

Structures de l'échange : transports, monnaie et urbanisation

Guillaume Daudin

Histoire Moderne - 5



Aujourd’hui

- Ce que nous avons fait
 - Comment expliquer la divergence entre l’Europe et l’Asie ?
 - Agriculture:
 - L’agriculture asiatique est moins intensive en terre que l’agriculture européenne
 - Mais pas de grande mutation
 - Industrie:
 - Systèmes industriels très proches (produits, techniques, organisation)
 - Avantage de l’Europe du Nord-Ouest. Mais pourquoi ?
 - Les échanges jouent un rôle dans la productivité industrielle
- Aujourd’hui : les cadres de l’échange
 - Coûts de l’échange
 - Villes
 - Les transports
 - La monnaie
- Alors ?
 - Quelques raisons de penser que l’Europe a un avantage
 - Bien sûr, il faudrait le tester directement en examinant les marchés eux-mêmes



Echanges et coûts de l'échange (1)

- Lieux d'échange
 - Le plus ancien : les marchés
 - Hebdomadaire ou plus (même à Paris, en principe uniquement une fois par semaine) / Le producteur ou le consommateur est là / Marchés dans les villages : forme ancienne, encore active en Inde / Chine et Europe : seulement dans les villes ou les bourgs
 - Foires locales
 - Lieux d'échange traditionnels : une tous les mois, 2 mois, trimestre, année... / Evènement social et festif important (lien avec l'extérieur)
 - Concurrence : les boutiques (souks) / les colporteurs
- Foires internationales
 - Entre les intermédiaires (Leipzig, Medina del Campo)
 - D'abord des biens chers, puis du crédit (Plaisance) (déclin au XVII^e)
 - Aussi en Inde (liées aux pèlerinages) / dans le monde musulman (mausim, car liées à la mousson)... (voir suite Braudel)
- Lieux d'échange (bourses)
 - Lieux permanents : 1 ou 2 heures par jour (biens ou crédit)
 - Amsterdam est la principale, mais existe dans de nombreuses villes
 - Ne semblent pas exister en Asie
- Il existe aussi des échanges “privés”, hors des structures institutionnelles
 - Même si on les désapprouve à cause de la peur du monopole / monopsone
 - Très important entre marchands
 - Développement de grands réseaux de commerce ?



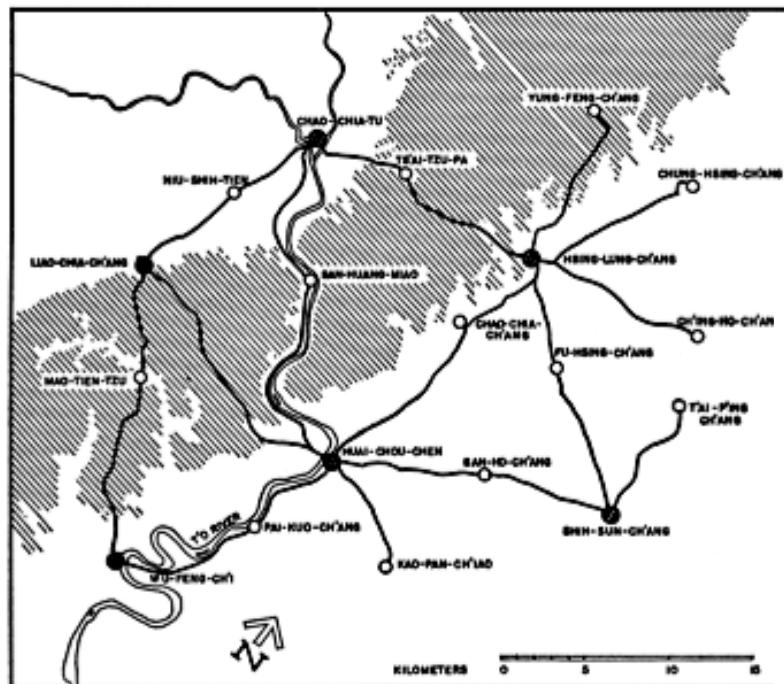
Echanges et coût de l'échange (2)

- Pensez-Comparez-Partagez
 - Imaginez que A a une armoire à vendre. Il en veut 500€
 - B veut acheter une armoire. Il est prêt à y mettre 550€
 - Qu'est-ce qui peut gêner ou faciliter la réalisation de la transaction?
- Coûts politiques
 - Droits de douane, taxes
- Coûts logistiques
 - Transport
 - Conditionnement
- Coûts de transaction
 - Information
 - Négociation
 - Confiance



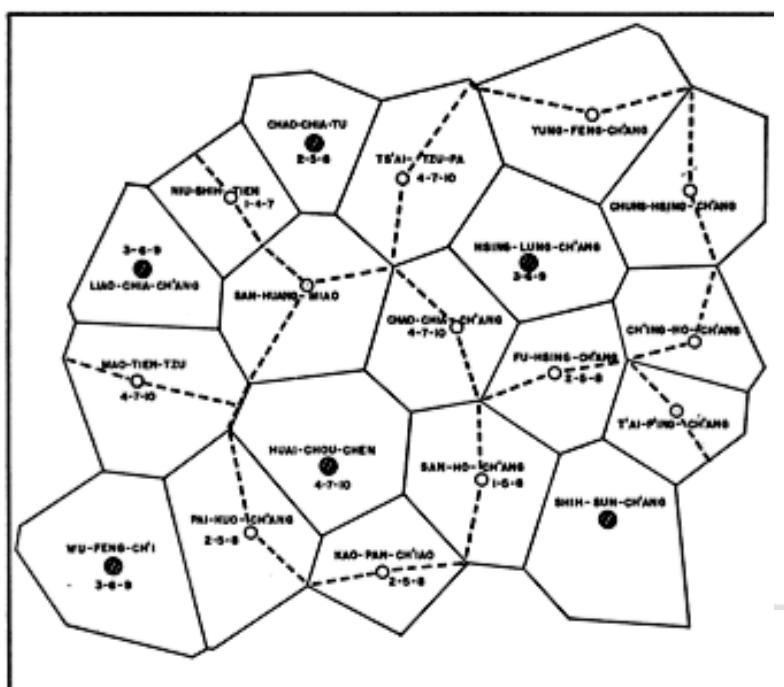
Les villes

- Importance pour payer / réduire les coûts du commerce
 - Il existe des coûts fixes du commerce / et des rendements d'échelle positifs pour la concentration
 - L'échange à la base du réseau urbain (vision fonctionnaliste)
 - Places centrales pour le commerce (voir Skinner)
 - Places centrales pour la collecte d'information
 - + Offrent un soutien juridique aux marchands
- Urbanisation ?
 - Pourquoi est-ce que l'urbanisation est un indicateur de développement ?
 - Que vous indique la liste et qu'en concluez-vous ?
 - Est-ce contradictoire avec les chiffres de Bairoch ?
- Les villes « indépendantes » étaient plus importantes en Europe qu'en Asie
 - Le manque d'intégration politique a permis la croissance des cités Européennes
 - De plus, les villes en Asie étaient dominées par le pouvoir central : pas de liberté ou de système juridique spécifique
 - Malgré son avantage initial, l'Asie était moins urbanisée en 1800 que l'Europe (chute au XVIII^e)
- Donc...
 - Taux d'urbanisation similaires en Europe et en Asie
 - Qui cachent des différences (grandes villes politiques / tissu de villes petites et moyennes)
 - Et donnent un avantage à l'Europe ?

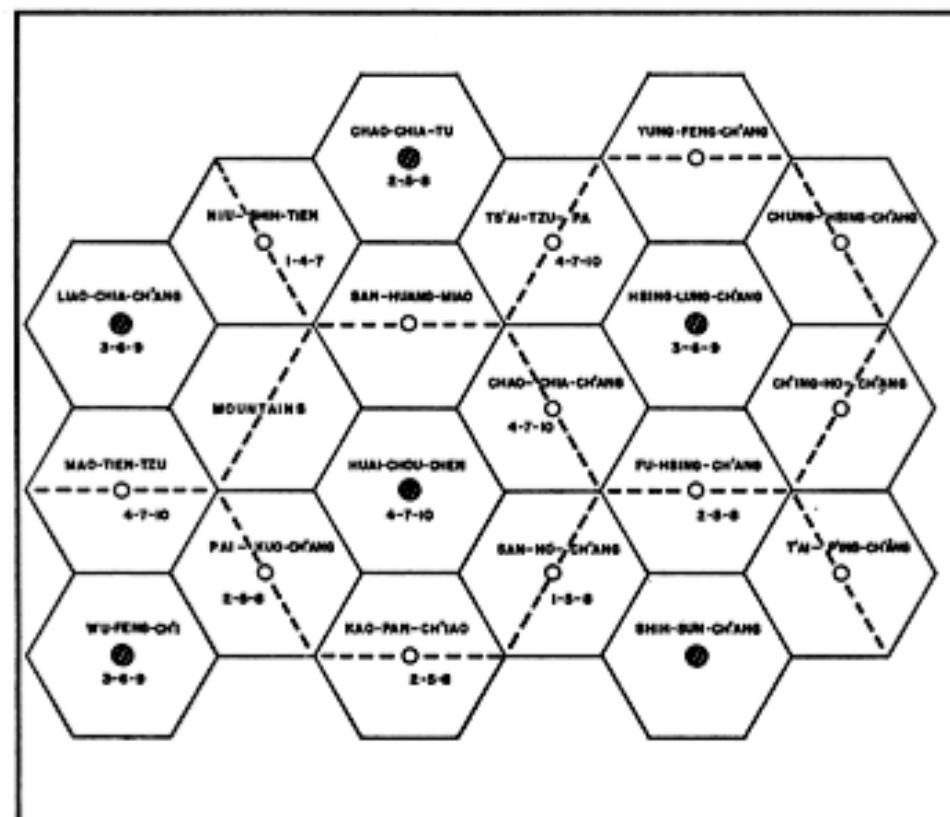


MARKETING AND SOCIAL STRUCTURE IN RURAL CHINA

2

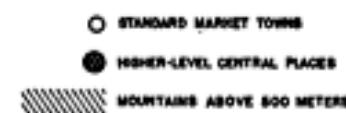


3-3



KET

- LIMITS OF STANDARD MARKETING AREAS
- - - - LIMITS OF INTERMEDIATE MARKETING AREAS
— ROADS CONNECTING STANDARD MARKETS
TO INTERMEDIATE MARKETS



MOUNTAINS ABOVE 500 METERS

- Les dix cités les plus peuplées en 1000, 1500 et 1800
 - L'Europe passe de 0 à 1 puis 3
- Taux d'urbanisation comparables (Bairoch)
 - 1500 : 10,7 % en Asie, 9,6% en Europe
 - 1800 : 9,7 % en Asie, 10,4 % en Europe

| Name | Population |
|-------------------------------------|------------|
| 1 Cordova, Spain | 450,000 |
| 2 Kaiyuan, China | 400,000 |
| 3 Constantinople (Istanbul), Turkey | 300,000 |
| 4 Angkor, Cambodia | 200,000 |
| 5 Kyoto, Japan | 175,000 |
| 6 Cairo, Egypt | 135,000 |
| 7 Baghdad, Iraq | 125,000 |
| 8 Nishapur (Neyshabur), Iran | 125,000 |
| 9 Al-Hasa, Saudi Arabia | 110,000 |
| 10 Patan (Anhilwara), India | 100,000 |

| Name | Population |
|-------------------------------------|------------|
| 1 Beijing, China | 672,000 |
| 2 Vijayanagar, India | 500,000 |
| 3 Cairo, Egypt | 400,000 |
| 4 Hangzhou, China | 250,000 |
| 5 Tabriz, Iran | 250,000 |
| 6 Constantinople (Istanbul), Turkey | 200,000 |
| 7 Gaur, India | 200,000 |
| 8 Paris, France | 185,000 |
| 9 Guangzhou, China | 150,000 |
| 10 Nanjing, China | 147,000 |

| Name | Population |
|-------------------------------------|------------|
| 1 Beijing, China | 1,100,000 |
| 2 London, United Kingdom | 861,000 |
| 3 Guangzhou, China | 800,000 |
| 4 Edo (Tokyo), Japan | 685,000 |
| 5 Constantinople (Istanbul), Turkey | 570,000 |
| 6 Paris, France | 547,000 |
| 7 Naples, Italy | 430,000 |
| 8 Hangzhou, China | 387,000 |
| 9 Osaka, Japan | 383,000 |
| 10 Kyoto, Japan | 377,000 |

TABLE 31.1 Levels of Urbanization in the World as a Whole
(1300–1980)

| | 1300 | 1500 | 1700 | 1800 | 1900 | 1950 | 1980 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| Previous world estimates | | | | | | | |
| Davis & Hertz | — | — | — | 3.0 | 13.6 | 29.8 | — |
| Doxiadis & Papaioannou ^a | — | 7.6 | 5.0 | 6.2 | 18.0 | 31.5 | — |
| Grauman: | | | | | | | |
| Low hypothesis | 4.1 | 4.6 | 5.0 | 5.0 | 13.2 | 28.0 | — |
| Average hypothesis | 4.7 | 5.1 | 5.4 | 5.3 | 13.6 | 28.6 | — |
| High hypothesis | 5.3 | 5.6 | 5.8 | 5.5 | 14.0 | 29.2 | — |
| Bairoch (1977) estimates | — | — | — | 7.9 | 17.2 | 27.2 | — |
| Current estimates, | | | | | | | |
| Bairoch | | | | | | | |
| World as a whole | 9.0 | 9.4 | 9.8 | 9.0 | 16.0 | 25.6 | 37.6 |
| Africa | 4.0 | 5.0 | 3.9 | 4.0 | 5.5 | 12.0 | 25.2 |
| America | 8.2 | 8.4 | 11.4 | 12.3 | 28.5 | 47.9 | 63.8 |
| Asia | 10.2 | 10.7 | 10.9 | 9.1 | 9.3 | 14.9 | 25.6 |
| Europe | 9.5 | 9.6 | 10.8 | 10.4 | 30.2 | 42.9 | 64.2 |
| Future Third World | 9.0 | 9.5 | 9.5 | 8.3 | 9.1 | 15.7 | 27.6 |
| Future Developed World | 9.0 | 9.2 | 10.8 | 10.8 | 29.7 | 46.1 | 65.4 |

Sources: Davis & Hertz (1957), p. 56; Doxiadis & Papaioannou (1974), p. 405; Grauman (1977), p. 29; Bairoch (1977a), and calculations and estimates by the author; see the methodological appendix; Hoyt (1963), p. 170.

Note: Hoyt (1963) estimates that around 1800 the population of cities with more than 2,000 inhabitants represented 5% of world population.

A criterion of 5,000 is used for urban population.

The fact that these figures have been only slightly rounded off does not imply a correspondingly small margin of error.

^aAround the year 1000: 11.4%. The figure for 1700 is interpolated from those for 1650 and 1750.



Transports (1) : terre et eau

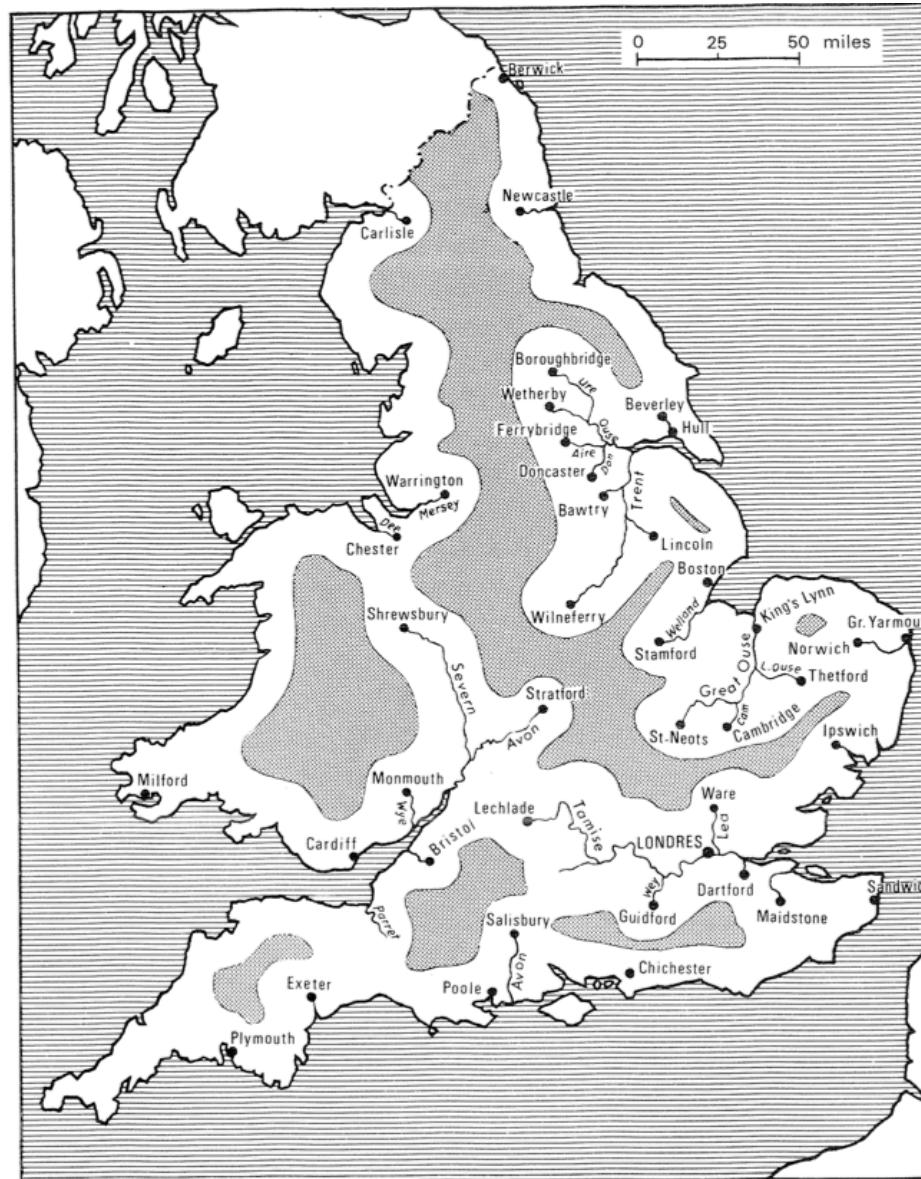
- Points communs eau et terre
 - Faible vitesse : au plus 100 km/jour, souvent beaucoup plus lent
 - À la merci des éléments (niveau de l'eau, boue...)
 - Pas beaucoup de changements techniques (sauf peut-être en Europe ?)
 - Progrès dans la construction de canaux / dans les véhicules rapides et l'harnachement (augmentation du nombre de bêtes harnachées)
 - Progrès par le biais de l'investissement : coût de construction et d'entretien des infrastructures (routes, canaux, ports, auberges, relais de poste...)
- Avantages de l'eau
 - Demande moins d'énergie et d'effort...
 - Donc un prix plus faibles. France fin XVIII^e siècle. Par rapport au transport d'une tonne sur 1 km de chemin...
 - Grandes routes : 90 % ; remonter une rivière : 45 % ; utiliser un canal : 40 % ; descendre une rivière : 17 % (mer : encore moins cher au km)
- Avantages du transport terrestre
 - Plus rapide / plus sûr (l'eau peut abîmer les cargaisons : c'est pourquoi le textile ne se déplace pas sur l'eau quand c'est possible)
 - Les capacités de transport par terre étaient bien supérieures aux capacités de transport par eau en Europe



Transports (2) : avantage européen?

- Transports par eau
 - La géographie est telle que de nombreux endroits sont atteignables par mer (comme le Japon)
 - Chine et Inde : plus d'endroits sans accès à la mer
 - Mais il y a eu une révolution sur le transport par eau durant la Chine des Song 960-1279 (canaux)
 - Les Ming ont terminé le grand Canal : chaque ville ressemble à une “petite Venise” d'après les voyageurs européens... l'avantage européen est-il une illusion ?
- Transports terrestres
 - En Chine, les routes ne sont pas faites pour les charriots
 - Moins d'animaux dans le système asiatique (usage du palanquin)
 - Calcul de Pomeranz. En Inde, les capacités de transport par les migrations des castes qui s'occupent des bovins (banjaras) sont de $18 \text{ (tonnes}^*\text{km}) / (\text{année}^*\text{tête})$ (estimation haute)
 - Même niveau que l'estimation basse pour l'Allemagne



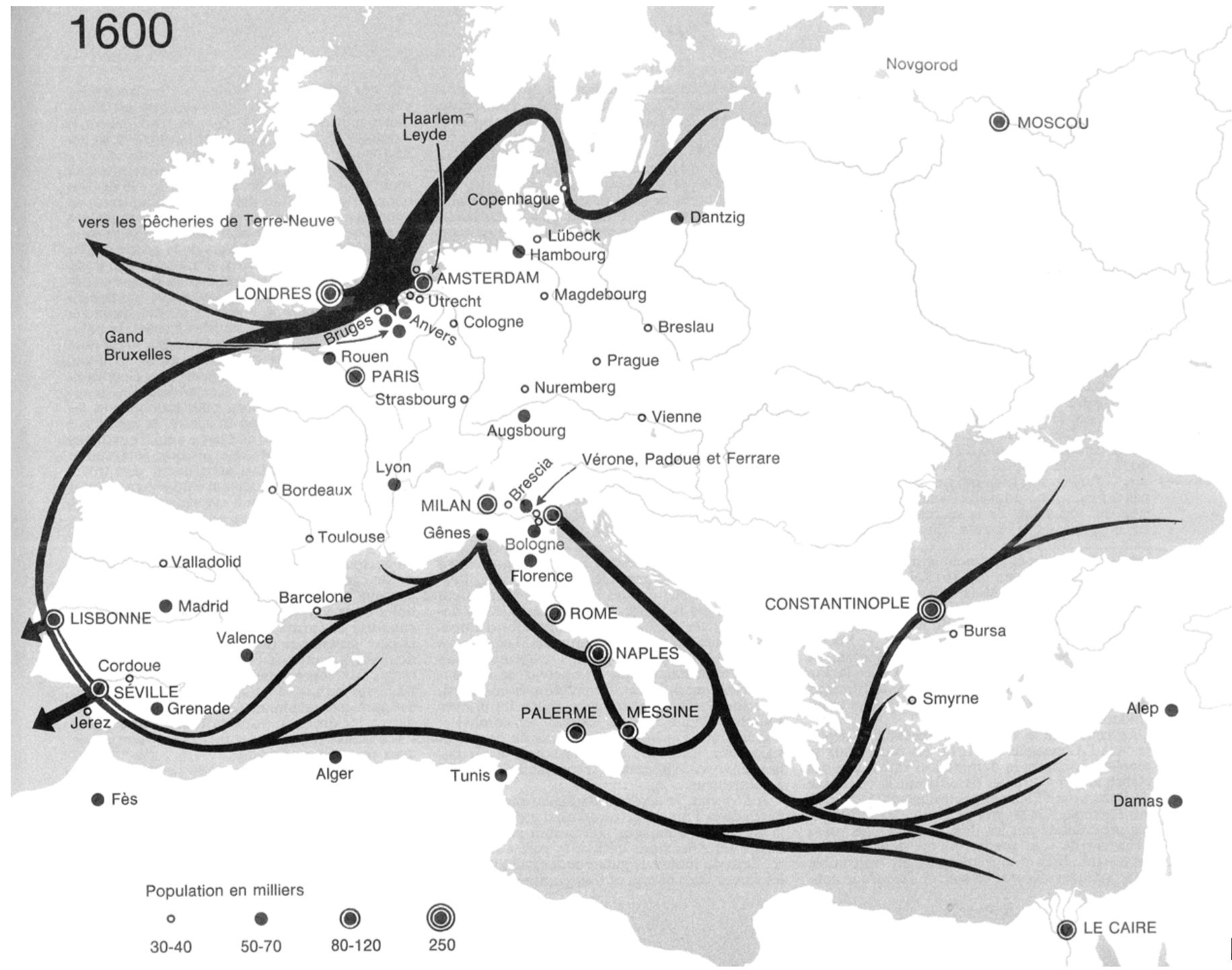


38. MARCHÉ NATIONAL ET VOIES NAVIGABLES (1660-1700)

La carte de T. S. Willan (in : River Navigation in England — 1600-1750, 1964), qui se place avant la « folie des canaux » et les grands aménagements de cours d'eau, indique le tracé des rivières dans leur seule partie navigable et marque en grisé tout le territoire qui est éloigné de plus de 15 miles d'une communication par eau. Si l'on compare cette carte à la précédente, on a presque l'impression qu'elle en est la photographie en négatif. Aulant que l'attraction de la capitale, au même titre que le réseau de cabotage, les voies d'eau ont travaillé à la mise en place du marché national. A la fin du XVIII^e siècle, la zone hors circuit marquée en noir se sera presque effacée, avec les progrès de la circulation.



1600

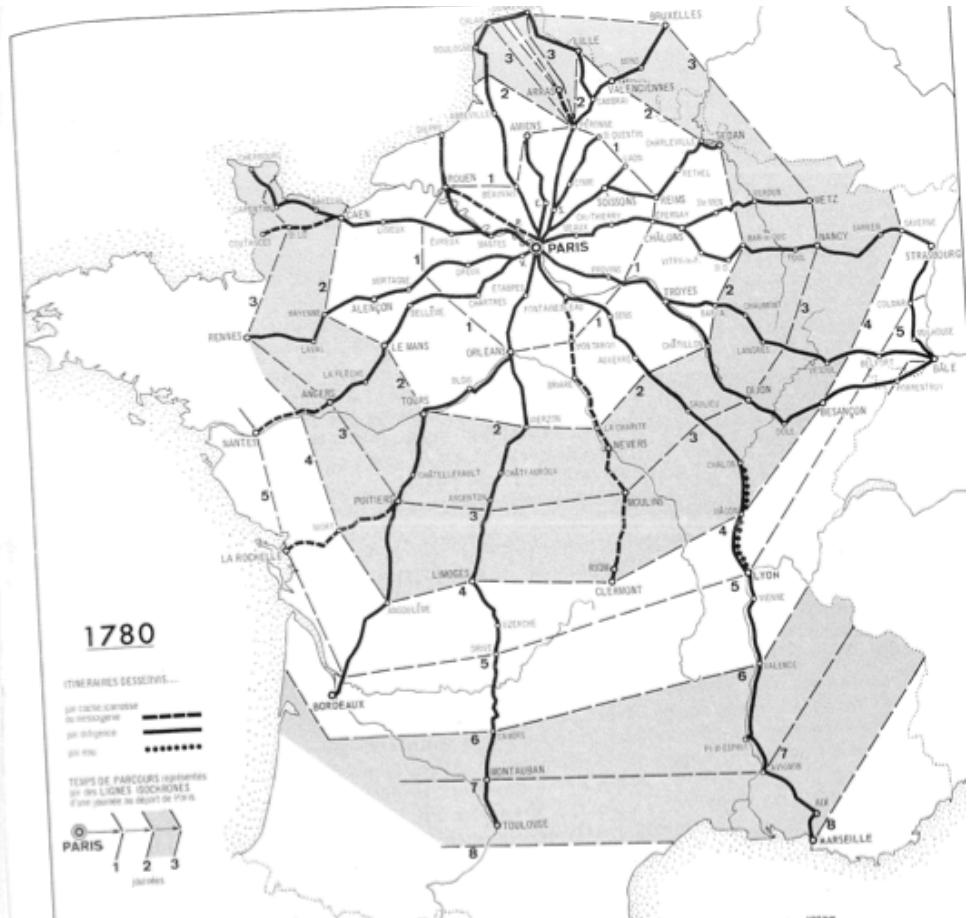
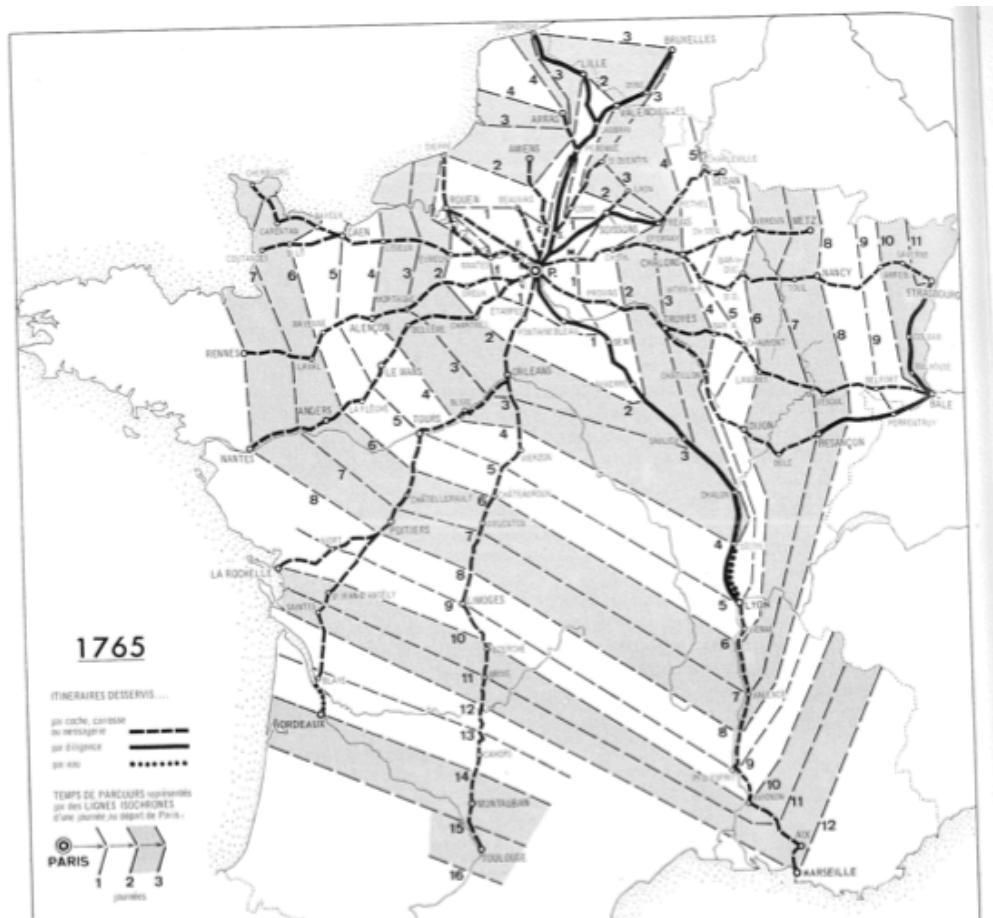




Transport (3) : et les informations ?

- Les coûts de transaction dépendent des mouvements de l'information (et donc des hommes avant le télégraphe optique)
- Transport de l'information et des passagers dépend de la vitesse
 - Les vitesses maximales sont comparables
 - Mais la question est : combien de temps à cette vitesse ? Pouvez-vous y compter ?
 - Et cela dépend de l'existence d'infrastructures sans ruptures onéreuses (en terme de capital et d'organisation)
- Dans ce cadre, le manque de chevaux est peut-être important
- Autre aspect : cela est depuis longtemps disponible pour l'Etats. Mais quid des individus ?
- Investissements faits en Europe
 - XVI^e. Hollande : transports à horaires réguliers des messages et des passagers
 - XVIII^e. Toute l'Europe : services de poste et de diligence
 - France : beaucoup de routes et d'équipement de transport
 - Angleterre : routes à péages et canaux
- Pas d'équivalent en Asie ?





32. IMMENSITÉ DE LA FRANCE : LES DIFFICULTÉS D'UN MARCHÉ NATIONAL.

Ces deux cartes de G. Arbellot (in : Annales E.S.C., 1973, p. 790 hors texte) montrent « la grande mutation routière » qui, grâce aux nouvelles routes aménagées pour « des voitures au galop », à l'emploi généralisé des « turgolines » et à la multiplication des relais de poste, a raccourci, parfois de moitié, les distances à travers la France, entre 1765 et 1780. En 1765, il faut au moins trois semaines pour aller de Lille aux Pyrénées ou de Strasbourg en Bretagne. Même en 1780, la France se présente comme un espace compact qui se traverse lentement.

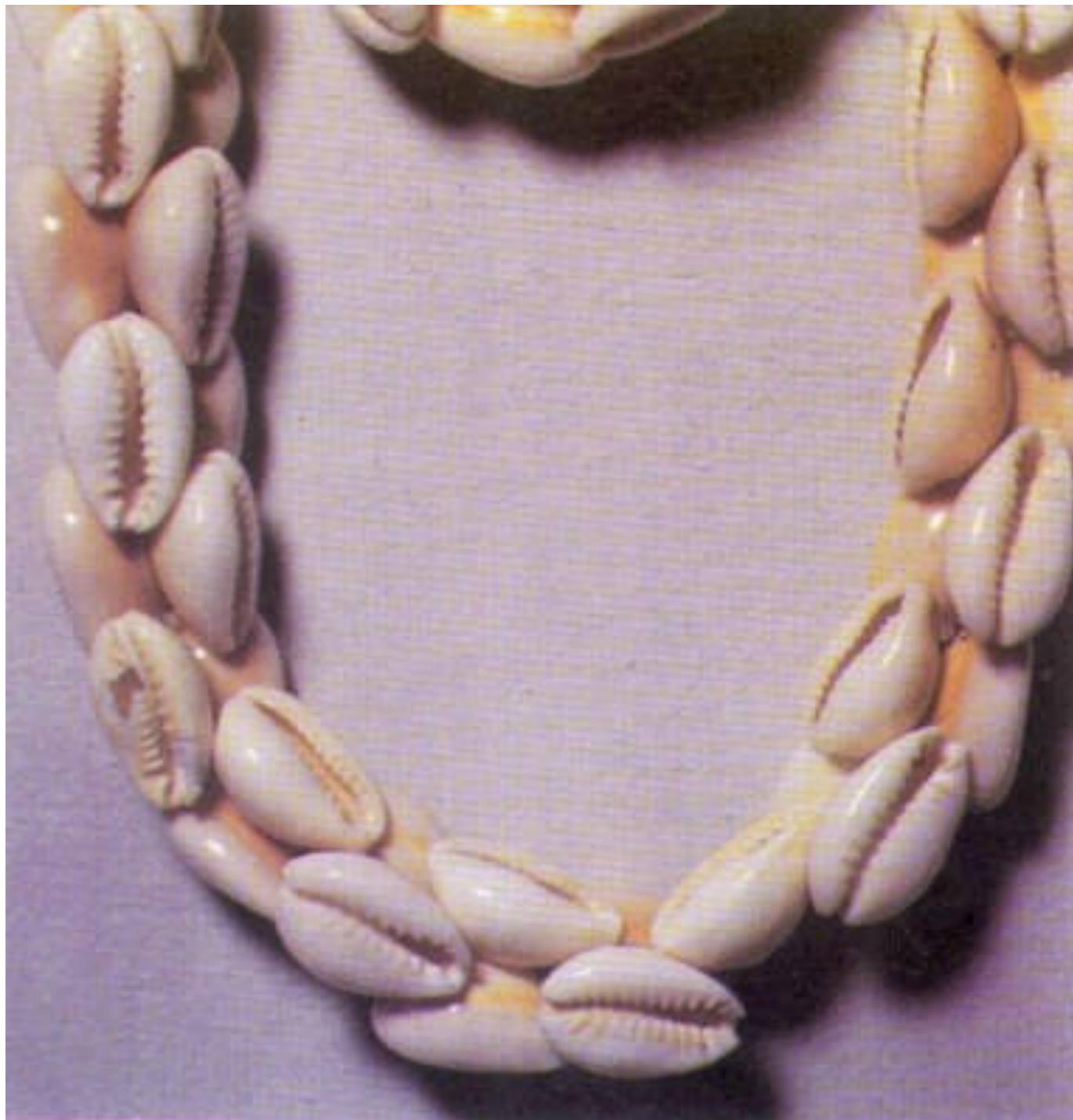
Mais le progrès routier tend à recouvrir l'ensemble du royaume. Dans la première carte, on distingue en effet quelques axes privilégiés : Paris-Rouen ou Paris-Péronne (1 journée, soit autant que Paris-Melun); Paris-some



La monnaie (1)

- Qu'est-ce qui est utilisé ?
 - Importance du troc (par exemple pour les salaires en nature)
 - Mais tout le monde est en contact avec la monnaie : impôts, loyers...
- Monnaie s'appuyant sur les métaux précieux
 - Or : ce à quoi nous sommes "habitues" depuis le XIXe
 - Argent : bien plus important à l'époque moderne
 - Cuivre / Bronze et plus étrange : cauris
 - Les pièces ne portent pas de dénomination ! (monnaie de compte)
- Papier-monnaie
 - Existe déjà dans la Chine des Song
 - Mais trop d'impression par les Yuan : dévaluation et disparition
 - Il reste à l'époque moderne des billets privés
 - Il en existe au XVIIIe en Europe (mais beaucoup de tentatives échouent)
- Monnaie ou crédit ?
 - Lettre de change que l'on peut endosser / Monnaie de banque
 - Mais limité à une partie de la population

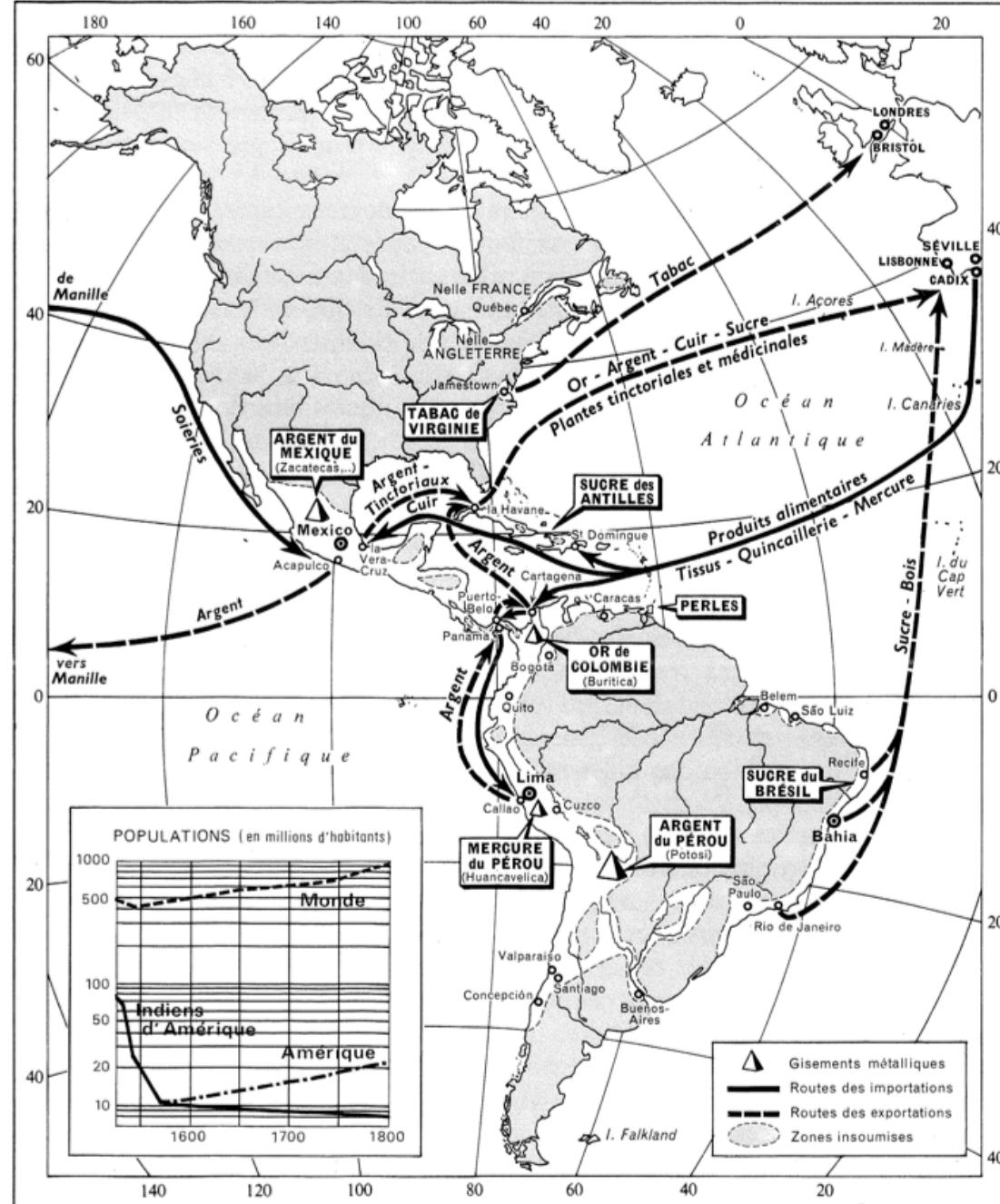




La monnaie (2)

- L'Europe bénéficie des métaux précieux du Nouveau Monde (qui remplacent l'or d'Afrique de l'Ouest et l'argent de l'Europe centrale)
- Europe et Inde
 - Système monétaire familier (pièces en différent métaux + monnaie de compte [livre/sous/deniers en Europe])
 - Empire Ottoman : idem + pièces étrangères
- Japon : utilisation du riz comme monnaie, mais révolution au XVII^e
- Chine : moins avancée ?
 - Base : les sapèques (pièces de cuivre)
 - Argent non monnayé (taels) (sapèque et taels sont des mots malais). Pas commode...
 - Il faut les peser / on peut les couper ou en arracher des bouts / utilisation de la cire pour les petites quantités
- L'Europe semble avoir l'avantage
 - Pièces mieux fabriquées ? (Progrès centrés sur Manchester au XVIII^e)
 - Notamment parce qu'elle exploite l'argent et l'or des Amériques
- Mais la monnaie a-t-elle un rôle ? Débat sur la neutralité de la monnaie
 - Juste $MV=PT$ et un rôle sur les prix ? Quid de l'inflation ?
 - Tout de même, la monnaie est importante pour payer les coûts de transaction
 - Rôle de la liquidité, des taux d'intérêt faibles, etc.
 - Il est plus facile de trouver un partenaire dans l'échange si vous avez un symbole universel de valeur à offrir (le troc implique la coïncidence des besoins)
 - Il est plus difficile de tricher avec la monnaie qu'avec les biens





14. L'économie coloniale de l'Amérique vers 1620.

// P. Chaunu, L'Amérique et les Amériques, Paris, 1964, p. 94.



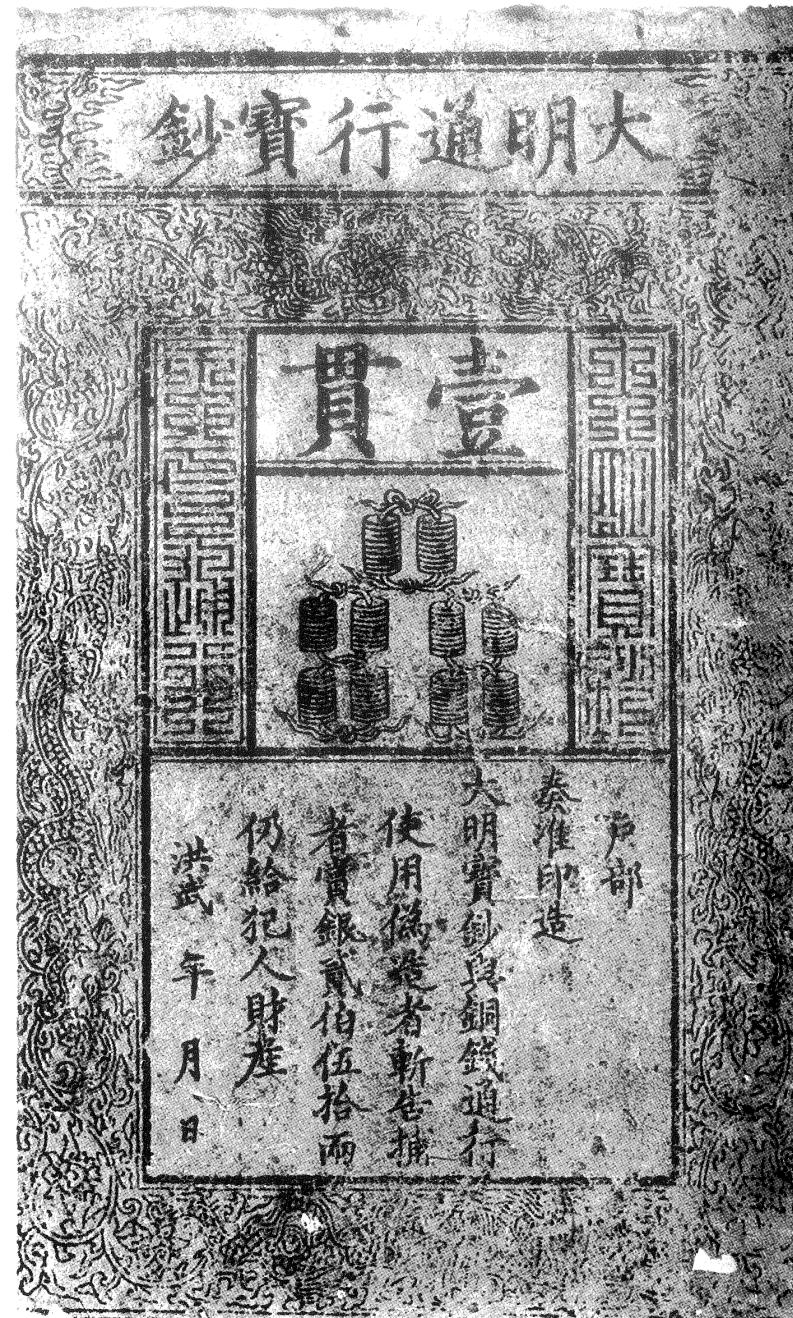


Chinesische Münzen von 2000 bis
4000 Jahren Alter.

Alte Münzen vom Jahre 2000 vor Christi bis zum zweiten
Jahrhundert.







La Chine utilise le billet de banque dès le IX^e siècle de notre ère. Ici, billet de banque du XIV^e siècle, émission du premier empereur Ming.

Conclusion

- Aujourd’hui : étude du marché des biens
 - Coûts de l’échange
 - Villes
 - Les transports
 - La monnaie
- Alors ?
 - Quelques raisons de penser que l’Europe avait un avantage
 - Mais il faudrait en effet regarder l’intégration des marchés
- Dans la suite du cours
 - Examen du développement et de l’intégration des marchés de facteurs de production

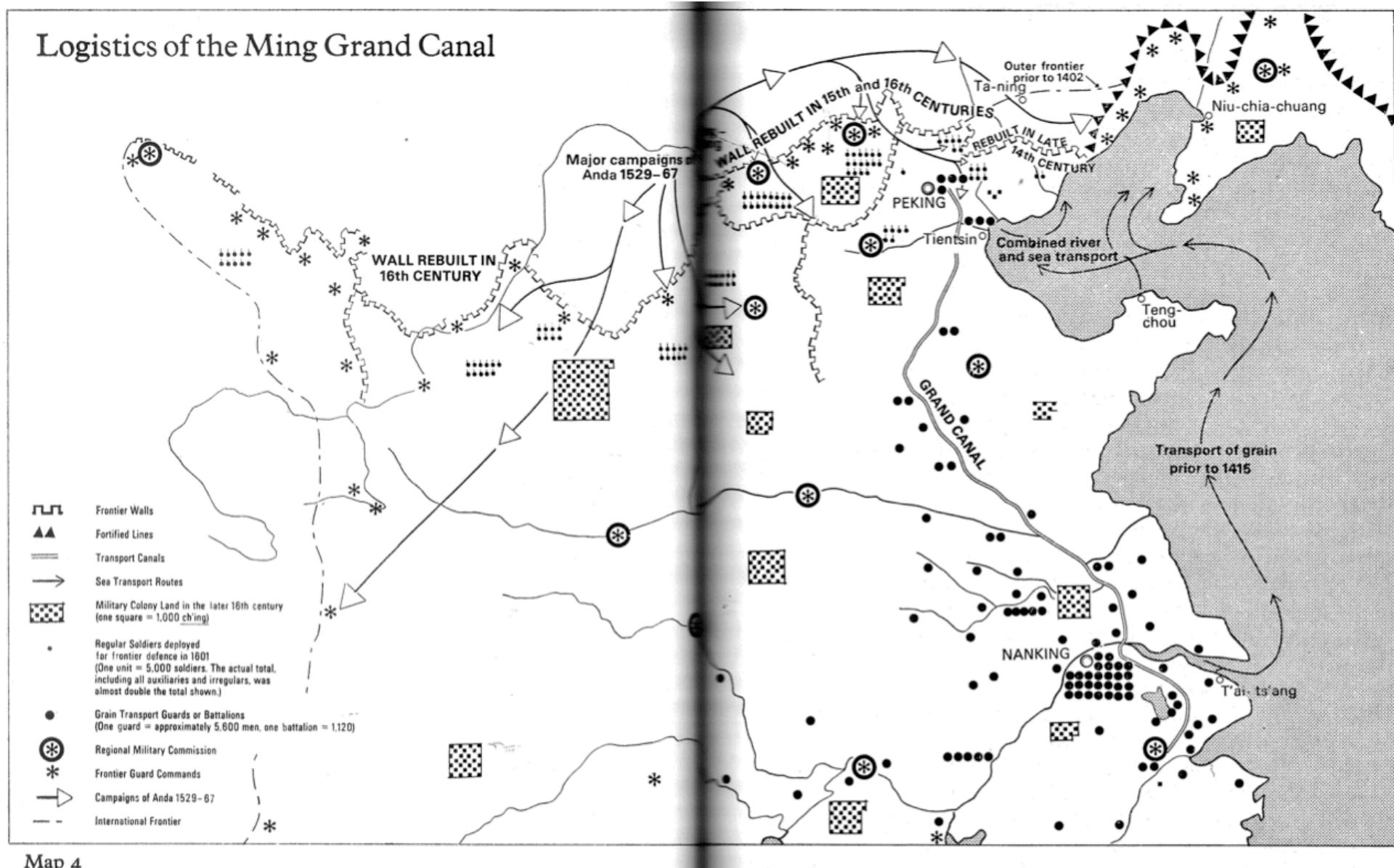


Sources

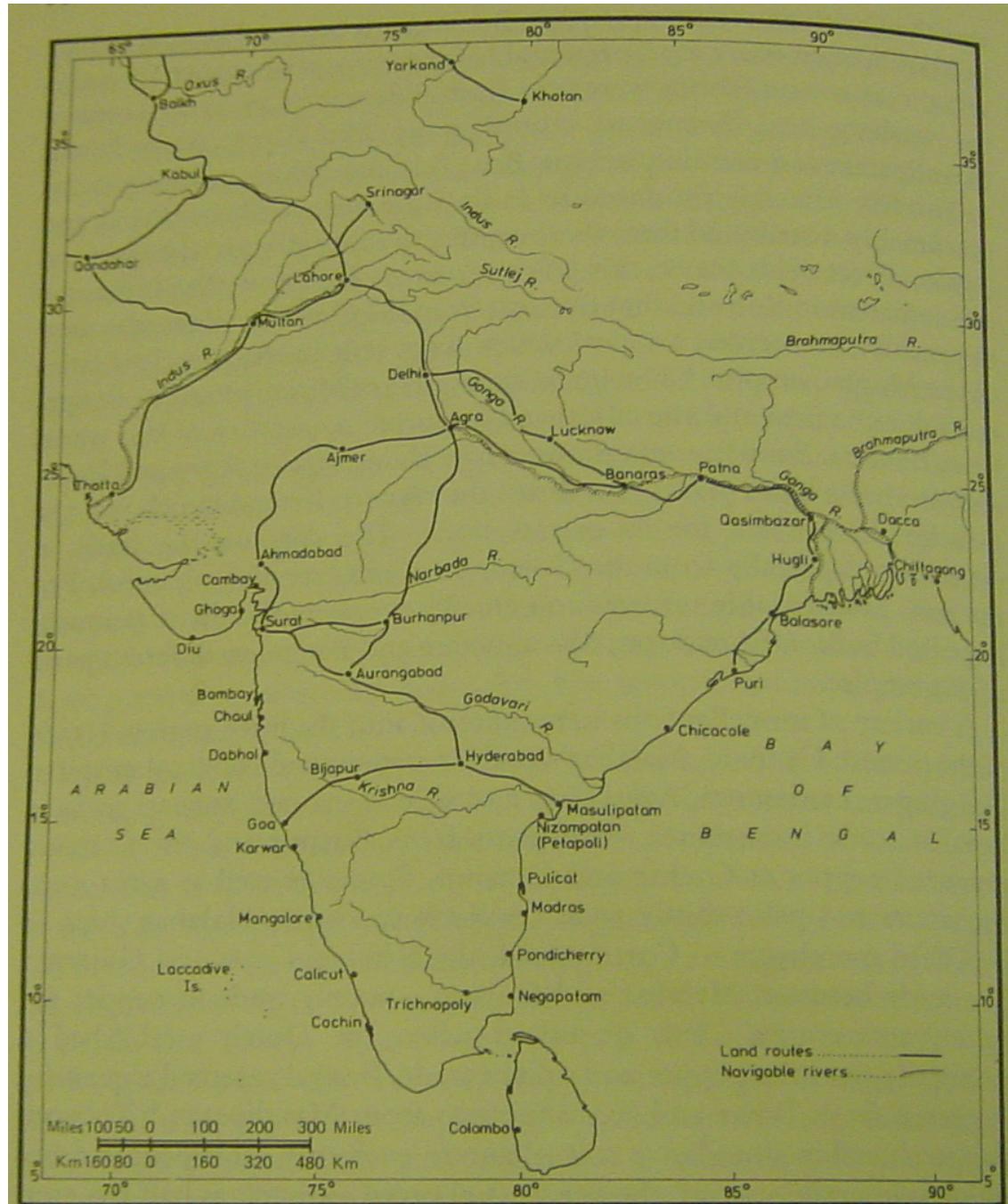
- Arbellot, Guy. 1973. "La Grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle." *Annales E.S.C.*:3, pp. 765-791.
- Elvin, Mark. 1973. *The Pattern of the Chinese Past*. London: Eyre Methuen.
- <http://afe.easia.columbia.edu/chinawh>
- McEvedy, Colin. 1972. *The Penguin atlas of modern history (to 1815)*. Harmondsworth,: Penguin.
- Bairoch, Paul. 1988. *Cities and economic development : from the dawn of history to the present*. Chicago: University of Chicago Press.
- Skinner, G. William. 1964. "Marketing and Social Structure in Rural China: Part I." *The Journal of Asian Studies*, 24:1, pp. 3-43.
- Persson, Karl Gunnar. 1999. *Grain markets in Europe, 1500-1900 : integration and deregulation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Keller, Wolfgang and Carol Hua Shiue. 2004. "Markets in China and Europe on the Eve of the Industrial Revolution." NBER Working paper:10778.
- <http://afe.easia.columbia.edu/chinawh/>
- Léon, Pierre, Pierre Deyon, and Jean Jacquot. 1978. *Histoire économique et sociale du monde, t. 2: les hésitations de la croissance, 1580-1740*. Paris: Armand Colin.
- Léon, Pierre, Bartolomé Bennassar, and Pierre Chaunu. 1977. *Histoire économique et sociale du monde, t. 1: l'ouverture du monde, XIVe-XVIe siècles*. Paris: Armand Colin.
- <http://www.motherlandnigeria.com/pictures/cowries.jpg>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Sap%C3%A8que>



Logistics of the Ming Grand Canal



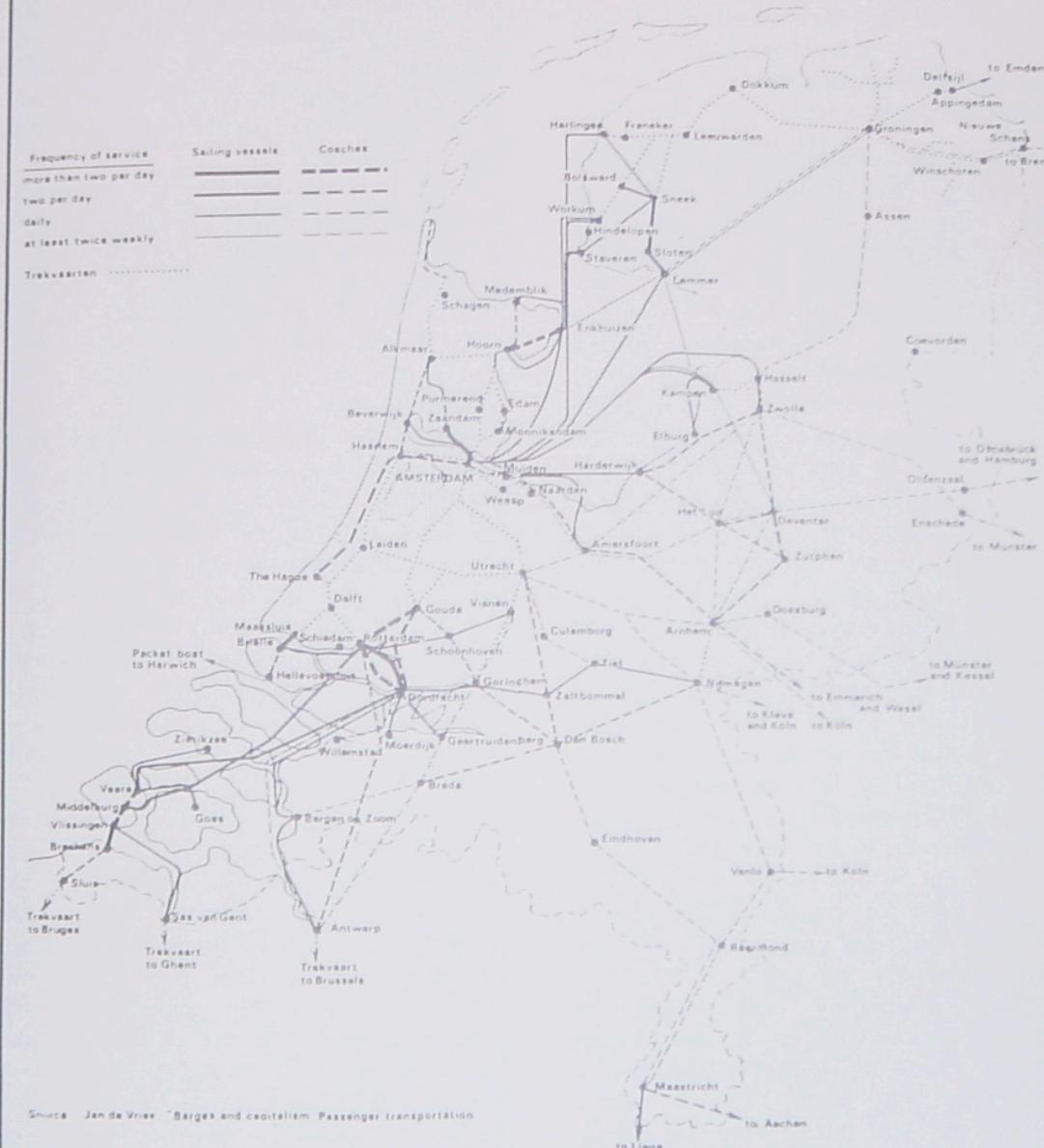
Map 4



Map 9 Major routes and ports, seventeenth century



Coach and sailing vessel services in the Dutch Republic in the mid-eighteenth century



Map of frequency of service on Dutch transportation routes. Source: Jan de Vries, *Barges and Capitalism: Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632–1839* (A.A.G. Blijdragen 21, 1978).