

Les interactions complexes entre colonisations européennes et métropolisation

Xavier Huetz De Lempis



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/72>

DOI : [10.4000/cdlm.72](https://doi.org/10.4000/cdlm.72)

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2002

Pagination : 71-82

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Xavier Huetz De Lempis, « Les interactions complexes entre colonisations européennes et métropolisation », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 64 | 2002, mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/72> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.72>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Les interactions complexes entre colonisations européennes et métropolisation

Xavier Huetz De Lempis

Introduction : confusion lexicale, ambiguïté conceptuelle

- 1 L'emploi du mot "*métropole*" et de ses dérivés pose problème en situation coloniale. Dans ses origines étymologiques, la "*métropole*" se situe pourtant à la confluence de la ville – la cité mère – et de la colonisation – les colonies qui dépendent de la cité mère. Les premières extensions de sens postérieures, qu'il s'agisse de la reconnaissance du rayonnement, de l'influence de la ville désignée ainsi ou de sa distinction comme résidence d'un archevêque métropolitain, peuvent s'appliquer aux villes des régions colonisées par l'Europe comme aux villes des puissances coloniales : au XVIII^e siècle, ce mot est couramment employé pour désigner Mexico et Lima et souligner ainsi leur primauté dans la hiérarchie urbaine coloniale.
- 2 À partir du XVIII^e siècle, le lien à la ville s'est progressivement dilué lorsque "*métropole*" en est venu à désigner :
 - « L'Etat, territoire d'un Etat, considéré par rapport à ses colonies (ou à ses pays de mandats, ses protectorats), ou ses territoires d'outre-mer »¹
- 3 Ce glissement de sens, résumé dans l'expression consacrée "*la métropole et ses colonies*", nous interdit, sous peine de confusion, d'utiliser l'expression de "*métropole coloniale*" pour désigner la ville principale d'une colonie². On pourrait se rabattre sur l'expression de "*capitale coloniale*", mais, là encore, l'ambiguïté lexicale est évidente : au sens strict, la capitale doit abriter le siège du gouvernement et/ou de l'administration centrale, or, dans une colonie, le pouvoir de décision appartient *in fine* à la "*métropole*" ou, plus exactement, à la métropole (dans l'acception urbaine du mot) de la métropole (dans l'acception "*coloniale*" du mot) !
- 4 À multiplier ainsi les "*sens interdits*", le lexique se limite à de vagues qualificatifs et l'on s'interdit toute possibilité de hiérarchiser les villes coloniales. C'est la raison pour

laquelle j'emploierai l'expression de "*capitale coloniale*" pour désigner la ville principale d'une colonie.

- 5 Au-delà de cette ambiguïté lexicale, on peut légitimement douter de l'intérêt d'appliquer ou de plaquer le concept de métropolisation à des configurations historiques relativement éloignées dans le temps. En effet, si les géographes donnent à la métropolisation des contours conceptuels assez variables et se divisent sur la datation des débuts du phénomène, tous soulignent l'idée de rupture ou tout au moins de mutation profonde par rapport au "couple" ville - urbanisation du passé. La métropolisation serait donc un phénomène nouveau, inédit et en cours. À quoi bon relire les premiers chapitres si l'on suppose qu'une page de l'histoire urbaine est définitivement tournée ?
- 6 L'idée, essentielle, que "*les constructions territoriales sont avant tout du temps consolidé*"³ est à première vue une parade à ces doutes méthodologiques et il est bien évident que la "*nouvelle métropolisation*" n'est pas née du néant. Pourtant, la recherche des "*racines historiques*" pourrait aboutir à un raisonnement déterministe dont le résultat serait acquis avant même que l'enquête soit lancée. En effet, la ville fut un "*outil d'empire*" essentiel dès la fin du XVe siècle et, la domination européenne ayant affecté pratiquement l'intégralité de la planète, on parviendrait sans peine à exhumer du passé des métropoles actuelles un ou des épisodes liés à la phase coloniale, que la ville ait été dominée ou dominatrice.
- 7 Il suffirait alors de privilégier le "*poids de l'histoire*" pour affirmer que la période coloniale est fondatrice de la "*nouvelle métropolisation*"... Conscient des dangers d'une telle démarche, j'ai cherché à poser le problème moins en termes d'héritages, de liens de causalité qu'en termes d'analogies des processus. Cette étude ne présuppose pas continuité et enchaînement entre la phase d'expansion européenne et l'actuelle métropolisation : on peut rapprocher la "toile" tissée par les lignes télégraphiques à la fin du XIXe. siècle à celle tissée par les connexions électroniques mais une ville carrefour de lignes télégraphiques n'est pas forcément devenue un centre informatique et les conséquences du télégraphe et de l'ordinateur ne sont de toute façon pas comparables.
- 8 L'objectif est donc de souligner les dynamiques qui ont accompagné la colonisation européenne et qui peuvent être comparées aux actuels phénomènes de métropolisation. Cette recherche des analogies contraint à la généralisation et donc au gommage des spécificités des colonies comme des colonisateurs : on doit assumer d'emblée le risque de l'anachronisme et du contre-exemple⁴.

I - La polarisation des fonctions

- 9 La colonisation européenne n'a pas forcément été un facteur d'urbanisation des territoires dominés, mais, en revanche, elle a toujours établi des hiérarchies urbaines et, en particulier, elle s'est toujours appuyée sur une capitale sélectionnée dans les armatures préexistantes ou dans les nouvelles fondations. Cette tendance à la polarisation est déjà marquée dans la première phase de l'expansion européenne, avant la Révolution industrielle, mais avec d'importantes différences d'un empire à l'autre et d'un continent à l'autre.
- 10 En Amérique espagnole, on assiste très précocement à l'émergence de capitales coloniales puissantes dominant un quadrillage urbain certes incomplet mais solide. Les sièges des deux vice-royautés, Mexico et Lima, dominant indiscutablement la hiérarchie et supportent parfaitement la comparaison avec les grandes villes

européennes de la même époque. Au contraire, en Afrique, en Asie mais aussi au Brésil, les villes coloniales restent longtemps de simples têtes de pont commerciales, aux arrière-pays réduits. La concentration des activités dans ces ports s'explique avant tout par la faiblesse des moyens et par la domination écrasante du grand commerce maritime dans les fonctions urbaines.

- 11 Sans entrer dans les débats sur l'émergence d'une économie - monde dès l'époque moderne, la Révolution industrielle et la seconde phase d'expansion coloniale du XIXe siècle constituent indiscutablement une rupture majeure. Elle se traduit par le développement des fonctions de la ville coloniale et l'accentuation de la polarisation des fonctions stratégiques dans la capitale de la colonie qui devient le centre nerveux du territoire dominé.
- 12 Ces capitales coloniales sont en effet les instruments essentiels de l'intégration des colonies dans les circuits économiques mondiaux. L'extension des cultures d'exportation ou de l'extraction minière entraîne le développement considérable des activités commerciales et de transport et le renforcement des réseaux commerciaux et financiers. Les sièges ou les succursales des grandes entreprises occidentales (banques, agences d'import-export, sociétés d'armement, compagnies d'assurance) s'implantent dans ces grands ports. Les industries de conditionnement des produits d'exportation, les chantiers navals et quelques industries de substitution des produits importés d'Occident complètent la gamme des activités portuaires.
- 13 La prise en main des arrière-pays se traduit par le renforcement des fonctions militaires, politiques et administratives. Les dernières décennies du XIXe. siècle sont marquées par une inflation spectaculaire des bureaucraties coloniales. Enfin, les activités culturelles et religieuses (établissements d'enseignement, quartiers généraux des missions, sociétés de presse et d'édition...) sont systématiquement concentrées dans la capitale. Cette polarisation des fonctions stratégiques entraîne à son tour de profondes recompositions des réseaux urbains et, dans de nombreuses colonies, on assiste à des phénomènes de macrocéphalie marquée, avant même l'explosion démographique de l'après Deuxième Guerre mondiale.

II - Communications et extraversion

- 14 L'absence de continuité territoriale entre métropole et colonies, l'énormité des distances qui séparent souvent ces deux ensembles et la logique même de la colonisation d'exploitation privilégient un modèle de ville extravertie. La capitale coloniale par excellence est une cité portuaire. À nouveau, l'opposition entre l'époque moderne et l'époque contemporaine apparaît clairement, même si la coupure se situe ici plutôt au milieu du XIXe. siècle.
- 15 À l'époque moderne, les Européens parviennent à maintenir des têtes de pont très éloignées de leurs bases grâce à leur supériorité maritime, mais les relations entre la métropole et les colonies sont très lentes et très irrégulières.
- 16 Au XIXe siècle, on assiste à une véritable révolution des communications qui se traduit par une contraction de l'espace et par une réduction considérable des coûts de transport.
- 17 La navigation à vapeur et les canaux interocéaniques, en particulier le canal de Suez, permettent la mise en place de lignes maritimes régulières et plus rapides. L'installation des câbles télégraphiques intercontinentaux, à partir des années 1860, contribue aussi à l'accélération des flux commerciaux et de capital. À l'échelle de

la colonie, les routes, les réseaux de chemin de fer, les lignes maritimes et plus tard les lignes aériennes intérieures renforcent la prise en main de l'espace par la capitale coloniale.

- 18 Ces nouveaux moyens sont monopolisés par un petit nombre de nœuds de transport et une concurrence entre points nodaux apparaît très tôt. Seul un petit nombre de ports coloniaux, par exemple, profitent des très coûteux travaux d'infrastructures permettant l'accès de navires au tirant d'eau de plus en plus important, alors que les ports secondaires connaissent un déclin marqué. De même, la haute technicité que réclament l'entretien, la réparation voire la construction des navires de haute mer est réservée à quelques très grands ports.
- 19 Le cosmopolitisme de la population des capitales coloniales est à la fois une traduction et un puissant facteur de l'extraversion. Les colons sont souvent très peu nombreux, mais ils maintiennent des liens de plus en plus étroits avec l'Europe du fait de la révolution des transports. Au XIXe et au début du XXe siècle, de nouveaux vecteurs d'occidentalisation, comme les ingénieurs, les architectes, les médecins, les juristes etc. viennent diversifier une communauté jusque-là essentiellement composée de marchands, de soldats et de fonctionnaires.
- 20 Les représentants des maisons d'import-export puis des multinationales sont loin d'être toujours des métropolitains. La présence de minorités allogènes non européennes contribue, souvent de façon massive, au cosmopolitisme. Elles maintiennent des relations commerciales et migratoires qui contribuent au rayonnement du port colonial. Enfin, les bourgeoisies autochtones formées à l'europpéenne et/ou en Europe sont elles aussi ouvertes sur le monde.

III - Uniformisation des formes, uniformisation des cultures ou "*le triomphe de l'architecture monégasque*"

- 21 À partir de la fin du XVIIIe siècle, les capitales coloniales tendent d'une part à être plus proches, en dépit de la distance, des villes métropolitaines que des villes secondaires de la colonie et, d'autre part, à se ressembler et à se concurrencer, exactement comme peuvent le faire les métropoles actuelles. Ces phénomènes résultent de la diffusion, par-delà les frontières impériales, d'une culture urbaine similaire réservée aux élites occidentales ou occidentalisées.
- 22 D'une capitale coloniale à l'autre, on retrouve les mêmes bâtiments symbolisant les pouvoirs de commandement de la ville, la même codification des styles en fonction de la finalité du bâtiment, la même domestication de la nature, les mêmes équipements de loisir (le club, le théâtre, le musée, l'hôtel de luxe, le champ de courses, le jardin botanique et la promenade etc.), la même rue-vitrine où se concentrent les magasins de produits de luxe importés d'Europe.
- 23 Les styles architecturaux, avant l'indigénisation partielle des architectures au début du XXe. siècle, puisent dans les registres éclectiques copiés des modèles européens. L'émulation entre les puissances est déjà sensible parce que la capitale coloniale est considérée comme la vitrine de la colonie ; les pouvoirs coloniaux et municipaux prennent donc soin de présenter au voyageur ou à l'investisseur une image de respectabilité et de dynamisme. Cette uniformisation des formes et des cultures déçoit logiquement les voyageurs en mal d'exotisme, comme le touriste actuel peut se lasser des CBD souvent interchangeables :

Je ne suis point venu de si loin pour admirer des casernes, des préfectures, des hôtels, ni même le palais des Postes et Télégraphes. Les vieux bastions espagnols ou

portugais qui donnaient à la face meurtrie des conquêtes asiatiques un masque de féodalité européenne, ont cédé la place aux caravansérails confortables dont il semble que le type soit réalisé sur notre Côte d'Azur. On peut faire aujourd'hui le tour du monde et se croire toujours à Monte-Carlo. C'est le triomphe de l'architecture monégasque⁵

- 24 Bien sûr, ces similitudes des formes restent superficielles et chaque ville coloniale est un creuset complexe où se mêlent occidentalisation et cultures autochtones, tradition et modernité, où se construisent de nouvelles identités hybrides. Bien sûr, seuls les centres d'affaires et les quartiers riches sont similaires.
- 25 Les contrastes qui caractérisent aujourd'hui les mégapoles des Etats en développement sont déjà très sensibles à la fin de l'époque coloniale et le dualisme s'accroît avec le début de l'inflation démographique dans l'Entre-Deux-Guerres : violence des oppositions au sein de la ville coloniale entre quartier (s) européen(s) et quartiers "indigènes", apparition d'un habitat précaire, dégradation de l'environnement, saturation des infrastructures, inadaptation des structures municipales face à l'apparition de véritables aires métropolitaines etc.
- 26 Cependant, face à ces problèmes, les solutions tendent déjà se globaliser. Les Occidentaux exportent aux colonies les obsessions, sanitaires et circulatoires en particulier, qui ont présidé à l'aménagement des villes européennes. Les solutions techniques sont identiques et le décalage dans leur mise en œuvre est relativement faible si l'on compare les grandes villes européennes et les capitales coloniales. Bien plus, les villes coloniales servent parfois de laboratoires et de terrains d'essai à des solutions urbanistiques expérimentales et les colonies participent activement à l'internationalisation de l'urbanisme, avec par exemple la tenue à Paris du colloque international d'urbanisme colonial en 1931.

IV - Les effets en retour

- 27 L'influence de l'expérience coloniale sur les villes de métropole n'a pas reçu toute l'attention qu'elle mérite. Le dogme de la supériorité de l'Europe et donc des villes européennes, l'importance souvent excessive accordée au lien entre industrialisation et urbanisation ont sans doute freiné les comparaisons entre ces deux catégories urbaines.
- 28 Pourtant, les liens entre la métropole et ses colonies sont avant tout des liens de ville à ville associant capitale politique et/ou port colonial par-delà les mers et les océans. De manière convaincante, Anthony D. King a intégré les villes coloniales britanniques dans un réseau urbain impérial et planétaire commandé par Londres (1990, p. 25 et chap. 7) et il a démontré qu'il est impossible de comprendre l'évolution des villes britanniques sans prendre en compte en même temps les villes coloniales (1990, chap. 4 et 5).
- 29 Les flux commerciaux et financiers viennent immédiatement à l'esprit : on sait combien des villes européennes comme Bordeaux, Marseille, Liverpool, Glasgow, Hambourg ou Amsterdam doivent au trafic colonial. Le lien colonial est aussi palpable à travers des marques physiques et symboliques comme les monuments, les musées ou la toponymie. Les échanges dans les domaines de l'architecture ou de l'art des jardins sont mineurs, sans être négligeables pour autant. Les expositions et conférences coloniales sont des événements éphémères, mais elles ont pu exercer une influence durable sur les représentations urbaines. Enfin, la présence de communautés de migrants venus des colonies est un facteur d'ouverture sur le monde.
- 30 Les capitales des empires coloniaux ont bien évidemment tiré parti des multiples connexions nouées à l'époque coloniale, liens qui ne se dissolvent qu'en partie avec la

décolonisation. Paris et surtout Londres deviennent ainsi très tôt des métropoles mondiales en partie grâce aux réseaux commerciaux et d'information mondiaux que la colonisation leur permet de tisser.

V - Les limites du processus

- 31 Une première limite a déjà été évoquée en introduction : les capitales coloniales sont forcément des capitales incomplètes. Le pouvoir de commandement économique leur manque en partie, leurs pouvoirs de décision en matière politique sont importants mais toujours subordonnés, certaines fonctions supérieures sont partiellement réservées à la mère patrie, comme la plus grande part des activités industrielles ou de recherche, à l'exception de quelques jardins botaniques et instituts de recherche en médecine tropicale. La dépendance technologique illustre cette subordination : les réseaux techniques mis en place dans les villes coloniales sont ainsi simplement plaqués grâce à l'importation du matériel et de personnel qualifié de la métropole.
- 32 Les logiques de la domination coloniale privilégient en général les relations au sein du binôme colonie/métropole au détriment de relations régionales. En cela, l'épisode colonial a pu entraver et retarder l'émergence de métropoles régionales, surtout lorsque les aléas du partage colonial ont privé les villes pré-coloniales de leur arrièrepays "naturel" et des possibilités d'extension de leur rayonnement. Cet argument doit cependant être manié avec prudence : le plus strict exclusif colonial n'a jamais interdit d'actifs échanges d'une colonie à l'autre. De même, si le partage de l'Empire Ottoman entre la Grande-Bretagne et France a peut-être freiné l'émergence de métropoles régionales, le fractionnement géopolitique en Mer de Chine a sans doute favorisé la naissance de puissants emporia coloniaux qui constituent aujourd'hui de beaux exemples de métropoles mondiales.
- 33 Les puissances coloniales ont parfois cherché à limiter la tendance à la concentration des hommes et des fonctions dans une capitale coloniale unique. Les idées qui sous-tendent cette volonté de ne pas "*mettre tous les œufs dans le même panier*" sont variées : nécessité de s'adapter à de nouveaux impératifs géostratégiques (émergence d'un rival) et économiques (découverte de nouvelles ressources agricoles et surtout minières) ; prise de conscience plus ou moins articulée de la nécessité d'un aménagement minimal du territoire colonial ; perception de la difficulté de gérer une très grande ville ; crainte de la disproportion considérable entre la petite minorité des Occidentaux (en dehors des "néo-Europes" qui attirent la masse des migrants blancs) et la masse des dominés etc.
- 34 Tout au long de la période coloniale, des politiques sont mises en œuvre, en général avec un succès très limité, pour freiner la polarisation. En Amérique espagnole comme dans le Maghreb colonial des années 1930, les migrations des autochtones des campagnes vers les villes sont entravées et les néo-urbains peuvent même être expulsés vers leurs campagnes d'origine.
- 35 Des politiques de réaménagement des ressorts administratifs peuvent permettre de limiter l'hégémonie d'une capitale ou, comme dans l'Amérique espagnole du XVIIIe siècle, de deux capitales coloniales. La dissociation entre un ou des pôles économiques et la capitale politique de la colonie (Pretoria, Canberra, Rabat, New Delhi etc.) est fréquente, sans même tenir compte des capitales d'été, en particulier en Asie (Buitenzorg en Indonésie, Baguio aux Philippines, Simla en Inde, Dalat en Indochine etc.).

36 Enfin, l'inertie des réseaux pré-coloniaux peut être grande et la complexité de certaines constructions juridiques coloniales a parfois entraîné un partage des fonctions politiques et une multiplication des centres de commandement : la Malaisie britannique, l'Indochine française ou le Maroc constituent les meilleurs exemples de ce fractionnement.

Conclusion

37 Les capitales coloniales ont parfaitement joué leur rôle de tête de pont puis de chef d'orchestre de l'intégration des espaces à l'économie mondiale. Elle ont aussi été des vecteurs essentiels de l'occidentalisation. Pourtant, si on peut émettre l'hypothèse que la phase d'expansion coloniale a contribué à l'émergence de phénomènes annonciateurs de l'actuelle métropolisation, c'est moins à cause de la colonisation en elle-même que de l'expansion du capitalisme occidental et de la mondialisation de l'économie, processus dans lequel des puissances coloniales secondaires comme l'Allemagne, le Japon et les Etats-Unis ont joué un rôle considérable et processus dont la colonisation n'a été finalement qu'un aspect, sans doute secondaire.

38 Les villes des rares espaces qui n'ont pas été colonisés par les Européens au XIXe. siècle ou qui ont accédé à l'indépendance dans les premières décennies du même siècle constituent des laboratoires inestimables pour conforter cette conclusion. Les métropoles des anciennes colonies ibériques présentent, aux XIXe. et XXe siècles, tous les traits que nous avons énumérés et ce de façon souvent plus accentuée que dans les colonies européennes de la même époque.

39 La primauté de Bangkok est un cas d'école alors même que la Thaïlande a été épargnée par la colonisation. McGee a créé fort astucieusement la catégorie de la *indigenous colonial city* pour cette ville⁶. Enfin, dans le monde dominant, les mégapoles japonaise et américaine sont certes nées au sein de puissances coloniales mais de second ordre.

40 Aujourd'hui, l'extraversion et la dépendance des mégapoles des pays en développement rappellent en fait la situation de l'époque coloniale : ces villes restent les relais d'un petit nombre de métropoles mondiales sans qu'elles aient véritablement le pouvoir de modifier une donne qui leur est imposée. En ce sens, la phase actuelle de métropolisation se situerait dans le prolongement de la période coloniale, après un intermède marqué par la construction plus ou moins heureuse des Etats-Nations et par la bipolarisation du monde.

41 En étudiant les liens entre colonisation et métropolisation, entre passé et présent, on en vient donc à reposer le problème controversé de l'importance de l'épisode colonial : s'agit-il d'une parenthèse mineure sur le temps long ou au contraire de la cause de tous les maux ? De toute façon, il apparaît clairement que l'utilisation de catégories trop simples et trop étanches comme colonie / métropole interdit d'apporter des réponses convaincantes à cette question : les villes coloniales en tant que villes répondaient à des logiques urbaines finalement assez proches des villes métropolitaines, à échelle égale.

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER (François) *Métropolis ou l'avenir des villes*. Paris : Editions Odile Jacob, 1995, 348 p.
- BAIROCH (Paul) *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*. Paris : Gallimard, coll. Arcades, 1985, 706 p.
- BASSAND (Michel) et al. *Métropolisation, crise écologique et développement durable. L'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh-Ville, Vietnam*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000, 300 p.
- BASU (Dilip K.) éd *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*. Lanham : University Press of America, 1985.
- BUTTERWORTH (D.) et CHANCE (J. K.) *Latin American Urbanization*. Cambridge : Cambridge University Press, 1981.
- COQUERY-VIDROVITCH (Catherine) " La ville coloniale "lieu de colonisation" et métissage culturel. " *Afrique Contemporaine* n°168,1993, p. 11-21.
- COQUERY-VIDROVITCH (Catherine) " Villes coloniales et histoire des Africains. " *Vingtième Siècle* n°20,1988, p. 49-73.
- COQUERY-VIDROVITCH (Catherine) et GOERG (Odile) éd. *La ville européenne outre mers : un modèle conquérant ? (XVe-XXe siècles)*. Paris : L'Harmattan, 1996, 302 p.
- DOEPPERS (Daniel F.) " The Development of Philippine Cities Before 1900. " *Journal of Asian Studies*, vol.XXXI, n°4,1972, p. 769-792.
- DRIVER (Felix) et GILBERT (David) *Imperial Cities : Landscape, Display and Identity*. Manchester : Manchester University Press, 1999, XVIII+283 p.
- ETEMAD (Bouda) *La Possession du monde. Poids et mesures de la colonisation (XVIIIe. - XXe. siècles)*. Bruxelles : Complexe, 2000, 352 p.
- HALL (Peter) " Megacities, World Cities and Global Cities. " conférence prononcée en février 1997, First Megacities Lecture, La Haye, Fondation Megacities 2000 (<http://www.megacities.nl>)
- KING (Anthony D.) *Urbanism, Colonialism, and the World-Economy. Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*. Londres : Routledge, 1990, XII+185 p.
- KING (Anthony D.) *Global Cities : Post-Imperialism and the Internationalization of London*. Londres : Routledge, 1990.
- LERESCHE (Jean-Philippe) " La métropolisation : quels enjeux pour les sciences sociales ? " *Revue Internationale de Politique Comparée*, vol. 2, n°2, 1995, p. 391-401.
- LEROY (Stéphane) " Sémantiques de la métropolisation. " *L'espace géographique*, n°1, 2000, p. 78-86.
- McGEE (T. G.) et ROBINSON (Ira M.) *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*. Vancouver : UBC Press, 1995, XVI+384 p.
- McGEE (T. G.) " Globalization, Urbanization and the Emergence of Sub-Global Regions : A Case Study of the Asia-Pacific Region. " in R. F. WATTERS et T. G. McGEE *Asia Pacific : New Geographies of the Pacific Rim*. Londres : Hurst & Company, 1997, XXII+362 p., p. 29-45.

- McGEE (T. G.) *The Southeast Asian City. A Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia*. Londres : G. Bell, 1967.
- MASSIAH (Gustave) et TRIBILLON (Jean-François) *Villes en développement. Essai sur les politiques urbaines dans le tiers monde*. Paris : La Découverte, 1988, 320 p.
- MUMFORD (Lewis) *La cité à travers l'histoire*. Paris : Seuil, 1964, 784 p.
- MURPHEY (Rhoads) "Traditionalism and Colonialism : Changing Urban Roles in Asia." *Journal of Asian Studies*, vol. XXIX, n°1, 1969, p. 67-84.
- NICOLET (Claude), ILBERT (Robert), DEPAULE (Jean-Charles) éd. *Mégapoles méditerranéennes. Géographie urbaine rétrospective*. Paris : Maisonneuve et Larose, Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Ecole française de Rome, 2000, 1072 p.
- REED (Robert R.) "The Colonial Origins of Manila and Batavia : Desultory Notes on Nascent Metropolitan Primacy and Urban Systems in Southeast Asia", *Asian Studies*, vol. V, n°3, 1967, p. 543-562.
- REED (Robert R.) "The Primate City in Southeast Asia : Conceptual Definitions and Colonial Origins", *Asian Studies*, vol. X, n°3, 1972, p. 283-320.
- ROBIN (Christelle) "Rôle de l'altérité culturelle dans le façonnement de la ville." in GHORRA-GOBIN (Cynthia) éd. *Penser la ville de demain : qu'est-ce qui institue la ville ?* Paris : L'Harmattan, 1994, p. 23-31.
- RONCAYOLO (Marcel) et PAQUOT (Thierry) éd. *Villes et civilisations urbaines XVIIIe.-XXe. siècle*. Paris : Larousse, 1992, 688 p.
- RONCAYOLO (Marcel) *La ville et ses territoires*. Paris : Gallimard, Folio Essais, 1990, 278 p.
- ROSS (Robert) et TELKAMP (Gerard J.) éd. *Colonial Cities. Essays on Urbanism in a Colonial Context*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1985, 250 p.

NOTES

1. - Trésor de la langue française. Paris : CNRS, Gallimard, 1985, tome XI, p. 751.
2. - Les Anglo-Saxons ont moins de scrupules et emploient fréquemment l'expression de colonial metropolis.
3. - Roncayolo p. 20.
4. - Le fait que le principal spécialiste de ces phénomènes, Anthony King, ne soit ni historien ni géographe mais historien de l'art et sociologue n'est sans doute pas un hasard.
5. - André Bellessort *En escale*. Paris : Librairie académique Didier Perrin et Cie. , 1900, VIII+312 p., p. 16. L'auteur est alors en escale à Ceylan.
6. - *The Southeast Asian City* p. 72

RÉSUMÉS

L'objet de cet article est d'identifier les dynamiques urbaines qui ont accompagné la colonisation européenne et qui peuvent être comparées aux phénomènes actuels de la métropolisation. Dans cette optique, trois tendances communes aux réseaux urbains des colonies apparaissent clairement : la polarisation des fonctions, l'extraversion et l'uniformisation des cultures urbaines. L'expansion coloniale laisse aussi de profondes et durables marques dans certaines villes des puissances dominantes. Pourtant, ces signes avant-coureurs de la métropolisation actuelle semblent moins les conséquences directes de la domination coloniale que celles d'une phase de globalisation dont l'ampleur géographique et chronologique est autrement importante.

This paper is an attempt to identify the urban by-products of European colonialism similar to those generated by the present metropolization trend. Three prominent features immediately come to mind : primacy, extrovert tendencies and standardization of urban colonial cultures. In Europe, the consequences of expansion on imperial cities are not minor ones. Yet, the harbingers of the incoming mega-urbanization seem less closely connected with colonial domination than with a far more important and lasting phase of globalization.

AUTEUR

XAVIER HUETZ DE LEMPS

C.M.M.C. Université de Nice-Sophia- Antipolis