de la marine marchande et de l'accès aux ressources (Bunker et Ciccarelli, 1995). Hong Kong et Singapour sont aussi des centres de services financiers et économiques qui contrôlent et coordonnent les ressources des industries à bas salaire, que ce soit dans la Chine intérieure ou en Asie du Sud-Est.

Même Séoul et Taipei sont maintenant des pôles intermédiaires cruciaux dans la fabrication mondiale des biens de consommation comme les vêtements et l'électronique. Ces types de marchandises sont maintenant produites via des « chaînes de production dirigées par l'acheteur » (Gereffi, 1994). Les entreprises basées aux États-Unis, souvent les géants du commerce de détail Wal-Mart ou Macy's, parfois des « marques célèbres » comme Nike ou Liz Clairborne, ont développé des relations avec des entreprises à Taipei et Séoul à l'occasion des « miracles économiques » taiwanais et coréen des années 1970 et 1980, quand les usines de chaussures et de vêtements de ces pays étaient très compétitives. Désormais, les industries à bas salaire se sont largement délocalisées vers l'intérieur de la Chine,

l'Indonésie ou d'autres parties de l'Asie du Sud-Est (Smith, 1996b), mais les commandes continuent de transiter par Séoul et Taipei. Les entreprises coréennes et taiwanaises jouent le rôle d'intermédiaires mondiaux, recevant les commandes des acheteurs américains et s'assurant que les usines de la Chine rurale ou du Vietnam fabriquent les marchandises, dans les délais impartis et avec une qualité suffisante. De cette manière, Séoul et Taipei ont réussi à conserver un rôle de noeuds de médiation importants dans les chaînes de production mondiales. Bien entendu, le fait que la Chine ou le Vietnam « socialistes » soient maintenant à ce point parties prenantes des chaînes mondiales de production capitaliste est une des merveilleuses ironies du système-monde contemporain.

La question des « États communistes » dirigés par Beijing, Hanoi ou Pyongyang soulève une autre série de questions conceptuelles sur la nature des variations urbaines régionales. Dans un livre qui a fait autorité au milieu des années 1980, Whyte et Parish (1984) affirment que les villes chinoises au sein la République populaire sont assez différentes de celles que l'on trouve dans les zones urbaines capitalistes occidentales, principalement du fait du « système de redistribution bureaucratique très développé » de l'État socialiste (et ce même si les auteurs pointent certaines conséquences inattendues ou contradictoires de ce système, qui échoue parfois à atteindre ses objectifs égalitaires). Le fait que les dynamiques d'urbanisation sont (et/ou devraient être) distinctes dans les sociétés socialistes de ce qu'elles sont dans les sociétés capitalistes semble logique et a été largement commenté durant l'apogée du « bloc de l'Est » (voir Szelenyi, 1983). Les centre-villes « traditionnels », remarquablement bien préservés des conséquences de la pression démographique dans des villes comme Prague à la fin des années 1980, ou Hanoi une décennie plus tard, témoignent de ce que la planification et le contrôle communistes ont eu un impact sur le développement urbain, au moins en ralentissant la pression spéculative inhérente aux marchés de l'immobilier. Toutefois, il est clair, même pour les observateurs les moins avertis, que des pays comme la Chine ou le Vietnam ont subi des changements majeurs depuis une dizaine d'années. Plusieurs réformes en Chine, particulièrement celles initiées sous la direction de Deng Xiaoping au milieu des années 1980, ont provoqué une croissance sans précédent des

échanges dits de marché au sein de ce pays, ainsi qu'une ouverture au commerce et à l'investissement extérieurs. On observe les mêmes tendances – même si elles sont en quelque sorte moins prononcées – au Vietnam (Tran et Smith, 1998). (L'éigmatique Corée du Nord semble être une exception – mais, bien sûr, même cette société rigide pourrait changer rapidement si le dialogue sporadique sur la « réunification » avec la Corée du Sud suivait sa voie, ce qui est encore difficilement prévisible.) Cependant, en dépit d'une adhésion continûment proclamée à l'idéologie « socialiste », les régimes chinois et vietnamiens travaillent dur pour réintégrer leurs économies dans le capitalisme mondial. Cela signifie que Ho Chi Minh Ville ressemble de plus en plus à Bangkok ou Jakarta aussi bien formellement que fonctionnellement, tandis que les villes chinoises, auparavant bien distinctes, s'apparentent elles aussi de plus en plus à leurs homologues du reste de la région est-asiatique (voir par exemple Song et Timberlake, 1996), ainsi qu'en témoigne – exemple largement médiatisé – la démolition de quartiers résidentiels traditionnels à Beijing pour permettre la construction de centres commerciaux ou de gratte-ciel. L'émergence de Shanghai comme challenger potentiel de Hong Kong pour le rôle de première porte d'entrée pour le commerce, le négoce et l'investissement vers l'intérieur du pays (avec à la clé un marché immense et une offre de travail énorme) constitue l'un des phénomènes les plus intéressants à observer pour des recherches en urbanisme comparé dans la Chine contemporaine, s'agissant notamment d'une étude de cas portant sur une « ville mondiale » en voie de formation (Wu, 1998, voir également les paragraphes sur Shanghai dans Orum et Chen, 2003).

Statut de ville mondiale égale structure intra-urbaine ?

Une dernière question est sujette à controverse dans les recherches sur les villes mondiales : le statut de ville mondiale va-t-il de pair avec des dynamiques sociales propres à ces zones urbaines ? La littérature sur les villes mondiales suggère ainsi que les zones urbaines dominantes sont aussi les foyers de problèmes sociaux et d'inégalités économiques parmi les plus graves de l'économie mondiale. Les grandes métropoles au sommet de la hiérarchie urbaine abritent à la fois une richesse et une pauvreté immenses ; ils

sont des lieux de pouvoirs formidables, mais aussi des centres de polarisation et de marginalisation. Différentes études de cas fournissent les preuves qualitatives et quantitatives d'une montée des inégalités au sein des villes mondiales (King, 1990 ; Sassen, 1991, chapitres 8-9). Sassen s'efforce d'expliquer comment la concentration dans les villes mondiales de professionnels des affaires dotés d'un niveau de revenus très haut crée une pression à l'*« embourgeoisement »* (*« gentrification »*), en forçant les gens pauvres à déménager dans des logements plus abordables, tout en générant simultanément une demande d'emplois de service à bas salaires, parfois « informels », qui répondent aux besoins de ces résidents aisés. Cette interrelation entre villes mondiales et polarisation semble être corroborée par la situation de villes comme New York, Londres ou même Tokyo, ce qui dément cette fausse image (souvent associée à la croissance urbaine) qu'atteindre le statut de ville mondiale est bénéfique sur toute la ligne pour l'ensemble des habitants des villes concernées. Des données récentes montrent au contraire que la polarisation socio-économique s'intensifie dans le monde, encouragée par les politiques « néo-libérales » mondiales (voir Braun, 1998, pour une discussion générale ; Korzeniewicz et Moran, 1997 et 2000, pour une analyse plus élaborée). Ceci soulève des questions importantes : la montée des inégalités – dont témoignent différentes études de cas urbains – est-elle vraiment intrinsèquement liée aux villes mondiales ? Quel mécanisme particulier peut être à l'œuvre dans ces lieux ?

Le livre publié par Sassen en 1991 montre qu'il existe des parallèles surprenants entre Tokyo et Londres/New York, concernant les immigrés sans papiers et la polarisation. Des lieux comme Séoul, à leur tour, véhiculent des modèles similaires qui défient les images traditionnelles de cette ville en particulier, et de la Corée du Sud plus généralement. Ce dont témoigne la présence d'un nombre significatif d'immigrés clandestins venus d'Asie du Sud-Est, mais également d'un groupe beaucoup plus important et moins visible d'immigrés sans papiers qui appartiennent à la communauté coréenne de Chine (Huang, 2001). Il est également prouvé que la « crise financière est-asiatique » dans des villes comme Séoul a eu de graves répercussions, engendrant des niveaux d'inégalité plus élevés : les classes moyennes et les petits commerçants sont ceux qui ont été le plus touchés par la « crise du FMI » (comme elle

est appelée là-bas). Récemment, en 2002, il y a eu des manifestations très médiatisées d'immigrés sans papiers à Séoul, préoccupés par les « mesures sévères » prises contre eux en prévision de la coupe du monde de football (voir Base 21, 2003). Le rassemblement de centaines (de milliers ?) de femmes de ménage et de gardiens de maison philippins chaque dimanche matin dans un square du centre-ville de Hong Kong montre que certaines des dynamiques de polarisation des villes mondiales sont également à l'œuvre dans cette ancienne colonie britannique.

Il nous faut d'autre part considérer sérieusement le contre-argument présenté par Richard C. Hill et June Kim (2000), qui contestent vigoureusement « l'hypothèse de la ville mondiale » pour expliquer les effets de polarisation à Tokyo et Séoul. Ils affirment que la prééminence d'États entrepreneurs en Asie orientale et l'influence du modèle d'*« industrialisation tardive »* jouent sur les formes de l'insertion de Tokyo dans le réseau des villes mondiales (Tokyo serait un centre à focalisation plus nationale) et engendrent, d'une part, un équilibre différent entre l'emploi tertiaire et l'emploi industriel et, d'autre part, des niveaux moins élevés de polarisation socio-économique. Ces auteurs ont à peu près le même argument à propos de Séoul. Leurs affirmations s'appuient sur le fait que Tokyo et Séoul sont des villes aux mains d'une élite bureaucratique politique nationale plutôt que d'une bourgeoisie transnationale. Ils formulent également l'hypothèse selon laquelle la « logique » sous-jacente de la croissance économique et de l'urbanisation repose sur des caractéristiques historiques et régionales propres à ces sociétés.

Il y a cependant des raisons d'être sceptique. Il existe, bien entendu, des différences frappantes dans la structure et la composition des firmes transnationales mondiales dont le siège est à Tokyo et à New York (ou Londres, ville qu'ils évoquent très peu). Cependant, Hill et Kim semblent minimiser le fait que Tokyo et les intérêts japonais bénéficient de dynamiques capitalistes régionales et mondiales, lesquelles génèrent une inégalité extrême, particulièrement dans la région est-asiatique. Certaines des « anomalies » qu'ils observent – comme un niveau plus élevé d'emploi industriel à Tokyo et Séoul – peuvent être les conséquences de la taille tentaculaire de ces villes, dont les frontières couvrent de vastes étendues d'espace extra-urbain. Enfin, si l'on reconnaît les succès de l'État entrepreneur (ou « déve-

loppementaliste ») et la spécificité du « modèle est-asiatique » dans les dernières décennies, il est de plus en plus évident que les pressions du « néo-libéralisme mondial » pèsent lourdement sur ces sociétés. Comme nous l'avons noté précédemment, même les élites politiques coréennes se font maintenant les chantres de la « mondialisation » à l'occidentale et beaucoup soutiennent le « néo-libéralisme » et le démantèlement de l'« État développementaliste ». À mon avis, cela peut être une erreur politique fondamentale : cela peut nuire aux perspectives futures de la Corée du Sud dans le système-monde, notamment en termes de mobilité ascendante. Toutefois, il est de plus en plus difficile d'affirmer que « l'élite bureaucratique » actuellement en poste à Séoul poursuit des politiques différentes de celles de la « classe capitaliste transnationale ».

Cependant, seule une interprétation très restrictive de « l'hypothèse de la ville mondiale » nous autoriserait à tabler sur l'uniformité des modèles et des processus dans chaque ville importante. Il existe forcément des différences entre les « villes mondiales » de haut niveau, ces variations étant dues notamment au fait que ces villes ont un rôle et une position qui ne sont pas identiques dans les réseaux mondiaux. À l'inverse, il est possible que nous puissions finalement rejeter l'hypothèse selon laquelle les différences prédominent entre les villes niales pour nous focaliser sur les processus mondiaux qui, presque partout, génèrent de l'inégalité (et pas seulement dans des villes particulièrement niales). Que nous apprécions cet état de fait ou pas, nous vivons dans une économie-monde capitaliste unifiée. C'est la réalité de ce début de XXI^e siècle. Hill et Kim (2000) affirment que New York, Tokyo et Séoul sont des « villes logées dans une économie politique mondiale non hégémonique et interdépendante divisée entre des systèmes nationaux et des alliances régionales organisés différemment » (p. 2188). Ceci implique que nous devions comprendre chaque ville et région comme suivant une trajectoire régionale ou nationale différente. Jusqu'à un certain point, cette affirmation est irréfutable. Mais ce serait une erreur, à mon avis, de pousser le raisonnement des « chemins séparés » trop loin – et de manquer une opportunité de comprendre les processus mondiaux à l'œuvre qui, même à Tokyo et Séoul, engendrent les effets de polarisation et la montée des inégalités dans ces villes mondiales.

« Villes dépendantes » ? Urbanisation et sous-développement

Si nous prenons sérieusement en considération la notion de réseau urbain mondial, il convient de noter que ce réseau atteint pratiquement tout point de la planète aujourd'hui. Les mégalopoles de la plupart des pays pauvres du globe occupent une position relativement basse dans la hiérarchie mondiale et sont reliées dans ce système en des positions structurellement périphériques, aux marges de ces réseaux. Pour utiliser des termes plus répandus il y a vingt ans, ces conurbations urbaines peuvent être qualifiées de « périphériques » (cf. Walton, 1982) et sont des exemples d'« urbanisation dépendante » (Castells, 1972, chapitre 3).

Ces concepts, bien entendu, étaient centraux dans les années 1980 pour décrire « l'urbanisation dans l'économie-monde », mais sont rarement utilisés désormais. Il est vrai qu'une « théorie » trop simplifiée de l'« urbanisation dépendante », avançant l'idée de dynamiques divergentes de croissance des villes du centre et de la périphérie, ou même une théorie utilisant une division wallersteinienne tripartite (soutenant l'existence de formes distinctives d'« urbanisation semi-périphérique » – voir par exemple Smith, 1991), étaient rapidement amenées à poser des problèmes empiriques. Il y a certes un grand nombre de portes d'entrée sur les thèmes urbains – diversité qui reflète les contextes historiques locaux et les trajectoires régionales, ainsi que la diversité des positions structurelles que les villes et leur périphérie occupent dans les hiérarchies mondiales. Aucune catégorisation simple « n'expliquera » jamais cette diversité. Il faudrait, pour ce faire, avoir recours à un type de construction théorique urbaine synthétique des plus complexes à mettre en place (Smith, 1996a). Toutefois, il est pertinent d'employer les concepts de « dépendance » ou de « périphérie » comme porte d'entrée pour une approche historique des villes mondiales et comme outil d'« exploration » de l'économie politique de l'urbanisation dans diverses circonstances (voir Timberlake, 1985). Une telle approche fut à l'origine de beaucoup d'études de cas de l'« urbanisation du tiers monde » dans les années 1980.

Désormais, dans ce nouveau siècle, la croissance des villes dans les régions pauvres et

sous-développées du monde est rapide ; on y trouve d'énormes inégalités, de la pauvreté, des privations et de la souffrance humaine. Mais les études urbaines comparées semblent être dans une impasse : la terminologie privilégiée pour décrire ces lieux est « méga-ville » (Dogan et Kasarda, 1988). Mais ce terme, en mettant l'accent sur la dimension de ces lieux, leur immensité, n'offre aucun levier théorique. Bien que parfaitement adéquat en termes descriptifs, il peut prêter à confusion théoriquement si nous tenons pour établies les similarités urbaines fondées simplement sur la taille. Des approches alternatives qui mettent l'accent sur des modèles d'urbanisation régionaux distincts (cf. Gugler, 1996) sont plus en mesure de rendre compte des nuances historiques – mais cela conduit aussi à délaisser l'ossature théorique.

Faire des études de cas détaillées des différents pays relativement sous-développés de l'Asie du Sud-Est irait bien au-delà de l'objectif de cet article (voir Smith, 1996a, chapitre 6, pour une tentative faite dans une perspective historique). Nous nous livrerons ici à un exercice de type « impressionniste » présentant sous forme « stylisée » les évolutions touchant les villes de Jakarta, Ho Chi Minh Ville et Hanoi. L'objectif est de proposer un agenda de recherche plutôt que des conclusions définitives.

Jakarta est la capitale tentaculaire de l'Indonésie. Presque treize millions de personnes y résident aujourd'hui (Nations unies, 2002, Table A.11). C'est une ville de contrastes absous. D'un côté, on y trouve de vastes étendues de gratte-ciel miroitants et d'autoroutes à six ou huit voies, un centre-ville envahi d'hôtels de luxe et de logos commerciaux des multinationales les plus puissantes du monde et peuplé d'hommes et de femmes élégamment vêtus qui travaillent, se divertissent, consomment et dînent dans les immeubles climatisés ultramodernes du centre de la ville. Mais l'envers du décor de Jakarta est sombre : les parties les moins visibles de la ville, où des masses d'habitants vivent dans des taudis misérables, des bidonvilles et des squats, espérant trouver un emploi soit dans le vaste secteur informel soit dans les zones périphériques de production destinée à l'exportation, où les travailleurs gagnent l'équivalent en roupies d'environ deux dollars par jour (Smith, 1996b). C'est une ville qui peut être décrite comme l'incarnation de la ville dépendante « sur-urbanisée » du capitalisme périphérique.

Les deux villes du Vietnam offrent des parallèles et des contrastes intéressants. Hanoi, la capitale du pays, est une ville remarquablement calme, qui donne le sentiment d'être restée « traditionnelle ». Selon les chiffres du gouvernement, la population est de 3,3 millions d'habitants dans la zone métropolitaine (Ambassade du Vietnam, 2003). Même dans les quartiers du centre, la plupart des immeubles sont assez vieux – et beaucoup sont résidentiels. À la fin des années 1990, la bicyclette reste le moyen de transport le plus important, tandis que les mobylettes deviennent un mode de transport privilégié et que les voitures demeurent l'exception. Si les chiffres officiels (Ambassade du Vietnam, 2003) montrent que Ho Chi Minh Ville n'est pas beaucoup plus grosse que Hanoi (avec environ quatre millions de personnes), elle apparaît cependant assez différente : il y a moins de bicyclettes, beaucoup de mobylettes et un nombre croissant de voitures. Le centre commerçant de la ville est bondé et (comme dans tant d'autres villes du monde en développement) il est de plus en plus difficilement praticable à pied du fait d'une forte augmentation du trafic automobile et d'une croissance urbaine tentaculaire. Les logos des entreprises occidentales sont beaucoup plus visibles ici qu'à Hanoi. On ressent également de plus fortes inégalités : on remarque beaucoup plus ici que dans le Nord l'abondance mais aussi la grande pauvreté.

Bien que cet exposé se veuille davantage descriptif qu'analytique, il suggère que ces trois villes participent à des degrés variables de phénomènes de dépendance et de périphérialité à l'échelle de la planète. Jakarta, à l'image de quasiment toute l'Indonésie, a une longue tradition néo-coloniale d'accessibilité complète au capital étranger qui remonte avant la Seconde Guerre mondiale. Le Vietnam, d'un autre côté, a tenté, dans la période de « l'après-guerre américaine », de se développer sur un modèle socialiste et de s'isoler de l'économie-monde capitaliste (un choix politique qui a été sans aucun doute renforcé par l'embargo commercial imposé par les Etats-Unis de 1975 jusqu'au milieu des années 1990 – voir Tran et Smith, 1998). Le mouvement progressif (mais pas toujours linéaire) en faveur des réformes de marché et de l'« ouverture » du Vietnam ont eu des répercussions géographiques différentes : Ho Chi Minh Ville et la partie méridionale du pays ouvriraient logiquement la voie, tandis que le

contrôle bureaucratique et l'adhésion à la planification socialiste restaient plus forts dans le Nord, et particulièrement à Hanoi. Il semble bien que le processus d'*« urbanisation dépendante »* soit plus avancé à Ho Chi Minh Ville qu'à Hanoi.

Je ne prétends pas avoir des preuves indiscutables de cette diversité de modèles de croissance urbaine dans les métropoles du nord et du sud du Vietnam – et pas davantage de données empiriques détaillées sur les dynamiques sociales à l'œuvre dans les autres villes (dites « méga-villes ») des pays peu développés de l'Asie du Sud-Est, telles Jakarta, Bangkok ou Manille. Mais ces villes semblent suivre une trajectoire qui peut être caractérisée d'*« urbanisation dépendante »*, dans laquelle la croissance économique orientée vers l'extérieur est liée à l'économie mondiale capitaliste, « engendre une surconcentration dans les zones urbaines (villes principales) » (Castells, 1972) et entraîne des niveaux élevés de chômage, de pauvreté et d'inégalité matérielle (Smith, 1996a). Apparemment, le type de recherche nécessaire pour étudier ces questions – impliquant à la fois un travail comparatif sur la base de séries statistiques et d'analyses quantitatives, mais aussi des études de cas ethnographiques et historiques de chacune des villes concernées – semble ne plus avoir la faveur des sociologues spécialistes des questions urbaines. De fait, la plupart des études actuelles sur l'urbanisation dans cette région du monde sont l'apanage des urbanistes et des autorités politiques locales. Le moment paraît propice pour re-dynamiser dans ce domaine une recherche sociologique plus systématique et mieux fondée théoriquement.

On peut trouver trace d'une telle approche dans un ensemble d'essais récents sur les « Caraïbes urbaines » (Portes, Dore-Cabral et Landolt, 1997), qui constitue une tentative intéressante en ce sens – même si elle comporte quelques défauts. Les auteurs tentent de récolter, à des fins comparatives, des données sur les structures démographiques, les évolutions économiques, les inégalités et la pauvreté urbaines, la ségrégation dans l'habitat, la participation politique, etc., dans différentes grandes villes de l'archipel caribéen. Bien que les études de cas qui en résultent soient empiriquement inégales, elles participent d'une préoccupation commune relative à la manière dont l'interaction entre dynamiques mondiales et conditions historiques

locales et nationales est susceptible de jouer sur les évolutions affectant les villes. Ceci concourt à mieux apprécier la part des spécificités nationales/régionales au regard des pressions à l'intégration et à la subordination exercées par la « nouvelle économie mondiale » (laquelle est susceptible d'influer de manière importante sur cette région située « dans l'ombre » des États-Unis). On peut imaginer une étude similaire des villes « périphériques » de l'Asie du Sud-Est, qui pourrait prendre en compte les réalités géopolitiques et économiques spécifiques de leur environnement régional.

Plus largement, les perspectives offertes par le développement de recherches théoriques solides sur les villes et les systèmes urbains dans « le sud » (ou « la périphérie ») apparaissent des plus prometteuses. Il est important que les études urbaines comparées passent du stade de la simple description (qu'elle soit quantitative ou qualitative), aussi bien que d'un éclectisme intellectuel stérile, au stade de la recherche systématique, conceptuellement solide, qui prenne de nouveau au sérieux le projet de construction théorique. Pour faire court, nous devons revisiter l'approche de l'*« urbanisation dans l'économie-monde »* afin qu'elle intègre les avancées des travaux les plus récents sur les villes mondiales et les hiérarchies, avec une attention renouvelée portée aux « villes dépendantes » dans les zones périphériques de l'économie mondiale. Les études à venir doivent se fixer pour objectif de situer les villes et les systèmes urbains dans le système hiérarchique mondial (tant au regard des autres villes mondiales que du système-monde dans son ensemble), comprendre la dynamique capitaliste sous-jacente à ce processus, apprécier les variations contextuelles nationales et régionales qui entrent en jeu, et se focaliser sur la dimension politique de ces processus ainsi que sur le rôle de l'État et des acteurs économiques. En outre, ces recherches devraient être pluridisciplinaires et tenir compte de la diversité des rythmes d'accumulation du capital ainsi que de leur influence sur les formes du développement urbain. Renforcer l'attention prêtée aux villes dans l'économie-monde pourrait ainsi aider les chercheurs spécialistes des questions urbaines comparées à prendre le meilleur de ce que nous avons appris dans différentes parties du monde (et, par-là peut-être, à nourrir le travail d'urbanistes et de décideurs politiques éclairés, tout en dégageant des priorités pour des recherches plus

poussées). De la même manière, « mettre en avant » (dans les études d'économie politique) le rôle central des villes dans le système mondial contemporain – au moment où certaines villes sont en passe de surpasser nombre d'États en

termes de « rayonnement mondial » – pourrait aider à mieux saisir, en dépit de leur complexité, les formes prises par le capitalisme mondial au XXI^e siècle.

Traduit de l'anglais

Notes

* L'auteur exprime sa reconnaissance à Mike Timberlake pour son aide sur une version précédente de ce texte qui a été présentée à la session thématique « *Global Cities in Comparative Perspective* » lors de la rencontre annuelle de l'*American Sociological Association* à

Anaheim, Californie, en août 2001.

1. Je pense pourtant que de tels « accidents » sont la résultante des efforts croissants des élites locales pour promouvoir leurs intérêts territoriaux en mettant les subsides publics locaux au service de

projets de développement urbain de grande ampleur tels que des aéroports plus grands, des ports plus profonds et même les Jeux olympiques d'hiver. Ces « machines à croissance » offrent évidemment un sujet de recherche potentiellement fructueux, reliant le global au local... et vice versa.

Références

- AMBASSADE DU VIETNAM, 2003. « Learn About Vietnam: Geography – Hanoi and Ho Chi Minh City. » Washington, DC: Ambassade du Vietnam. [en ligne sur <http://www.vietnamembassy-usa.org/learn/>]
- ARRIGHI, G., 1999. « Globalisation, state sovereignty, and the “endless” accumulation of capital. » In: Smith, D.A., Solinger D.J. et Topik, S.C. (dir. publ.), *States and sovereignty in the global economy*. Londres: Routledge, p. 53-73.
- BASE21, 2003. « Migrant workers struggle in South Korea. » <http://base21.org/base21hot/migration.html>.
- BEAVERSTOCK, J.V. ; SMITH, R.G. ; TAYLOR, P.J. ; WALKER, D. ; LORIMER, H., 2000. « Globalization and world cities: some measurement methodologies. » *Applied Geography*, 20(1), p. 43-63.
- BRAUN, D., 1998. *The Rich Get Rich: The Rise of Income Inequality in the United States and the World*. Chicago: Nelson-Hall.
- BUNKER, S. ; CICCANTELL, P., 1995. « Restructuring space, time,
- and competitive advantage in the capitalist world economy : Japan and raw materials transport after World War II. » In: Smith, D.A. et Borocz, J. (dir. publ.), *A New World Order? Global Transformations in the Late Twentieth Century*. Westport, CT: Greenwood.
- CASTELLS, M., 1972. *La question urbaine*. Paris : Maspero.
- CHASE-DUNN, C., 1985. « The system of world cities, AD 800-1975. » In: Timberlake, M. (dir. publ.), *Urbanization in the World-Economy*. New York : Academic Press, p. 269-292.
- COX, R. 1996. « A perspective on globalization. » In: Mittelman, J. (dir. publ.), *Globalization: Critical Reflections*. Boulder, CO: Lynne Rienner, p. 21-30.
- DOGAN, M. ; KASARDA J., 1988. *The Metropolis Era: A World of Giant Cities et Mega-Cities*. 2 volumes. Newbury Park, CA: Sage.
- FRIEDMANN, J., 1986. « The world city hypothesis. » *Development and Change*, 17(1), p. 69-84.
- FRIEDMANN, J., 1995. « Where we stand: a decade of world city research. » In: Knox et Taylor (1995), p 21-47.
- FRIEDMANN, J. ; WOLFF, G., 1982. « World city formation: an agenda for research and action », *International Journal of Urban and Regional Research*, 6, p. 309-344.
- GILL, S., 1996. « Globalization, democratization, and the politics of indifference. » In: Mittelman, J. (dir. publ.), *Globalization: Critical Reflections*. Boulder, CO: Lynne Rienner, p. 205-228.
- GEREFFI, G., 1994. « The organization of buyer-driven global commodity chains: how U.S. retailers shape overseas production networks. » In: Gereffi, G. et Korzeniewicz, M. (dir. publ.), *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport, CT: Greenwood, p. 95-122.
- GUGLER, J., 1996. *The Urban Transformation of the Developing World*. New York, NY: Oxford University Press.
- HILL, R.C. ; KIM, J., 2000. « Global cities and developmental states:

- New York, Tokyo, and Seoul. » *Urban Studies*, 37(12), p. 2167-2195.
- HUANG, R., 2001. « Illegal Migrants from China. » Communication à la Section sur les migrations internationales du Colloque général sur la population de l'IUSSP, San Salvatore, Brésil. [http://www.iussp.org/Brazil2001/s20/S27_P03_Huang.pdf]
- JOHNSON, C., 1982. *MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925-1975*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- KEELING, D.J., 1995. « Transport and the world city paradigm. » In: Knox et Taylor (1995), p. 115-131.
- KING, A., 1990. *Global Cities: Post-Imperialism and the Internationalization of London*. Londres: Routledge.
- KNOX, P.L. ; TAYLOR, P.J., dir. publ., 1995. *World Cities in a World-System*, New York: Cambridge University Press.
- KORZENIEWICZ, R. ; MORAN, T., 1997. « World-economic trends in the distribution of income, 1965-1992. » *American Journal of Sociology*, 102(4), p. 1000-1039.
- KORZENIEWICZ, R. ; MORAN, T., 2000. « Measuring world income inequalities. » *American Journal of Sociology*, 106(1), p. 209-214.
- KUNZMANN, K., 1998. « World city regions in Europe: structural change and future challenges. » In: Lo, F.-C. et Yeung, Y.-M. (dir. publ.), *Globalization and the World of Large Cities*. Tokyo: Presses de l'Université des Nations unies, p. 37-75.
- MCMICHAEL, P., 1996. *Development and Social Change: A Global Perspective*. Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press.
- MEYER, D.R., 1986. « World system of cities: relations between international financial metropolises and South American cities. » *Social Forces*, 64(3), p. 553-581.
- MITTELMAN, J., 2000. *The Globalization Syndrome: Transformation and Resistance*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- NATIONS UNIES, 2002. *World Urbanization Prospects: The 2001 Revision, Data Tables and Highlights*. New York: Nations unies. [http://www.un.org/esa/population/publications/wup2001/wup2001dh.pdf]
- NEMETH, R. ; SMITH, D.A., 1985. « International trade and world system structure: a multiple network analysis. » *Review* (Fernand Braudel Centre), 8(4), p. 517-560.
- ORUM, A. ; CHEN, X. 2003. *The World of Cities: Places in Comparative and Historical Perspective*. Malden, MA: Blackwell.
- PORTES, A. ; DORE-CABRAL, C. ; LANDOLT, P. 1997. *The Urban Caribbean: Transition to a New Global Economy*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- ROSS, R. ; TRACHTE, K. 1990. *Global Capitalism: The New Leviathan*. Albany: State University of New York Press.
- SASSEN, S., 1985. « Capital mobility and labour migration: their expression in core cities. » In: Timberlake, M. (dir. publ.), *Urbanization in the World-Economy*. New York: Academic Press, p. 231-265.
- SASSEN, S., 1991. *The Global City : New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ : Princeton University Press. [La ville globale. Paris : Descartes, 1996.]
- SASSEN, S., 1998. « The impact of new technologies and globalization on cities. » In: Lo, F.-C. et Yeung, Y.-M. (dir. publ.), *Globalization and the World of Large Cities*. Tokyo: Presses de l'Université des Nations unies, p. 391-409.
- SASSEN, S., 2002. « Introduction: locating cities on global circuits. » In: Sassen, S. (dir. publ.), *Global Networks, Linked Cities*. New York: Routledge, p. 1-36
- SHIN, K.-H. ; TIMBERLAKE, M., 2000. « World cities in Asia: cliques, centrality and connectedness. » *Urban Studies*, 37(12), p. 2257-2285.
- SMITH, D.A., 1991. « Semiperipheral urbanization? South Korea in the 1980s. » In Kasaba, R. (dir. publ.), *Cities in the World-System*. Westport, CT: Greenwood, p. 157-173.
- SMITH, D.A., 1996a. *Third World Cities in Global Perspective: The Political Economy of Urbanization*. Boulder, CO: Westview.
- SMITH, D.A., 1996b. « Going South: global restructuring and garment production in three East Asian cases. » *Asian Perspective*, 20(2), p. 211-241.
- SMITH, D.A., 1997. « Technology, commodity chains and global inequality: the South Korean case in the 1990s. » *Review of International Political Economy*, 4(4), p. 734-762.
- SMITH, D.A., 1999. « Lessons of global neo-liberalism? The East Asian economic crisis reconsidered. » *Global Economic Review*, 27(4), p. 45-63.
- SMITH, D.A., 2003. « Rediscovering cities and urbanization in the 21st century world-system. » In: Dunaway, W. (dir. publ.), *New Theoretical Directions for the 21st Century World-System*. Westport, CT: Greenwood, p. 111-129.
- SMITH, D.A. ET TIMBERLAKE, M., 1995. « Conceptualising and mapping the structure of the world system's city system. » *Urban Studies*, 32, p. 87-302.
- SMITH, D.A. ; TIMBERLAKE, M., 2001. « World city networks and hierarchies, 1977-1997: an empirical analysis of air travel links. » *American Behavioural Scientist*, 44(10), p. 1656-1678.
- SMITH, D.A. ; WHITE, D., 1992. Structure and dynamics of the global economy: network analysis

- of international trade » 1965-1980. *Social Forces*, 70(4), p. 857-893.
- SONG, F. ; TIMBERLAKE, M., 1996. « Chinese urbanization, state policy, and the world-economy. » *Journal of Urban Affairs*, 18(3), p. 285-306.
- SZELENYI, I., 1983. *Urban Inequalities Under State Socialism*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- TAYLOR, P.J., 1997. « Hierarchical tendencies amongst world cities: a global research proposal. » *Cities*, 14(6), p. 323-332.
- TAYLOR, P.J., 2003. « Recasting world-systems analysis: city networks for nation-states. » In: Dunaway, W. (dir. publ.), *New Theoretical Directions for the 21st Century World-System*. Westport, CT: Greenwood, p. 130-140.
- TAYLOR, P.J. ; CATALANO, G. ; WALKER, D., 2002. « Measurement of the world city network. » *Urban Studies*, 39(13), p. 2367-2376.
- TIMBERLAKE, M., 1985. *Urbanization in the World-Economy*. New York: Academic Press.
- TIMBERLAKE, M., 2002. « Measuring world "cityness" in the system of world cities. Communication à la réunion annuelle de l'Urban Affairs Association », Boston, MA.
- TRAN, A.N. ; SMITH, D.A., 1998. « Cautious reformers and fence breakers: Vietnam's economic transition in comparative perspective. » *Humboldt Journal of Social Relations*, 4(1-2), p. 51-100.
- WALTON, J., 1977. « Accumulation and comparative urban systems: theory and some tentative contrasts of Latin America and Africa. » *Comparative Urban Research*, 5(1), p. 5-18.
- WALTON, J., 1982. « The international economy and peripheral urbanization. » In: Fainstein, N. et Fainstein, S. (dir. publ.), *Urban Policy Under Capitalism*. Newbury Park, CA: Sage, p. 119-135.
- WHYTE, M. ; PARISH, W., 1984. *Urban Life in Contemporary China*. Chicago: University of Chicago Press.
- WU, F. 1998. « The global and local dimensions of place-making: remaking Shanghai as a world city ». *Urban Studies*, 38(8), p. 1357-1377.