

CHOROTYPE DE LA MÉTROPOLE PORTUAIRE D'ASIE DU SUD

Emmanuel Eliot *

RÉSUMÉ. *Nœuds dynamiques à la tête des réseaux urbains des différents pays de l'Asie du Sud, les grandes métropoles portuaires possèdent des caractéristiques communes, malgré des spécificités liées à l'histoire, au site et aux évolutions démographiques et économiques. À l'époque coloniale, la fonction industrialo-portuaire a été un vecteur majeur de l'urbanisation dans la région; elle continue de jouer un rôle dans les dynamiques contemporaines d'aménagement. On peut établir un modèle graphique de ces cités-comptoirs devenues métropoles portuaires, en prenant en compte les dimensions spatiales et temporelles.*

ABSTRACT. *The port metropolises of South Asia are major nodes at the head of the urban networks in the different countries of this region. Although these cities have particularities derived from their history, location, economy and demography, they also share common characteristics. During the colonial period, industrial and port functions were a major driver of urbanisation and continue to play a role in urban planning today. This paper proposes a graphic model of these trading posts, which became port metropolises, taking into account both spatial and temporal dimensions.*

RESUMEN. *Nodos dinámicos encabezando las redes urbanas de los distintos países de Asia del Sur, los grandes puertos-metropolis presentan características comunes, a pesar de las especificidades de la historia, de la ubicación y de las evoluciones demográficas y económicas. En la época colonial, la función puerto-industrial ha sido el mayor vector de la urbanización regional; sigue con este papel en las actuales dinámicas de ordenamiento. Tomando las dimensiones tiempo-espaciales, se puede establecer un modelo gráfico de estas ciudades-factorías, actuales puertos-metropolis.*

• ASIE DU SUD • CHOROTYPE • HÉRITAGE COLONIAL • MÉTROPOLIS PORTUAIRES

• COLONIAL LEGACY • CHOROTYPE • PORT METROPOLISES • SOUTH ASIA

• ASIA DEL SUR • CORÓTIPO • HERENCIA COLONIAL • PUERTOS-METROPOLIS

Les colonisateurs britanniques, à partir du XVIII^e siècle, se sont appuyés en Asie du Sud sur le développement de comptoirs, dont certains possédaient des infrastructures issues de la conquête portugaise à partir de la fin du XV^e siècle. Les sites choisis permirent d'établir des pôles relais vers l'Europe et le reste de l'Asie et d'accéder aux bassins de peuplement du « quasi-continent » indien. Au XVIII^e siècle, ces comptoirs ont contribué à remodeler le réseau commercial mondial préexistant, très peu modifié jusqu'alors et empruntant les axes asiatiques anciens (route de la Soie, cabotage, axes maritimes tenus par les Arabes). Or, en Asie du Sud, jusqu'au XVIII^e siècle, les grands pôles urbains comme Delhi, Hyderabad ou Lahore étaient continentaux ; l'urbanisation est devenue littorale avec Bombay, Calcutta, Karachi, Madras ou Colombo.

Aujourd'hui, les métropoles issues de ces bouleversements Mumbai (ex-Bombay), Kalikota (ex-Calcutta), Karachi et, dans une moindre mesure, Colombo et Chennai (ex-Madras) possèdent des caractéristiques communes. Elles sont des nœuds dynamiques majeurs à la tête des différents réseaux urbains des grands pays d'Asie du Sud (Union indienne, Pakistan et Sri Lanka); la fonction portuaire, à la base de la diffusion de l'urbanisation, y joue encore un rôle majeur; enfin, elles portent dans leur développement la marque du modèle urbanistique de la puissance coloniale. Malgré des spécificités de sites parfois contraignantes (péninsule dans le cas de Mumbai, zones marécageuses pour Kalikota et Karachi), des évolutions démographiques propres, des enjeux stratégiques variables au cours des siècles (Bombay et Calcutta l'emportant sur Madras grâce à la proximité du

* UMR I.D.E.E.S 6063 CNRS-CIRTAI, 25 rue P. Lebon 76086 Le Havre CEDEX

E-mail : emmanuel.eliot@univ-lehavre.fr

foyer de peuplement indo-gangétique), ces villes possèdent d'évidentes ressemblances.

La cité-comptoir, territoire de la domination

Le fort, incluant les prémices d'une fonction portuaire, a été le point à partir duquel l'urbanisation s'est diffusée. L'organisation du comptoir correspond à un modèle de ville duelle fortement ségrégatif et répond à un schéma de domination : d'un côté, l'appareil de production (ports et entrepôts) et ses ouvriers ; de l'autre, les dirigeants, les bourgeoisies et les lieux de contrôle du commerce (la périphérie du pouvoir). Les deux territoires sont séparés par un espace vide (le Maidan) ou un bras de rivière, barrière symbolique et protection réelle en cas d'insurrection. La structure est donc profondément inégalitaire, manifestation spatiale du décalage social. La situation est particulièrement frappante à Bombay où les lieux du pouvoir (fort, espaces résidentiels des bourgeoisies) étaient situés en position topographique surélevée.

Une diffusion auréolaire et linéaire de l'urbanisation

À partir de ce noyau originel, l'urbanisation s'est développée de manière plus forte au cours de certaines périodes, par rétroactions positives. Dans la plupart des comptoirs, la rupture des livraisons de coton brut liées à la guerre civile de 1861-1864 aux États-Unis a contribué à développer la production locale de coton, puis l'industrie textile à partir du XIX^e siècle dans ces cités. De nouveaux quartiers sont apparus, à caractère mixte (habitat et industrie), appendices du noyau indigène. L'expansion urbaine a été rapide au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. Doublée d'une industrialisation fondée sur la pétrochimie et la transformation, elle a été révélatrice de difficultés d'aménagement et de décalages sensibles entre l'offre et la demande, plus particulièrement dans l'habitat.

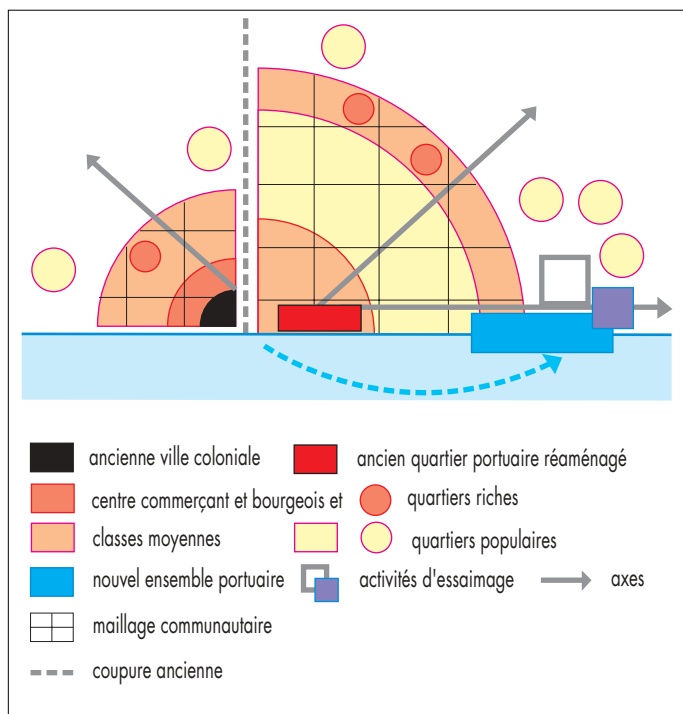
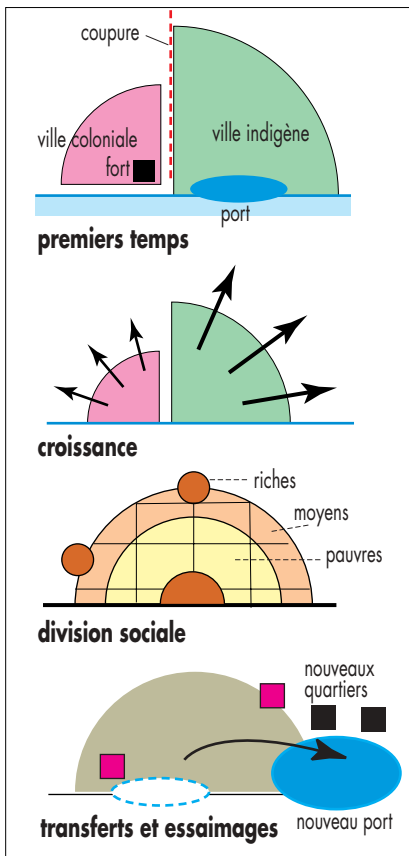
Aires socioculturelles : ségrégations et espaces tampons

Les configurations socio-spatiales actuelles se calent sur cette organisation générale de la métropole. D'une façon générale, la structure sociale se présente sous la forme d'un gradient centre-périphérie : les populations les plus riches sont au cœur de la ville tandis que les classes moyennes et les plus pauvres sont réparties dans les périphéries. À cette trame générale, s'ajoutent des enclaves de pauvreté ou de richesse dans les métropoles. L'ancien quartier colonial ainsi

que les espaces résidentiels de la périphérie du pouvoir ont été récupérés par les familles autochtones les plus riches aux lendemains des indépendances. L'ancien quartier colonial est aussi devenu le centre des affaires et s'est construit en hauteur. Le noyau indigène et son extension du XIX^e siècle, bien qu'en voie de taudification, bénéficient des atouts de la centralité dans les parties plus proches du quartier des affaires. Bien qu'accueillant une majorité de pauvres, ils peuvent toutefois être considérés comme étant des espaces mixtes. Les parties les plus périphériques, aux marges de l'urbanisation, sont des lieux de conflits pour l'accès au sol : les plus pauvres se partagent ce qui reste entre les espaces occupés par les nouvelles colonies construites pour accueillir les classes moyennes urbaines et les grands ensembles industriels. Des îlots de richesse apparaissent parfois dans ces espaces périphériques, grâce à l'usage de la voiture. Un ultime élément complique cette organisation : le maillage communautaire ; dans les aires musulmanes ou hindoues, les espaces intra-urbains sont en effet très compartimentés, formant des microterritoires à tendance isoculturelle. Les crises communautaires exacerbées en milieu urbain depuis quelques décennies ne font que renforcer cette configuration.

Essaimage, zonage et intégration

Le développement des nouvelles technologies dans le transport maritime, la croissance du trafic portuaire, les contraintes logistiques ont rendu désuètes les installations portuaires datant de plusieurs siècles. Le port a dû quitter son ancien site. À partir d'espaces isolés et monofonctionnels, un nouveau tissu urbain s'est développé. Les modalités de cette dynamique sont variables selon les métropoles. Une relation apparaît entre le poids démographique de la cité, l'évolution du rang portuaire au cours des quarante dernières années, les contraintes du site et l'avancée du processus. Il est particulièrement net dans le cas de Mumbai, et visible à Kalikota et Karachi. En parallèle avec le transfert du port (site de Kiddepore à Kalikota, Nehru Port à Mumbai, Ben Quasim Port à Karachi), de nouveaux espaces urbains et industriels se sont créés (Navi Mumbai à Mumbai, Karangi à Karachi, New Alipore, Taratolla à Kalikota). Néanmoins, à Chennai, le port s'est étendu et modernisé sur place. La situation de Colombo entre le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est est en train de favoriser la création d'un hub pour l'Asie du Sud, qui engendrera probablement une urbanisation dérivée. Ces nouvelles unités urbaines se sont peu à peu intégrées à la métropole, totalement comme à Kalikota ou Mumbai, ou en cours comme à



1. Le chorotype de la métropole portuaire d'Asie du Sud

Karachi ; mais de nombreux conflits d'usages persistent, en particulier entre les espaces résidentiels et les industries.

La fonction portuaire et les espaces qui lui sont associés ont lancé le processus d'urbanisation dans ces cités devenues métropoles. Ce phénomène majeur de l'entreprise coloniale a marqué un tournant dans l'histoire des réseaux urbains de cette partie de l'Asie. Plusieurs siècles après, le port reste un vecteur de l'urbanisation, y compris par son transfert. Ce modèle est-il propre à l'Asie du Sud ? La structuration duelle de la cité coloniale, les modes d'expansion urbains et la ségrégation socio-spatiale sont des structures et des dynamiques observables dans d'autres métropoles portuaires des Suds (Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud-Est, etc.). L'entreprise coloniale a laissé son empreinte sur une grande partie de l'espace terrestre et a produit des structures et des contraintes comparables pour les aménageurs après les indépendances. L'une des spécificités des métropoles portuaires d'Asie du Sud se présente peut-être dans les modalités d'organisation dans le temps. Le processus urbain est en

effet ancien et les fonctions portuaires et industrielles ont joué un rôle important dans la structuration de la ville dès la fin du XIX^e siècle. À l'inverse, en Afrique de l'Ouest par exemple, le développement urbain date surtout du XX^e siècle et l'activité industrielle est récente.

Références bibliographiques

- BOURCIER A., ELIOT E., VAGUET A., 2001, « Appréhension des formes et modes de production de l'espace urbain par imagerie satellitale : application à la sixième métropole mondiale, Bombay (Union indienne) » in Actes du colloque Marisy 2000, Rabat, Maroc (à paraître).
- BRUNET R., 1987, *La Carte mode d'emploi*, Paris-Montpellier : Fayard-Reclus.
- BROEZE F. (Ed.), 1989, *Brides of the sea : port cities of Asia from the 16 th-20 th centuries*, University of Hawai Press.
- CHALINE C. (dir.), 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris : L'Harmattan, Collection Maritimes, 299 p.
- DAS GUPTA A., 1994, *Merchants of maritime India (1500-1800)*, Variorum.

DURAND-DASTÈS F., 1992, «Le particulier et le général en géographie» in *Analyser et gérer les situations d'enseignement-apprentissage*, Actes du colloque INRP 1991.

DURAND-DASTÈS F., MUTIN G., 1995, *Afrique du Nord, Moyen-Orient, Monde Indien*, Paris-Montpellier: Belin-Reclus, *Géographie Universelle*, 475 p.

EDNEY M. H. 1997, «Defining a unique city: surveying and mapping Bombay after 1800s», *Marg*, Vol. 48, n° 4, p. 28-47.

GRATALOUP C., 1996, *Lieux d'histoire: essai de géohistoire systématique*, Paris: La Documentation française-Reclus, Collection Espaces modes d'emploi, 200 p.

KOSHAMBI M., BRUSH J.-E., 1988, «Three colonial port cities in India», in *Geographical Review*, vol. 78, n° 1, p. 32-47.

MARKOVITS C., (dir.), 1994, *Histoire de l'Inde moderne (1480-1950)*, Paris: Fayard.

RACINE J.-L., 1986, *Calcutta, la ville, sa crise et le débat sur la planification et l'aménagement urbain*, Bordeaux: CEGET-CNRS, Maison des Sciences de l'Homme.

STEESGARD N., 1990, «Commodities, Bullion and service in intercontinental transactions before 1750», POHL H., 1990, *The European discovery of the world and its economics effects on pre-industrial society, 1500-1800*, F.S. Verlag.

TROIN J-F., 2000, *Les Métropoles des «Sud»*, Paris: Ellipses, 160 p.

Sites Internet

1. Bureau of infrastructure investment of Sri Lanka, 2000, «Asia's newest global logistics hub», <http://www.bii.gov.lk/colombofreeport.html>, (consulté le 10 mai 2001).

2. CEO, Indiaport. com Pvt Ltd, «India's e-hub for shipping and related logistics», <http://www.indiaport.com/root/ind2.htm> (consulté le 20 avril 2001).

Les grandes métropoles de l'Asie du Sud issues des implantations de comptoirs coloniaux peuvent être traitées en se plaçant à deux ordres de grandeur différents. E. Eliot présente des chorotypes de l'évolution de la structure urbaine. F. Durand-Dastès insiste sur le développement de leurs fonctions, leurs interactions avec les espaces qui les environnent, et donc sur leur rôle dans l'organisation de l'espace à petite échelle, ou encore sur la construction de régions.

MODÈLE DES COMPTOIRS. LES COMPTOIRS DANS LEUR ENVIRONNEMENT

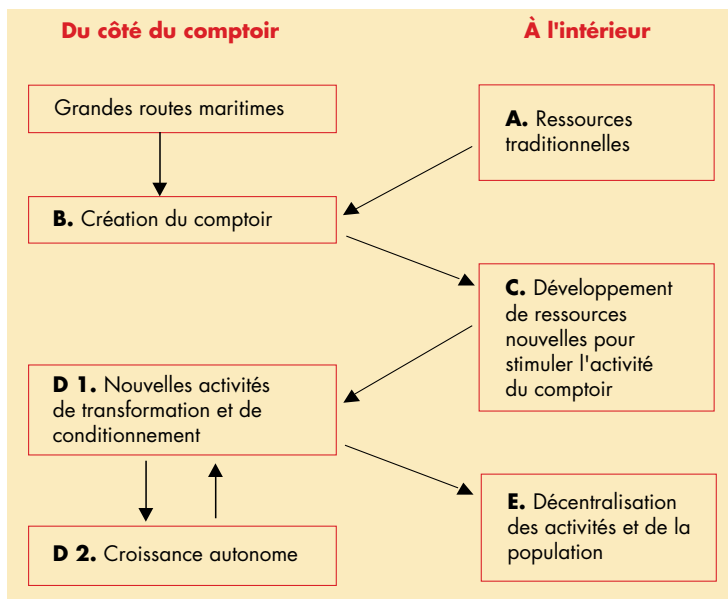
François Durand-Dastès

1. Un schéma spatio-temporel commun

L'interaction des comptoirs et de l'espace qui les environne et qu'ils dominent se déroule suivant un cycle qui a été schématisé sur la figure 1. Il vaut pour les comptoirs qui ont réussi, qui ont été à l'origine d'une grande métropole, significative à l'échelle des pays concernés (Inde, Pakistan, Sri Lanka), voire à l'échelle mondiale. La colonisation européenne a implanté sur les côtes de l'Asie du Sud un grand nombre de comptoirs qui n'ont pas connu le même développement; certains se sont endormis et sont de nos jours de très petits ports (comme trois des comptoirs de l'Inde française, Mahé, Karikal et Yanaon), d'autres ont mieux réussi mais n'ont qu'un rayonnement régional (par exemple, Cochin ou Goa). Pour schématiser le cycle de la réussite des six comptoirs retenus, on a distingué cinq étapes, concernant soit le comptoir lui-même, soit son environnement, en insistant sur l'interaction.

- Phase A. Elle concerne la situation interne de la région au moment des contacts décisifs avec l'Europe, notamment les ressources disponibles capables d'attirer les marchands européens, et les masses du peuplement, facteurs des possibilités d'ouverture de marchés; il faut tenir compte aussi bien des productions locales que des voies donnant accès à de vastes espaces qui offriront, aux yeux des Européens, des ressources réelles ou potentielles.

- Phase B. C'est celle de la création du comptoir. Elle tient compte du désir de profiter des ressources héritées, développées dans la phase A. On cherche des produits d'exportation, et aussi des marchés qui permettent de rééquilibrer une balance commerciale au départ très défavorable aux Européens, qui transfèrent de l'or vers le Monde Indien. Assez vite, des considérations stratégiques ont aussi joué, en raison de la concurrence entre puissances européennes.



1. Un modèle d'évolution interactive

La position vis-à-vis des grandes routes maritimes constituées en fonction d'un cadre qui dépasse largement celui du Monde Indien a aussi joué un rôle dans la localisation des comptoirs. La grande route contournant l'Asie par le Sud a d'abord avantagé les positions méridionales, comme celles de Madras et de Colombo. L'ouverture de Suez a conféré des avantages relatifs aux parties occidentales, Bombay et Karachi en témoignent.

- Phase C. Elle apparaît avec le désir d'enrichir l'activité du comptoir en implantant de nouvelles productions dans un arrière-pays, plus ou moins proche. Il peut s'agir de la stimulation d'initiatives locales par les Européens, ou d'une prise de contrôle directe de certaines activités nouvelles. Cette phase précède ou accompagne une mainmise politique, souvent non voulue au départ par les compagnies commerciales.

- Phase D1. En retour, ces ressources nouvelles de l'environnement proche stimulent l'activité du comptoir, non seulement du point de vue commercial mais aussi du point de vue industriel. Il s'agit souvent d'activités de première transformation des matières premières locales, comme les filatures puis les tissages de coton à Bombay et de jute à Calcutta.

- Phase D2. Cette première industrialisation, dans le cadre de l'économie coloniale, donne au comptoir un avantage

initial pour un développement autonome d'autres activités, par effet de boucles d'interaction internes à l'agglomération. Cet avantage initial joue particulièrement à partir du moment où l'indépendance politique lève les limitations imposées par les stratégies coloniales aux développements internes.

- Phase E. Elle concerne de nouveau l'espace hors du comptoir. Il s'agit d'une part d'opérations de décentralisation d'activités désormais à l'étroit dans le comptoir métropolisé, et d'autre part de la création d'activités nouvelles à proximité relative de celui-ci. Le développement des banques et les implantations de sièges sociaux jouent à l'échelle nationale pour les plus grands centres, mais avec une intensité particulière dans ce qui peut être identifié comme la sphère d'action directe des centres.

2. Facteurs de différenciation

Les caractères de l'espace dans l'environnement du comptoir jouent un rôle évident. Il est impossible d'exclure certains caractères du milieu physique. Ce sont les traits du climat qui ont conduit au choix de la culture développée pour l'exportation : jute, après l'indigo, au Bengale, coton sur les terres noires à fort pouvoir de rétention d'eau autour de Bombay, et dans la vallée de l'Indus, fleuve allogène, comme le Nil ; la plante trouve des conditions initiales dans un climat ensoleillé, le fleuve réalisant les apports d'eau. C'est encore la présence de gisements de fer et de charbon dans le Nord-Est de l'Inde qui a permis à des capitaux britanniques, puis indiens, de créer des centres de sidérurgie et de métallurgie.

Dans une phase ultérieure (phase E), la faiblesse de la densité du peuplement liée à l'aridité dans l'arrière-pays de Karachi a collaboré à limiter ses effets de structuration régionale.

À côté des héritages des temps de la nature, ceux des temps des hommes ont pesé fortement. Il est probable que le rôle de Madras a en partie été limité lors de la phase C par l'héritage de la structure politique de l'Inde du Sud, avec un réseau de villes actives dans l'intérieur, qui ont pu relayer, mais aussi concurrencer Madras.

Les raisonnements que l'on peut tirer des constatations qui viennent d'être faites relèvent de la mise en œuvre de

	Bombay	Calcutta	Madras	Karachi	Colombo
Phases A et B	Accès direct vers le Nord de l'Inde. Proximité de l'Europe par Suez.	Accès à la zone la plus peuplée de l'Inde. Ouverture de la voie gangétique.	Accès à l'Inde du Sud. Proximité route maritime sud-asiatique.	Accès à vallée de l'Indus. Route stratégique vers Asie Centrale. Proximité de l'Europe par Suez.	Position privilégiée sur la route maritime sud asiatique.
Phase C	Développement de la culture du coton et de centres textiles.	Exploitation de mines de fer et de charbon. Implantation de centres sidérurgiques. Culture du jute.	Limitée, en partie par concurrence de centres intérieurs dans un espace multipolaire.	Développement du coton par irrigation du bas Indus. « Nouvelle Égypte ».	Plantations, cycles successifs, café, thé, hévéa, etc.
Phase D 1 et 2	Filature et tissage du coton. Puis diversification industrielle.	Traitement du jute et métallurgie de transformation. Puis diversification industrielle.	Industrialisation peu liée aux ressources régionales, automobiles et matériel ferroviaire.	Filature et tissage du coton. Puis diversification industrielle.	Industries de main d'œuvre pour exportation (confection).
Phase E	Rôle important de la congestion de la métropole. Diffusion vers les centres de l'intérieur.	En partie bloquée depuis la division du Bengale. Réticences politiques des investisseurs.	Limitée par le caractère polycentrique de l'Inde du Sud. Essor de centres intérieurs, Hyderabad, Bangalore, etc.	Limitée par environnement désertique et concurrence du Punjab. Perte de la fonction de capitale politique.	Maintien de la primauté du comptoir-capitale dans l'île.

2. Des spécificités manifestées à chaque étape

logiques spatiales, on y trouve des déterminations. Il faut aussi tenir compte d'autres logiques, celles de l'événement, de vicissitudes de l'histoire, qui font figure d'éléments à forte composante aléatoire. Des affrontements dont l'Inde a en partie seulement été la cause et le lieu ont abouti à la localisation des comptoirs lors de la phase A. La « réussite » des comptoirs britanniques aux dépens de ceux des autres puissances européennes, la France notamment, s'est jouée en partie sur des territoires lointains, en Europe surtout. Cette réussite a déterminé les sites de ce qui allait devenir les grandes métropoles, au lieu et place d'autres sites potentiels, dans des situations comparables. Ces localisations initiales ont ensuite eu des conséquences notables lors des phases ultérieures – ainsi, la presqu'île de Bombay a offert des conditions remarquables pour répondre aux nécessités stratégiques ou économiques d'un comptoir ; elle

est beaucoup moins bien adaptée à la croissance d'une métropole géante. La physionomie de la région serait sans doute bien différente si la valorisation de la position au nord de la côte ouest de la péninsule avait été le fait de Surat, voire de Daman ou Diu.

Les événements historiques sont également intervenus dans des phases ultérieures. Il est banal de rappeler que Calcutta a vu son rôle régional fondamentalement modifié par les conséquences de la division de l'Inde anglaise en 1947-1948. À la même époque, la fondation du Pakistan a donné un poids très important à Karachi, qui a reçu beaucoup de migrants en provenance de l'Inde nouvelle – beaucoup d'entrepreneurs notamment. La décision prise plus tard de transférer la capitale au nord, vers un Punjab plus central a au contraire freiné son développement.