

CHAPITRE 2 – ...HABITANT AU SEIN DE TERRITOIRES A L'EMERGENCE TRES INEGALE...

Table des matières

I. Une intégration à la mondialisation relativement récente qui a permis une émergence économique et sociale.....	6
A. Les phases différenciées de l'émergence en Asie du Sud	6
1. Les critères de l'émergence	6
2. Les acteurs de l'émergence	7
B. Des processus différenciés en fonction des Etats	8
1. L'Inde en tête du peloton	8
2. Sri Lanka.....	11
3. Népal	11
II. Une émergence dont les moteurs sont l'urbanisation et l'industrialisation	12
A. Croissance accélérée de l'urbanisation depuis les années 1980	12
1. Une croissance urbaine générale	12
2. L'exemple de l'Inde	13
3. Une mondialisation et une libéralisation économique qui stimulent l'urbanisation et la métropolisation	13
B. Les autres territoires de l'émergence.....	15
1. Les corridors	15
2. Les zes	17
3. Le développement portuaire et des façades	19
III. Mais aussi des émergences fragiles en fonction des Etats	21
A. Un contexte international qui peut fragiliser les progrès économiques et sociaux.....	21
B. Le surendettement des Etats et leur dépendance vis-à-vis des bailleurs et institutions internationales	21
C. Les fragilités internes de chaque Etat.....	21
Exercice Comment cartographier l'inégale émergence des territoires d'Asie du Sud ?	22

Bibliographie

Jean-Benoît Bouron, Laurent Carroué et Hélène Mathian, « [Représenter et découper le monde : dépasser la limite Nord-Sud pour penser les inégalités de richesse et le développement](#) », *Géoconfluences*, décembre 2022.

Philippe Cadène et Yves-Marie Rault, « Les corridors industriels en Inde », *EchoGéo* [En ligne], 49 | 2019, : <https://doi.org/10.4000/echogeo.17830>

Philippe Cadène, „La construction d'une vaste région économique au nord-ouest de l'Inde“, *Bulletin de l'association de géographes français*, 94-1 | 2017, 40-61.

Aurélien Varrel et Hortense Rouanet, « [De Bangalore à Whitefield : trajectoire et paysages d'une région urbaine en Inde](#) », *Géoconfluences*, mars 2015.

Yves-Marie Rault, „Classes moyennes et construction d'une modernité indienne“, *Bulletin de l'association de géographes français*, 94-1 | 2017, 77-94.

Ehrhart, H. et Madariaga, N. (2017). Le modèle de croissance sri lankais : avancées et vulnérabilités. Le modèle de croissance sri lankais : avancées et vulnérabilités (p. 1-31). Éditions AFD. <https://doi.org/10.3917/afd.ehrha.2017.01.0001>

<https://www.rothschildandco.com/fr/actualites/publications/2025/09/linde--quarante-ans-de-fortes-mutations-economiques/>

¹ <https://www.revueconflits.com/inde-economie-croissance-mohit-andand/>

Laurence Danazio <https://www.fondapol.org/etude/laurence-daziano-vague-emergents/>

<https://www.banquemondiale.org/fr/news/immersive-story/2021/09/16/country-on-a-mission-the-remarkable-story-of-bangladeshs-development-journey>

Banque mondiale

PNUD

OMC

Le Bangladesh est entré dans la première phase de la transition démographique dans les années 1960 avec une forte baisse de la mortalité alors que les taux de natalité ont connu un lent déclin jusque dans les années 1980. La deuxième phase a commencé vers 1980, lorsque le déclin de la fécondité s'est accéléré, notamment grâce à la mise en place d'un programme efficace de planification familiale. Le Bangladesh a donc désormais atteint la troisième et dernière phase de la transition, avec des taux de mortalité et de fertilité faibles.

Le Bangladesh, à l'image des autres pays d'Asie du sud, est un pays jeune. La moitié de la population aura moins de 28 ans en 2020 d'après les projections des Nations-Unis. L'âge médian se situe dans la moyenne des pays d'Asie du Sud : Inde (28,4 ans), Sri Lanka (34,0 ans) et Pakistan (22,8 ans). D'après le scénario médian des Nations-Unis, la population du

Bangladesh devrait continuer à croître jusqu'en 2050 pour atteindre environ 190M d'hab. Il serait alors le 10^e pays le plus peuplé au monde alors qu'en 2020, le Bangladesh se classe 8^e avec 165M d'habitants.

Le Bangladesh a obtenu en 2021, année de célébration du cinquantenaire de l'indépendance, la confirmation par le PNUD de sa sortie de la catégorie des PMA. Ce reclassement sera formalisé en novembre 2026, après une transition étendue pour cause de COVID-19. Son IDH (0,670 en 2022) est celui qui a le plus progressé dans la région Asie du Sud et le positionne au 129^e rang, devant l'Inde (134^e) ou le Pakistan (164^e).

Rappel PMA

Les pays les moins avancés, expression forgée en 1971 par le Conseil Économique et Social de l'ONU (CESNU, ECOSOC en anglais) sont une liste de 45 pays en « difficulté ». Les PMA, ou *Least Developed Countries* en anglais, sont le dernier étage de la fusée des pays en développement, soit selon l'ONU le « maillon le plus faible et le plus pauvre » de la communauté internationale. 33 de ces pays sont situés en Afrique, 8 en Asie, 3 en Océanie et un dans les Antilles. Ils étaient 25 pays lors de la création de la liste en 1971.

Parmi les handicaps structurels que cumulent ces pays, l'ONU recense :

un faible niveau de vie (leur PIB est inférieur à 745 dollars US par personne)

une indigence des ressources humaines, traduite par un indice composite qui intègre la mortalité infantile, la nutrition ou encore le taux de scolarisation, ce qui rappelle en partie l'Indicateur de Développement Humain utilisé par le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) ;

le manque de diversification économique ou la « vulnérabilité économique » résultat de trois composantes : la taille et la fréquence des chocs exogènes, l'exposition du pays aux chocs, et sa résilience ou sa capacité à réagir aux chocs ;

enfin, une population inférieure à 75 millions de personnes.

Désavantagés dans leur processus de développement, ces États peinent à s'extirper de la pauvreté. C'est dans ce cadre qu'ils nécessitent un appui particulier de la part de la communauté internationale. Les principaux programmes de soutien liés au statut de PMA confèrent ainsi des préférences commerciales, l'aide publique au développement, l'allègement de la dette ou encore une assistance technique.

L'inscription sur la liste proposée par l'ONU est acceptée ou non par les gouvernements. Cela peut expliquer que des pays tels que le Zimbabwe, la Bolivie ou la Corée du Nord n'en fassent pas partie. Sept pays ont pu s'extraire de cette catégorie : le Botswana (1994), le Cap-Vert (2007), les Maldives (2011), les Samoa (2014), la Guinée Équatoriale (2017), le Vanuatu (2020) et le Bhoutan (2023) tandis que le Soudan du Sud l'a intégrée en 2011. São Tomé-et-Principe devrait sortir en 2024. Plusieurs pays en attente de sortie sont finalement prolongés, notamment en raison de la pandémie de covid-19. Parmi eux, l'Angola, le Bangladesh, le Laos, le Népal et les Îles Salomon. La réticence de certains pays à sortir de la liste – en demandant notamment des reports – peut s'expliquer par la crainte de la perte des avantages et des aides liés au statut, même si des mesures d'accompagnement sont mises en place après la sortie par le CESNU.

Géoconfluences)

Historiquement agraire, profitant de la fertilité du delta du Gange, l'économie du Bangladesh (PIB de 460 Mds USD pour 175 M d'habitants) a connu un tournant industriel à partir des années 90 avec le développement du secteur du prêt-à-porter. En 2012 le Bangladesh est devenu le deuxième exportateur de textile au monde en 2012.

Les plus grandes marques font désormais fabriquer leurs vêtements dans cet État, car le coût de la main-d'œuvre y est extrêmement bas. Ce processus se nomme "la division internationale du travail" et il est au cœur de la mondialisation actuelle. Les coûts du transport maritime sont devenus si faibles qu'il est aujourd'hui possible pour les grandes firmes de faire fabriquer leurs produits là où les conditions sont les plus avantageuses pour elles. Grâce à ses quelques cinq millions d'employés faiblement rémunérés, il assure aujourd'hui près de 90% des exportations, soit environ 40 Mds USD. Ce modèle s'appuie sur une économie peu diversifiée mais a néanmoins permis au pays de connaître un taux de croissance annuel moyen supérieur à 6% sur les cinq dernières années, de diviser le taux de pauvreté par deux et de quadrupler son PIB par habitant en moins de vingt ans pour atteindre environ 2700 USD en 2025, désormais à hauteur du voisin indien (2900 USD). Celui-ci reste toutefois particulièrement vulnérable aux chocs externes, du fait de sa dépendance aux importations énergétiques et alimentaires et de la concentration géographique de ses marchés à l'export (Europe, États-Unis) et de ses sources d'importations (Chine, Inde).

Le Bangladesh a donc profité des délocalisations en Asie du Sud de la mondialisation.

Définition de la mondialisation

*La mondialisation est un **processus continu d'intensification et de fluidification des échanges**, porté par l'essor des **transports et des mobilités (populations, entreprises, etc.)** et accéléré depuis les années 1970 par les systèmes contemporains de communication et de circulation de l'information. Elle tend à accentuer les phénomènes de diffusion et d'homogénéisation à travers l'espace mondial. Mais, paradoxalement, par la mise en concurrence des **territoires et des sociétés** qui lui sont associée, elle alimente aussi des comportements de contestation : localismes, particularismes, régionalismes, communautarismes sont ainsi revisités à la lueur de la mondialisation.*

Cependant Le Bangladesh compte aujourd'hui 4 500 usines textiles, qui font travailler plus de 35 millions d'ouvriers, essentiellement des femmes. Le salaire minimum y est de 83 euros par mois pour 10 heures de travail par jour, 6 jours par semaine. Ces conditions de travail, ne permettent cependant plus au Bangladesh de rester compétitif. De nouveaux pays, plus pauvres, comme le Laos, le Cambodge et même l'Éthiopie, tentent à leur tour de s'insérer dans cette logique mondialisée en offrant aux investisseurs des salaires encore plus bas. Un film évoque l'industrie textile et les conditions de travail des femmes : Le film *Made in Bangladesh Rubaiyat Hossain relate aussi les accidents de l'usine Tazreen en 2012 (113 morts) et du >Rana Plaza en 2013 (1135 morts)*

L'émergence caractérise le processus par lequel un État s'intègre à l'économie globalisée et au capitalisme mondial grâce à une croissance économique (c'est-à-dire une augmentation du produit intérieur brut) forte pendant plusieurs années. Le terme est issu du **vocabulaire financier** et des agences de notations ; il sert à l'origine à désigner des marchés : un marché émergent est, dans ce contexte, un marché attractif pour les investisseurs. Du fait de l'imprécision de cette notion et de sa non-reconnaissance par les organismes internationaux, **il n'existe aucune liste officielle de pays émergents**. Par exemple, le Vietnam, le Mexique, l'Argentine, pays en développement connaissant une forte croissance économique, sont souvent classés dans cette liste ; mais l'Éthiopie, pourtant un des 46 PMA, est également qualifiée de pays émergent, tout comme parfois la Pologne, pays développé membre de l'Union européenne.

Parler d'émergence plutôt que de développement induit des différences majeures : l'émergence est plus économique que sociale, et elle peut ne pas se traduire par l'amélioration des conditions de vie des plus pauvres, voire entraîner une augmentation des inégalités sociales. Pour grossir le trait, l'émergence pourrait être la croissance sans le développement. De plus elle n'est possible qu'en acceptant l'intégration au système capitaliste mondial, alors que le développement, jusqu'à la fin de la guerre froide, était considéré comme compatible avec des économies planifiées.

Les États émergents présentent des caractéristiques communes qui se retrouvent de façon plus ou moins prononcée et avec des écarts selon les situations : une population nombreuse mais qui a achevé sa transition démographique, un régime politique stable mais souvent autoritaire, la formation d'une **classe moyenne** capable de consommer et d'occuper les emplois intermédiaires dans les services et l'administration, une métropolisation rapide, et souvent un **creusement de l'écart de richesse** se traduisant par la coexistence d'une oligarchie enrichie rapidement avec des masses populaires maintenues dans la pauvreté, souvent dans les régions périphériques, rurales, ou enclavées.

Le terme présente plusieurs **limites**. D'abord l'émergence désigne un processus mais aucun critère n'a été défini pour caractériser son achèvement. On parle parfois de **pays émergés** à propos de la Chine ou du Brésil, ce qui sous-entendrait qu'on peut achever l'émergence sans atteindre pour autant le stade de pays « développé ». L'usage du mot, en insistant sur l'intégration financière du pays, néglige les aspects sociaux et surtout environnementaux. Par ailleurs, il peut donner l'impression de se satisfaire de l'absence de démocratie et de participation citoyenne dans les bouleversements sociaux que l'émergence entraîne.

Géoconfluence

Peut-on considérer le Bangladesh comme un nouvel Etat émergent ? un modèle ? Par Asie du Sud on comprend les L'Inde, le Bangladesh, le Pakistan, le Népal, le Bhoutan, les Maldives ? représentant un quart de la population mondiale. Cet espace est inséré dans la mondialisation des échanges mais concentre aussi des inégalités socio-spatiales très fortes.

La diversité des économies nationales et des territoires à différentes échelles nous invitent à questionner l'émergence et ses limites .

Comment se traduit , à différentes échelles, l'émergence économique et sociale en Asie du Sud ? Dans quelle mesure permet-elle de sortir du sous-développement ?

I. UNE INTEGRATION A LA MONDIALISATION RELATIVEMENT RECENTE QUI A PERMIS UNE EMERGENCE ECONOMIQUE ET SOCIALE

A. Les phases différenciée de l'émergence en Asie du Sud

1. Les critères de l'émergence

En 2001, un économiste de Goldman Sachs introduisait l'acronyme BRICS pour marquer l'entrée des pays émergents dans l'économie mondiale. Le concept d'émergence connaît un renouveau marqué qui correspond à un contexte international profondément métamorphosé. Depuis l'apparition de ce concept, des classifications aux critères larges et parfois vagues sont apparues pour tenter d'identifier les nouveaux pays émergents. Dix ans après, les BRICS ont émergé et sont confrontés aux défis de sociétés quasiment développées. Parallèlement, de nouveaux pays émergents, définis par cinq critères économiques, apparaissent. Ces critères sont une population nombreuse, un taux de croissance potentielle à dix ans oscillant autour de 5 %, une urbanisation à 50 % en croissance, des besoins en infrastructures permettant d'accompagner le décollage économique et une stabilité politique qui permet de mettre en œuvre des projets à long terme.

En vertu de ces critères, les prochains pays émergents sont les BENIVM, désignant le Bangladesh, l'Éthiopie, le Nigeria, l'Indonésie, le Vietnam et le Mexique. Déjà, derrière les BENIVM, d'autres pays, disposant d'une population moins nombreuse et d'une économie davantage liée à l'exploitation des matières premières, sont prêts à prendre le relais de la croissance mondiale ou, du moins, à y participer fortement. Or la France est économiquement peu présente dans les BENIVM et ne fournit pas (encore ?) les efforts nécessaires pour redéployer ses moyens économiques et commerciaux vers ces futures puissances économiques.

À ce titre, il convient de repartir de l'analyse première de Jim O'Neill, qui combinait les deux facteurs essentiels au développement : le facteur économique et le facteur démographique.

Cinq critères peuvent ainsi être retenus pour identifier les prochains grands pays émergents, cinq critères cumulatifs structurants qui permettent de définir finement l'émergence économique.

Le premier critère est la population. Elle doit être suffisamment nombreuse – au moins 100 millions d'habitants – pour constituer un marché domestique important qui constitue à la fois le premier débouché de l'industrie locale, mais également le débouché des importations nécessaires à l'équilibre des échanges. Cette population doit connaître une croissance démographique

significative. Plus elle est jeune et éduquée, avec un taux d'alphabétisation féminine élevé, plus elle pourra contribuer au développement économique.

Le deuxième critère est une croissance économique potentielle ou, autrement dit, un sentier de croissance de long terme combinant le facteur travail et le facteur capital, à 10 ans, oscillant autour de 5%²². En effet, selon le modèle développé par l'économiste néoclassique américain Robert Solow²³, l'interaction d'un accroissement du stock de capital, de la quantité de travail et du progrès technique influence le niveau de l'activité.

Le troisième critère est une urbanisation importante ou fortement dynamique, puisque l'urbanisation est un facteur fondamental dans le décollage économique. La ville permet le développement des transports, l'accès à l'eau potable et à l'électricité notamment. Elle facilite les échanges. En ce sens, l'urbanisation est une condition indispensable à l'émergence.

Le quatrième critère est un besoin en infrastructures permettant d'accompagner le décollage économique. Il s'agit de faciliter les déplacements avec la construction de routes, de ponts, de voies ferrées, d'aéroports et d'infrastructures énergétiques. D'autre part, il faut assurer l'équilibre du mix énergétique en vue d'atténuer la dépendance vis-à-vis des fournisseurs extérieurs mais également d'assurer l'accès à l'eau courante et son traitement afin d'augmenter l'hygiène et de diminuer la mortalité infantile.

Le cinquième critère est constitué par une stabilité politique, indépendamment du type de régime, qui permet de mettre en œuvre des projets à long terme. L'exemple de la Chine a montré que le développement de l'économie ne va pas forcément de pair avec l'ouverture démocratique. Il montre, en revanche, qu'un pouvoir stable, détenteur d'une vision à long terme et d'une permanence dans les institutions, permet des politiques de grands travaux, comme la construction d'infrastructures énergétiques, de lignes ferroviaires à grande vitesse ou d'aéroports, nécessaires pour le développement économique d'un pays. En vertu de ces critères, et à quelques exceptions dans les pays retenus²⁴, les prochains pays émergents sont le Bangladesh, l'Éthiopie, le Nigeria, l'Indonésie, le Vietnam et le Mexique. Ces pays peuvent être regroupés sous le nouvel acronyme de BENIVM.

Laurence Danazio <https://www.fondapol.org/etude/laurence-daziano-vague-emergents/>

Jean-Benoît Bouron, Laurent Carroué et Hélène Mathian, « [Représenter et découper le monde : dépasser la limite Nord-Sud pour penser les inégalités de richesse et le développement](#) », *Géoconfluences*, décembre 2022.

2. Les acteurs de l'émergence

Réformes structurelles pour s'insérer dans des échanges mondiaux et libéraliser l'économie : l'objectif est d'attirer les Investissements directs à l'étranger les IDE

- L'Etat et les Etats
- Les FTN extérieures à laSUE DU Sud
- Entreprises nationales
- **Tata : un empire industriel indien né sous la colonisation**
- Fondé à la fin du XIX^e siècle par **Nusserwanji et Jamsetji Tata**, issus de la communauté parsi de Bombay, le groupe Tata est l'un des rares conglomérats à avoir émergé sous l'Empire britannique tout en restant profondément indien. Dès ses débuts, Tata combine

industrialisation, innovation sociale et paternalisme familial : aciéries, plantations, tissage mécanisé, et hôtellerie avec l'ouverture du **Taj Mahal Palace en 1903**, mais aussi des conditions de travail avancées pour l'époque — journée de 8 heures dès 1912, congés maternité, logements sociaux.

- Au XX^e siècle, Tata se diversifie dans l'acier, l'automobile, l'informatique, l'énergie et les télécommunications, tout en restant ancré en Inde. Ses sociétés emblématiques — **Tata Steel, Tata Motors, TCS** — deviennent des références mondiales, et le groupe emploie aujourd'hui plus de **600 000 personnes**, réalise **65 % de son chiffre d'affaires à l'export**, et possède près de 100 filiales dans 80 pays.
 - L'internationalisation est précoce et durable : dès le début du XX^e siècle, Tata investit en **Afrique de l'Est et du Sud** dans les mines, l'acier, la chimie et l'industrie pharmaceutique. Plus récemment, Tata Motors ouvre une usine au **Kenya**, TCS étend ses services informatiques en Amérique du Sud et Tata Communications développe des infrastructures globales, comme le câble **Seacom** et le réseau **TGN-EA**, connectant l'Inde à l'Europe et aux États-Unis. En Chine, le groupe emploie plus de 2 600 personnes, avec un chiffre d'affaires en forte progression grâce à ses usines et partenariats technologiques.
 - En Inde, Tata reste profondément ancré dans la vie quotidienne, de la **voiture populaire Tata Nano** aux véhicules de luxe **Jaguar Land Rover**, en passant par des solutions de logement abordable comme la **Tata Nano House**. Sous la direction de **Ratan Tata** puis de **Cyrus Mistry à partir de 2012**, le groupe a consolidé sa diversification et son internationalisation tout en préservant sa philosophie originelle : un **capitalisme familial ancré en Inde, tourné vers le marché mondial, combinant innovation, responsabilité sociale et expansion stratégique**.
 - Aujourd'hui, Tata illustre comment un conglomérat issu de la période coloniale a su s'imposer à l'échelle mondiale tout en restant un pilier de l'industrialisation et du développement social en Inde.
- Les institutions internationales
 - La diaspora et les remises
 - La classe moyenne : exemple de la consommation et du dvt des malls

B. Des processus différenciés en fonction des Etats

1. L'Inde en tête du peloton

a. [l'Inde entre 1947 et les années 1980](#)

Pour relancer l'économie atone en stagnation, Nehru lance une planification quinquennale, dans une économie mixte fondée sur la reconnaissance de l'entreprise privée aucune nationalisation des grands trusts industriels contrôlée par les temps et concurrencée par de nouvelles industries en plein essor dans le secteur public. L'Inde possède déjà des bases industrielles dans le textile où la métallurgie par exemple grâce au dynamisme traditionnel entrepreneurial de la communauté parci

et des castes marchandes comme les marwaris au nord ou les shiar au sud. La planification doit permettre la conciliation des objectifs de croissance économique et de justice sociale donc qualifie ce modèle de développement de socialisme à l'indienne en effet il ne s'agit pas de collectiviser les moyens de production ni de les nationaliser mais de concilier les intérêts des grands monopoles privés des PME et des lobbies paysans et de faire intervenir l'état dans la mesure où on peut pallier les insuffisances de l'économie de marché. Dès 1949 niru élabore les principes d'une politique économique volontariste fondée sur un développement autocentré principe qui dureront près de 4 décennies L'Inde met en place une politique de substitution des produits nationaux aux produits d'importation grâce à une réglementation assurons le contrôle majoritaire des entreprises de capitaux indiens ce qui limite la place du capital étranger dans l'économie nationale

en 1956 l'état élabore une politique industrielle appelé Industrial policy résolution avec 3 domaines l'un réservé au secteur public comprenant l'armement la production d'énergie les transports aériens et ferroviaires l'aéronautique l'exploitation des principales ressources minières un 2e domaine où les secteurs publics et privés peuvent se concurrencer dans la sidérurgie la construction d'équipements lourds la chimie de base les transports routiers maritimes et enfin le 3e domaine est la liberté d'entreprise qui concerne tous les autres secteurs la production de biens de consommation courante de grands groupes comme celui de Tata vous profitez de cette politique la multiplication des institutions financières prétend à faible taux encourage les petites industries et le secteur traditionnel de l'artisanat des ateliers villageois. Cependant cette politique industrielle limite la capacité de production et ne favorise pas les exportations en raison d'un appareil productif insuffisant et obsolète l'endettement s'accroît en dépit de la production agricole qui fournit 80% des recettes d'exportation.

Né rougite les bases de son infrastructure économique et d'un aménagement du territoire avec une politique de développement des transports de l'industrie lourde dans le cadre de nouvelles villes industrielles des ressources énergétiques mais tous ces efforts demeurent encore insuffisants dans les années 90.

On assiste à une libéralisation économique progressive les taux de croissance de l'un d'entre 1960 et 1980 sont beaucoup plus faibles que les voisins asiatiques moins de 3% par an les industries ne sont pas compétitives ils n'ont pas assez de bénéfices le système de contrôle bureaucratique avec les principes des quotas des restrictions et des licences s'accompagne une forte corruption.

l'économie était en grande partie une économie mixte (socialiste pour la plupart) à porte fermée, minée par un contrôle fort sur les industries par le biais de ses énormes entreprises du secteur public, et les secteurs ouverts aux acteurs privés étaient fortement contrôlés par l'appareil d'État et la bureaucratie par le biais d'une multitude de licences raj (règlements ou permis nécessaires pour créer et exploiter une entreprise en Inde) et de restrictions qui ont freiné l'esprit d'entreprise. Les principaux aspects de l'économie étaient contrôlés par l'État et des licences étaient accordées à un petit nombre de personnes. Ainsi, aucune entreprise privée ne pouvait se livrer à une activité économique ou entrepreneuriale significative sans l'approbation préalable du gouvernement, qui favorisait largement les entreprises publiques ou les grandes entreprises familiales qui avaient le pouvoir dans les cercles politiques d'obtenir des faveurs, favorisant ainsi la corruption et le favoritisme.¹

b. Le décollage indien

¹ <https://www.revueconflits.com/inde-economie-croissance-mohit-andand/>

Une telle politique est le résultat de la domination coloniale de l'Inde pendant près de 150 ans, ce qui explique qu'après l'indépendance (en 1947), l'idée que « la souveraineté économique est primordiale, associée à l'idéologie socialiste pour le bien-être de la population » s'est enracinée. Cette politique a été largement suivie par Nehru (premier Premier ministre de l'Inde) et plus tard par sa fille Indira Gandhi. Cette dernière a ensuite adopté une politique de nationalisation proactive lorsque de nombreux secteurs et industries ont été nationalisés. L'économie était fermée (tournée vers l'intérieur) et largement isolée du monde extérieur, les importations étaient fortement freinées par l'imposition de droits de douane élevés et les licences d'importation empêchaient les produits étrangers d'atteindre le marché. C'est pourquoi une planification quinquennale indépendante, non alignée et influencée par l'Union soviétique a été au centre du parcours économique de l'Inde jusqu'en 1991, date à laquelle elle a entamé son voyage de libéralisation.

C'est à partir des années 1970 que rajiv Gandhi en mettant en place qui succède à sa mère veut faire entrer l'Inde dans l'an 2000 en mettant en place une politique économique d'inspiration libérale il faut donc ici une libéralisation des importations et des investissements étrangers et une déréglementation des pans entiers de l'économie en un développement des joints wincher et une réduction des droits de douane favorisant ainsi l'importation de biens d'équipement et de biens de consommation longtemps inexistantes sur le marché indien comme les appareils électroniques électroménagers scooters et cetera

Entre 1985 et 1990 Les taux de croissance progresse de 5 à 7% par an les la tertiarisation se développe les services sont largement informatisés et le secteur bancaire est prospère mais les effets de la croissance sont concentrés le long des axes routiers renforçant les inégalités régionales au profit des des régions potentiellement industrielles comme le maharashtra le goût de larat le penjab et les États du Sud. En revanche les États de la ceinture hindi comme le billard le rajasthan l'uttar Pradesh et le matin dia Pradesh pauvre en infrastructures attire moins les investisseurs les restructurent la libéralisation favorisant les restructurations et les privatisations n'a fait qu'à croître d'inégalités régionales.

« libéralisation, la privatisation et la mondialisation » (GPL)

En 1991 l'Inde se trouve confronté à une terrible crise de l'endettement Conduisons au recours au crédit du FMI et à une intensification du contrôle des importations point cette crise est aggravée par l'assassinat de ravija Gandhi en mai 91 et permet aux parties du congrès de revenir au pouvoir Des mesures sont alors prise dans l'urgence comme la dévaluation de la monnaie de 20% le relèvement des taux d'intérêt point c'est réformes vont entraîner une réduction rapide du déficit budgétaire de l'Inde avec par exemple la quasi abolition du système complexe des licences industrielles l'approbation de participation étrangère majoritaire et l'importation libre de matières premières et de moyens de production une chute des droits de douane un mise en place d'un d'une TVA à l'exception de l'armement nucléaire tous les secteurs sont ouverts aux capitaux étrangers capitaux privés locaux où étrangers des secteurs comme la défense les télécommunications les constructions les chemins de fer les assurances les infrastructures de transport sont davantage ouverts aux investissements directs à l'étranger.²

² <https://www.fondapol.org/etude/laurence-daziano-vague-emergents/> 2013

Depuis 2014 Parmi les initiatives emblématiques figure « Make in India », visant à faire du pays un pivot industriel d'ordre mondial⁽¹⁾. À cela s'ajoutent « Digital India » et la plateforme India Stack, facilitant l'identité numérique, les paiements électroniques et l'authentification en ligne, éléments qui ont conjointement permis de poser les bases de la démonétisation entreprise en 2016. De plus, l'objectif d'autonomie stratégique se concrétise progressivement dans le programme « Atmanirbhar Bharat », destiné à réduire la dépendance extérieure dans les secteurs clés ⁽⁴⁾.

<https://www.revueconflits.com/inde-economie-croissance-mohit-andand/>

2. Sri Lanka

3. Népal

le Népal a toujours été indépendant. Longtemps constitué de petits royaumes, il fut unifié et délimité selon les frontières actuelles en 1769, suite à la conquête de P.N. Shâh, premier roi d'une dynastie au pouvoir jusqu'à l'abrogation de la royauté en 2008 [7]. Entre 1769 et 1951, le pays s'est fermé à tout étranger, en devenant une monarchie absolue, particulièrement méfiante à l'égard des puissances occidentales présentes dans le sous-continent indien. Le pays a donc été tenu longtemps dans l'isolement, non du simple fait de sa géographie physique (montagnes au nord, forêt dense infestée de malaria au sud), mais du fait d'une décision politique reconduite 182 ans par le pouvoir en place. Le réseau de transport et de communication était alors peu développé, et permettait aux populations des déplacements uniquement à pied. L'ouverture du pays s'effectue en deux temps. En 1951, après la chute de l'Empire britannique et l'Indépendance de l'Inde (1947), un mouvement d'opposition au régime en place permet à la famille royale népalaise de retrouver son pouvoir, qu'elle démocratise, soutenue alors par l'Inde. Les frontières s'ouvrent aux étrangers et aux influences extérieures. L'expérience démocratique ne dure que 10 ans, mais les frontières restent ouvertes, tout du moins la frontière sud avec l'Inde, car celle du nord, fermée en 1959 avec l'occupation chinoise du Tibet, ne s'ouvre depuis que par intermittence. Depuis, le Népal diversifie ses relations diplomatiques et fait appel à l'aide internationale pour financer ses premiers programmes de développement et de modernisation. En 1991, suite à une insurrection populaire et un blocus économique imposé par l'Inde, le Népal devient une démocratie parlementaire sur le modèle de Westminster.

1.2. L'ouverture et ses répercussions politiques et économiques locales

Toute une série de grandes transformations liées à l'ouverture politique et économique du pays font sentir leurs répercussions dans les villages de la région étudiée. La démocratisation permet la naissance d'une multitude de partis politiques, jusque-là interdits, ainsi qu'une politisation des habitants. L'ouverture économique, avec la libéralisation de certains secteurs, débouche sur une expansion de l'économie de marché et l'arrivée de produits étrangers sur les marchés locaux, notamment des produits chinois peu chers, accessibles à une population à faibles revenus. L'aide financière internationale se renforce, offrant un droit de regard nouveau des pays donateurs sur les politiques du Népal, notamment en matière environnementale. Dans les années 1990 émergent aussi une multitude d'ONG, soit locales soit internationales, venant concurrencer économiquement et politiquement le gouvernement népalais. Le tourisme, limité dans les années 1950 aux grandes expéditions vers les massifs des Annapurna et de l'Everest, se démocratise, attirant non plus seulement les alpinistes mais également les randonneurs, et devient la principale entrée de devises

étrangères (Sacareau, 1997). Dans le domaine agricole, la [Révolution Verte](#) asiatique se diffuse lentement dans le pays.

Ces transformations, concomitantes mais pas forcément liées entre elles, ont des répercussions les unes sur les autres et agissent de manière non coordonnée et différenciée selon les lieux. Elles sont autant de contrecoups ou d'expositions à un contexte nouveau, qui entraînent certaines régions du Népal dans un processus de modernisation. C'est ce qui peut s'observer à l'échelle locale, dans la région du Népal central, parmi les Tamang, relativement représentatifs d'autres groupes du Népal.³

II. **UNE EMERGENCE DONT LES MOTEURS SONT L'URBANISATION ET L'INDUSTRIALISATION**

A. **Croissance accélérée de l'urbanisation depuis les années 1980**

1. **Une croissance urbaine générale**

Depuis les années 2000, la plupart des pays sud-asiatiques connaissent une forte progression de leur taux d'urbanisation. Il est difficile d'avoir des chiffres récents pour l'Inde et le Sri Lanka, puisque les derniers recensements datent de 2011 et 2012. Selon les *World Urbanization Prospects* de l'ONU et la Banque mondiale, l'urbanisation officielle a évolué entre 2000 et 2020 : en Inde de 27 % à 35 %, au Bangladesh de 24 % à 39 %, au Pakistan de 33 % à plus de 40 %, et elle dépasse 60 % au Bhoutan et aux Maldives.

Mais ces chiffres cachent certaines réalités. En Inde, par exemple, 44 % de la croissance urbaine entre 2001 et 2011 provient de la reclassification de villages en villes recensées. Cela correspond à une urbanisation in situ (voir le cas de Mumbai) (Ellis, Roberts, 2016). Les migrations contribuent à l'urbanisation, mais elles restent moins importantes que l'accroissement naturel : de 1961 à 2011, la migration nette ne représente qu'environ 20 % de la croissance urbaine, contre 60 % pour l'accroissement naturel de 1960 à 2001, et encore 44 % sur la décennie 2001-2011 (Bhagat 2014, cité par Dupont, 2017).

L'amélioration des réseaux de transport et la densification des périphéries rurales et urbaines favorisent une urbanisation diffuse. La petite ville reste proche des habitants, ce qui limite l'exode rural (Denis, Marius-Gnanou, 2011). Les migrations rurales ou interurbaines sont souvent de courte distance, facilitées par les réseaux familiaux ou communautaires. Les déplacements circulaires, quotidiens ou saisonniers, permettent de travailler en ville tout en résidant au village, réduisant les coûts de logement (Marius, 2021).

Les motivations sont variées : trouver un emploi mieux rémunéré, compléter le revenu familial, travailler temporairement hors du secteur agricole, rembourser des dettes liées aux mariages, ou profiter d'opportunités dans les plantations, la construction, le textile et les services domestiques. Les femmes représentent plus de 49 % des migrants, à la fois pour les migrations matrimoniales et comme force de travail urbaine informelle.

Cette dynamique dépasse l'Inde : au Bangladesh, Dhaka et Chittagong attirent des migrants venus de districts ruraux surpeuplés comme Barisal ou Rajshahi. Au Pakistan, Karachi reçoit des centaines de milliers de migrants du Sindh rural, du Baloutchistan et du Khyber Pakhtunkhwa. Au Sri Lanka, Colombo et ses banlieues industrielles recrutent dans tout le pays. Au Népal et au Bhoutan,

³ Blandine Ripert, « [Un processus de mondialisation observé à l'échelle locale au Népal central : transformations agricoles, économiques, politiques et sociales au bout du monde](#) », *Géococonfluences*, mars 2015.

Katmandou et Thimphu voient affluer des populations internes, souvent combinées à une émigration internationale saisonnière, notamment vers les pays du Golfe.

2. L'exemple de l'Inde

3. Une mondialisation et une libéralisation économique qui stimulent l'urbanisation et la métropolisation

Parallèlement, la mondialisation et la libéralisation économique depuis les années 1990-2000 stimulent fortement l'urbanisation. Les grandes métropoles et capitales régionales s'insèrent dans les chaînes de valeur mondiales, attirant investissements et infrastructures. Bangalore et Hyderabad se spécialisent dans les technologies de l'information, Chennai dans l'automobile et l'aéronautique, Dhaka dans le textile, Karachi dans le commerce maritime et l'industrie lourde.

L'industrialisation et la tertiarisation créent de nouveaux bassins d'emploi, même dans des villes secondaires : textile à Tiruppur (Inde) et Gazipur (Bangladesh), cuir à Ranipet (Inde), sidérurgie à Faisalabad (Pakistan), tourisme à Galle (Sri Lanka). Cela favorise une urbanisation diffuse le long des corridors économiques et contribue à la transition urbaine rapide du XXI^e siècle.

Cette transition entraîne une recomposition des réseaux urbains : le poids des grandes métropoles évolue, tandis que les villes secondaires connaissent un essor inédit, redessinant progressivement la carte urbaine de l'Asie du Sud. K.Marius

C'est le tournant de la libéralisation économique

Dans tous ces pays, les villes sont considérées comme les moteurs de la croissance économique, et les métropoles comme le fer de lance des réformes de libéralisation, contribuant à environ 75 % du PIB. La plupart des pays des mondes indiens combinent l'essor de grandes métropoles et le dynamisme des villes secondaires. En Inde et au Pakistan, le réseau urbain reste relativement polycentrique, sans qu'aucun centre unique n'écrase les autres par sa taille démographique. Au Pakistan, Karachi, Lahore et Islamabad-Rawalpindi structurent la hiérarchie urbaine. En Inde, la hiérarchie métropolitaine a évolué : sept grandes mégapoles dominent aujourd'hui — Mumbai, Delhi, Kolkata, Ahmedabad, Bengaluru, Hyderabad et Chennai. Historiquement, Kolkata a été la première ville d'Asie hors pays industrialisés à dépasser le million d'habitants en 1872, mais elle a été dépassée en 1991 par Mumbai, moteur financier et industriel du pays. Depuis le début du XXI^e siècle, Delhi s'impose comme la plus grande agglomération, avec près de 23 millions d'habitants en 2011, devant Mumbai et Kolkata.

À l'inverse, certains pays présentent une primatie urbaine marquée. Au Bangladesh, Dhaka concentre environ 40 % de la population urbaine et centralise les fonctions politiques, économiques et culturelles, reléguant Chittagong et Khulna à un rang inférieur. Au Sri Lanka, Colombo domine largement, bien plus que la capitale administrative Sri Jayawardenepura Kotte. Au Bhoutan, Thimphu regroupe plus de 40 % de la population urbaine et souffre de la hausse des prix des carburants et des produits essentiels. Aux Maldives, Malé concentre près d'un tiers de la population nationale et la quasi-totalité des fonctions centrales. Enfin, au Népal, la vallée de Katmandou rassemble la majorité des habitants urbains et des fonctions nationales.

Dans le même temps, les villes secondaires connaissent un dynamisme important. Au Bangladesh, des centres intermédiaires comme Sylhet, Rangpur ou Barisal enregistrent parfois une croissance supérieure à celle de Dhaka. Au Pakistan, Faisalabad, Multan ou Gujranwala s'affirment comme pôles industriels régionaux. Même au Bhoutan, au Népal et aux Maldives, la croissance des petites capitales provinciales comme Thimphu, Pokhara ou Addu City densifie le maillage urbain.

Dans l'Inde du Sud, Chennai illustre parfaitement cette recomposition. La capitale du Tamil Nadu a su tirer parti de son héritage colonial, comme le port et le réseau ferroviaire, et de politiques régionales volontaristes pour devenir un pôle industriel et tertiaire majeur, notamment dans l'automobile, l'aéronautique et les

technologies de l'information. Elle anime un système urbain régional dense, intégré à des réseaux productifs internationaux, avec des villes comme Coimbatore, Madurai ou Tiruchirappalli.

Exemple de Mumbai

Mégalopole de 24 millions d'habitants (9^e rang mondial), Mumbai est la capitale économique et financière de la septième puissance mondiale. Si elle est un concentré de la modernité à l'échelle nationale, la ville est entravée par de nombreux dysfonctionnements économiques, urbains, sociaux et environnementaux. Son profond dualisme interroge la notion même d'émergence. Il souligne les immenses défis internes que l'Inde doit encore relever pour s'affirmer comme puissance.

La capitale économique de l'Inde

Portugaise en 1534 puis britannique de 1661 à 1947, Mumbai devient avec l'indépendance la capitale économique et financière au détriment de Kolkata, du fait du dynamisme de ses élites locales et de sa diversité fonctionnelle. Elle polarise aujourd'hui 5 % du PIB, mais 25 % de l'industriel, 40 % du commerce maritime, 70 % des activités financières, 60 % des sièges des FTN indiennes (ICICI, Tata, Mahindra, NPC, Reliance...), 42 % des IDE et des fonctions culturelles importantes (studios de Bollywood).

Les grandes métropoles jouent un rôle majeur d'interface dans l'insertion des espaces régionaux indiens dans la mondialisation. La métropolisation de l'Inde est d'autant plus vive que les facteurs d'efficacité et de modernité y sont limités donc géographiquement polarisés. L'organisation du pays par ses métropoles est très hiérarchisée avec trois anciens ports coloniaux (Mumbai, Kolkata et Chennai), Delhi, la capitale politique, et Hyderabad et Bangalore, dopées par les nouvelles technologies.

Capitale du puissant État du Maharashtra, Mumbai organise un axe de développement littoral courant de Surat et Ahmadabad (*cf.* la ligne TGV lancée en 2017) au nord à Panaji au sud, et draine une vaste aire d'influence continentale valorisée par d'importants travaux hydrauliques et agricoles. La création d'un corridor industriel et logistique Delhi/Mumbai, lancé en 2007 (fret ferroviaire, autoroute...), doit renforcer la création progressive d'une vaste région métropolitaine vers Delhi (27 millions d'habitants).

Une grande métropole duale des Suds

La ville du Grand Mumbai (438 km², 13 millions d'hab. 25 000 hab./km²) s'inscrit dans une région métropolitaine de 4 355 km² et 24 millions d'habitants (4 700 hab/km²). Mais à l'échelle intra-métropolitaine, Mumbai s'avère un géant aux pieds d'argile du fait des nombreux dysfonctionnements qui entravent son développement. À partir du vieux noyau colonial saturé du fait de fortes contraintes de site, la métropole a connu une explosion démographique (+ 6 millions d'habitants en 15 ans) et une croissance urbaine chaotique qui, partant de la presqu'île, s'est poursuivie à plus de 60 km au nord. Si la croissance économique a permis l'apparition de nouvelles couches moyennes salariées, les inégalités sociales et économiques (pauvreté, surpopulation, sous-emploi, poids du secteur informel...) en font une structure spatiale très duale du fait de logiques de ségrégations très vives. Dans le Grand Mumbai, alors que l'habitat aisé tend à se développer sur le littoral de la mer d'Arabie, les *slums*, qui accueillent la moitié de la population (*cf.* celui de Dharavi, le plus grand d'Asie), occupent les interstices urbains dégradés disponibles et se

diffusent dans le poumon vert du parc national Sanjay Gandhi et au-delà. L'explosion des mobilités sature totalement les systèmes et les infrastructures de transport malgré la construction de nouvelles lignes de métro.

Face à ces défis, la Grande Région Métropolitaine de Bombay (Grand Mumbai) tente de réorganiser son système urbain et productif à une échelle spatiale toujours plus large en débordant largement de ses limites administratives vers le nord et surtout l'est. Ces logiques s'appuient sur la création de huit nouvelles villes périphériques (Vasai-Virar, Thane, Bhiwandi, Navi Mumbai, Panvel...) censées répondre à la croissance démographique, sur les transferts d'activités industrielles et sur la création de nouvelles infrastructures (aéroport international de Navi Mumbai, projet de ponts...). Enfin, politiquement, la ville est dominée depuis vingt ans par les régionalistes d'extrême droite du Shiv Sena, un parti xénophobe hindouiste ultra nationaliste alors que le poids des mafias et groupes criminels y est considérable.

B. Les autres territoires de l'émergence

1. Les corridors

L'État indien s'est engagé depuis les années 2000 dans une politique de développement territorial orientant les investissements le long de corridors où sont implantés des infrastructures de transport modernisées et des zones spécialisées pour recevoir des entreprises. Cinq « corridors industriels ou économiques » ont été officiellement identifiés par les décideurs, reliant les plus grandes agglomérations du pays. L'analyse des localisations d'entreprises montre que, dans un contexte de croissance forte et soutenue, une polarisation de l'économie du pays se poursuit au profit des principales métropoles et le long de corridors, construisant de grandes régions où se diffusent les investissements et les activités de production. Les logiques d'implantation des entreprises obéissent à des déterminants complexes. Elles sont éloignées des stratégies de développement de l'État et s'effectuent dans la cadre d'une gouvernance qui affirme le rôle des pouvoirs publics régionaux et des acteurs privés dans la structuration du territoire indien.

Le *Delhi-Mumbai Industrial Corridor* (DMIC) est le premier qui fut planifié et celui dont le développement est le plus avancé des cinq corridors qui sont mis en place⁹. Il inclut la construction de zones industrielles orientées, de régions d'investissement, de parcs industriels, de ports, d'aéroports, et de centrales électriques. Sept villes nouvelles sont implantées le long du corridor et plusieurs centres logistiques sont prévus. Une institution dédiée, la *Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation Limited* (DMICDC), est mise en place en 2007 avec la collaboration du gouvernement japonais pour lier les deux plus grandes agglomérations indiennes, d'une part, Delhi, la capitale politique, et d'autre part, Mumbai, le cœur économique du pays, intégrant également Ahmedabad, ainsi que plusieurs villes du Gujarat, un des États les plus dynamiques du point de vue industriel. Le projet repose sur de nombreux investissements, publics et privés, qui ont pour but de moderniser ou de construire d'importantes infrastructures de transport et d'encourager le développement de l'industrie et du commerce. Huit aires d'investissements industriels prioritaires sont ainsi définies le long du corridor¹⁰.

¹⁶Le gouvernement japonais se place également en soutien d'un second corridor liant Chennai à Bengaluru, sur une distance d'environ 560 km. Le *Chennai Bengaluru Industrial Corridor* (CBIC), d'ampleur limitée, s'organise autour de trois pôles, Tumkur au Karnataka, Ponneri au Tamil Nadu et Krishnapatnam en Andhra Pradesh, et comporte une trentaine de projets d'investissements

priorisant différents secteurs. Il devrait s'articuler autour de deux axes de transport en cours de développement, un réseau ferroviaire dédié aux marchandises et une voie autoroutière.

17Les troisième et quatrième corridors en cours de mise en place se situent de part et d'autre du CBIC. L'un concerne le lien entre Bengaluru et Mumbai, le *Mumbai Bengaluru Economic Corridor* (BMEC). Il est soutenu par un accord avec le gouvernement britannique signé en 2013 et accorde une grande importance aux investissements dans les infrastructures de transport, incluant les ports et leur intégration régionale. Projet ambitieux, le *BMEC* s'organise autour de sept pôles d'investissement prioritaire, Dharwad, Belagavi, Chitradurga-Davangere en Andhra Pradesh et Pune, Satara, Solapur, Sangli au Maharashtra. L'autre corridor s'étend vers le nord à partir de Chennai. Nommé *Vizakhapatnam Chennai Industrial Corridor* (VCIC), il est, lui, soutenu par l'*Asian Development Bank* qui a désigné deux pôles spécifiques d'investissements, la ville portuaire de Vishakhapatnam et les villes proches de Srikalahasti et Yerpedu, toutes situées en Andhra Pradesh,

18Le dernier corridor s'étend sur 1 839 km le long de la plaine indo-gangétique, au nord du pays, le long d'un axe de transport en construction, l'*Eastern Dedicated Freight corridor* entre Khurja et Mugalsarai, et participe du développement d'un réseau de voies navigables, l'*Inland Waterway System*, qui s'étend d'Allahabad à Haldia. Nommé *Amritsar Delhi Kolkata Industrial Corridor* (ADKIC), il correspond à un immense plan d'investissement de long terme concernant les territoires les plus peuplés de l'Inde. Il s'agit d'un projet national élaboré et soutenu par le *Ministry of Commerce and Industry* qui concerne sept États de la fédération. Chacun d'entre eux est sollicité pour venir en appui d'une vingtaine de grandes villes situées sur le corridor et pour développer au moins une zone industrielle sur leur territoire respectif.

Le secteur privé, national et étranger, a été sollicité, de même que les bailleurs de fonds internationaux comme la Banque Mondiale, sans oublier les gouvernements étrangers. Concernant le financement des corridors, un mécanisme mobilisant des investissements des secteurs publics et privés, avec l'appui des banques multilatérales de développement, est d'ailleurs fortement recommandé par la BAD. Le modèle suivi est donc celui des partenariats public-privé, qui dans les pays asiatiques trouvent souvent un appui d'investisseurs japonais, sud-coréens ou chinois, encadrés par leur gouvernement.

Ainsi, les grands projets d'infrastructures de transport dont la réalisation, en Inde comme dans beaucoup d'autres pays, est centrale dans le développement des corridors, repose fortement sur l'appui des acteurs privés. Ces procédures qui existaient déjà dans les années 1990 ont été fortement encouragées par l'État indien à partir de 2012¹³. De nombreux appels d'offre ont été lancés par la *National Highways Authority of India* (NHAI) et ont reçu beaucoup de réponses de la part d'entreprises du secteur qui voient dans ces investissements l'opportunité de récolter d'importantes redevances. Afin de gérer ces projets aux mieux, des institutions *ad hoc* ont été créées, comme le *Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited* (DFCCIL), qui est sous la compétence du *Ministry of Railways*, mais dont le mode de gouvernance intègre les acteurs privés. Ce nouvel intérêt des politiques de développement territorial en Inde pour une gouvernance public-privé apparaît déjà clairement dans le cadre de la mise en place des SEZ. Dans l'État du Gujarat, la gestion des SEZ tend par exemple à être dominée par les acteurs privés, bien que le gouvernement cherche à conserver un contrôle en se réservant l'accord de licences d'exploitation. Ces dernières sont progressivement transférées à des partenariats public-privé, et ensuite au seul secteur privé. Il en est de même des *Smart Cities* qui sont financées par des Fonds Communs de

Créance (*Special Purpose Vehicles*) présidé par un directeur général en charge d'attirer les investissements privés et publics et de développer des projets pour les villes concernées.

Philippe Cadène et Yves-Marie Rault, « Les corridors industriels en Inde », *EchoGéo* [En ligne], 49 | 2019, mis en ligne le 23 octobre 2019, consulté le 20 août 2025. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/17830> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.17830>

2. Les zes

Les **zones économiques spéciales (ZES)** sont des zones franches, à l'échelle d'un port, d'un quartier ou d'une ville, fonctionnant comme des enclaves économiques et fiscales.

En Inde Les **SEZ** (*Special Economic Zones*), sont des zones franches créées par le gouvernement central indien à partir de 1965. La première a vu le jour à Kandla, dans le Gujarat : cette EPZ (*Export Processing Zone*) fut la première zone franche d'Asie. Les premières EPZ étaient spécialisées dans la production de produits à haute valeur ajoutée (joaillerie, électronique) et à main-d'œuvre qualifiée, à la différence des zones économiques spéciales des autres pays.

Une accélération a lieu à partir du *SEZ Act* de 2005 qui permet aux acteurs privés et aux agences de développement industriel des États de l'Union indienne de créer leurs SEZ (Rouanet et Varrel, 2015). Pour attirer les investissements étrangers, ces zones bénéficient d'importants avantages fiscaux et d'une meilleure qualité des infrastructures (électricité, transports). Leurs productions surtout destinées à l'exportation connaissent une très forte croissance.

Elles constituent des enclaves extraterritoriales : terrain (disponible), fiscalité (allégée), bureaucratie (allégée), infrastructures (améliorées), de toutes les tailles, dans un ou plusieurs secteurs industriels, avec des acteurs variés : privés (par exemple Nokia, Flexotronic, Mahindra, Reliance) ou publics (État fédéral, État fédéré ou même Singapour).

Exemple au Bangladesh

L'année 2022 a marqué le 50e anniversaire de l'établissement des relations diplomatiques entre le Japon et le Bangladesh. Le 6 décembre de la même année, la zone économique spéciale du Bangladesh (BSEZ pour Bangladesh Special Economic Zone) a été officiellement inaugurée en grande pompe. M. Kawachi Taro, l'un des participants à la cérémonie et président de Bangladesh SEZ Ltd. (BSEZ Ltd.), a déclaré : «Le 50e anniversaire de nos relations bilatérales est l'occasion pour nous de procéder à l'ouverture de cette zone d'activité appelée à transformer la structure industrielle du Bangladesh».

La BSEZ est la première zone économique spéciale (parc industriel) du Bangladesh répondant aux normes internationales. Les préparatifs en vue de sa création étaient en cours depuis de nombreuses années, le Japon offrant son soutien par l'intermédiaire de la JICA comme symbole de l'amitié entre les deux pays. Ce soutien était fondé sur la conviction que cette initiative entraînerait une diversification industrielle du Bangladesh, jusqu'alors exclusivement tributaire de sa production textile. Nous vous proposons de découvrir comment la JICA a apporté une coopération globale à la BSEZ.

<https://www.jica.go.jp/french/information/topics/2023/20230731.html>

Le gouvernement bangladais envisage de développer une centaine de zones industrielles dans le pays dans le cadre d'un plan ambitieux de création de parcs industriels. Parmi ces zones, trois devraient répondre aux normes internationales : la BSEZ à Narayanganj, la BSMSN dans la zone de Mirsharai Upazila au nord de Chittagong, et la zone de Matarbari-Moheshkhali à Cox's Bazar. Les zones de Mirsharai et de Matarbari sont situées sur le front de mer et devraient attirer des industries lourdes qui remplaceront l'industrie de l'habillement. Pour cette raison, elles sont considérées comme des zones et des secteurs prioritaires dans le cadre de l'initiative «Ceinture de croissance industrielle du golfe du Bengale» (BIG-B) annoncée lors du sommet Japon-Bangladesh de 2014.

La *Bangladesh Export Processing Zone Authority* (BEPZA) a lancé en septembre 2018 le projet d'une zone économique spéciale (*Export Processing Zone*) à Mirsarai, près de Chittagong.

Elle espère attirer pour 1,25 Mds \$ d'investissements tournés vers l'exportation, créant 150.000 emplois. La première phase qui accueillera 250 usines est prévue pour juin 2021.

Huit zones d'exportation sont déjà en activité, à Chattogram, Dhaka, Mongla, Cumilla, Ishwardi, Uttar (Nilphamari), Adamzi and Karnaphuli. Elles représentaient en avril 2018 un investissement cumulé de 4,28 Mds \$ répartis sur 600 implantations, dont 469 sont en production. Depuis leur création jusqu'à février 2018, ces zones ont exporté pour 64,06 Mds \$, créant 486.000 emplois, à 64% féminins.

<https://www.tresor.economie.gouv.fr>

Appelée parfois Chittagrām, la ville de Chittagong est le principal port du [Bangladesh](#) sur l'[océan Indien](#), situé juste au nord du Karnapuli.

Chittagong était déjà connue des navigateurs arabes. Conquise par les musulmans au xiv^e siècle, elle fut prise par les Arakanais au xv^e siècle. En 1666, le gouverneur moghol du Bengale, qui occupa la province, rebaptisa la ville Islāmābād. Chittagong fut cédée à la Compagnie anglaise des Indes orientales en 1760. Les voyageurs portugais et vénitiens la nommèrent Porto Grande et la décrivirent comme la plus riche cité du royaume du Bengale.

L'agglomération urbaine est un important centre de communications (routes, voies ferrées, liaisons aériennes) relié à [Dacca](#) (Dhaka), à Cox's Bāzār, à [Calcutta](#) (Kolkata) et à Rangoun (Yangôn).

Elle est la deuxième ville du Bangladesh (plus de 3,2 millions d'habitants au recensement de 2022) par son importance industrielle, et ses usines (filatures de coton et de jute, constructions mécaniques) s'étendent du nord au nord-est. Le splendide port naturel de Chittagong, pourvu de nombreux bassins et jetées, a pris une grande extension depuis 1947, lorsqu'elle a accueilli beaucoup d'entreprises commerciales qui quittaient Calcutta. Chittagong exporte la plupart du thé et du jute que produit le Bangladesh. Entendant prendre sa part de la multiplication des échanges induite par la globalisation, le port s'est engagé dans une politique de développement soutenue, qui s'est traduite, en 2006-2007, par l'ouverture d'un nouveau terminal pour containers. En parallèle, les infrastructures routières et ferroviaires sont renouvées afin de répondre à l'accroissement du trafic vers l'intérieur. Le contraste n'en est que plus saisissant entre cette zone économique en plein

devenir et les cimetières à bateaux situés à quelques centaines de mètres, où viennent s'échouer les paquebots et autres navires, parfois pleins d'amiante, avant dépeçage.

La ville possède plusieurs hôpitaux, un musée ethnologique, une faculté de médecine, un institut technologique et une université (1966). Aux environs on trouve un collège militaire (Faujdarhat) et une académie de marine marchande.

Encyclopédie universalis

Les smart cities en Inde

L'Inde mène l'un des plus vastes programmes de **villes intelligentes au monde**, avec 100 villes sélectionnées et un budget de 26 milliards de dollars pour plus de 5 000 projets. Lancée en 2015 par le Premier ministre Narendra Modi, la mission vise à **stimuler la croissance économique tout en améliorant la qualité de vie**, en rendant les villes vivables, inclusives et durables, avec des économies dynamiques offrant de multiples opportunités.

Chaque État crée un **Special Purpose Vehicle (SPV)** pour gérer la mise en œuvre locale. Les villes concernent environ **130 millions d'habitants**, soit 35 % de la population urbaine. Les projets portent sur les **infrastructures de base** : eau, électricité, assainissement, déchets, transport public, logement, connectivité numérique, sécurité, santé et éducation.

Vingt-deux villes, comme **Agra, Varanasi, Chennai, Pune et Ahmedabad**, devaient achever tous les projets d'ici 2023. La mission s'accompagne de programmes complémentaires : **AMRUT** pour les services de base et infrastructures, **HRIDYA** pour le patrimoine urbain, et **Digital India** pour l'accès aux services numériques.

L'objectif est de faire des villes les **moteurs de la croissance économique** : d'ici 2031, elles devraient représenter 70 % du PIB national et 90 % des recettes publiques. Cette stratégie s'inscrit dans la continuité du **JNNURM** lancé en 2005, mais celui-ci avait été critiqué pour le faible taux d'achèvement et le détournement partiel de fonds.

L'urbanisation rapide crée une forte demande en énergie, eau, assainissement, éducation et santé, nécessitant des **solutions intelligentes** pour gérer efficacement les ressources et améliorer la qualité de vie. Malgré l'ampleur de la mission, des défis persistent : gouvernance éclatée, marchés fonciers opaques, infrastructures insuffisantes et inégalités sociales.

3. Le développement portuaire et des façades

Le port international de Mongla est le deuxième port maritime du Bangladesh. Il est situé dans la partie sud-ouest du pays, à environ 71 miles nautiques en amont du golfe du Bengale. L'expansion du réseau de transport dans la région, avec un nouvel aéroport et de nouvelles connexions ferroviaires et routières, augmentera les besoins en capacités de manutention à l'avenir. Au nom de l'autorité portuaire de Mongla et du ministère de la marine marchande, Inros Lackner a résumé les options de développement futur du port dans un plan directeur, dans le contexte du développement infrastructurel et économique de l'ensemble de la région. L'un des défis à relever est la profondeur limitée du chenal d'accès. Les navires ayant un tirant d'eau maximum de 9 m ne peuvent entrer

dans le port qu'à marée haute. Le maintien de cette profondeur d'eau et l'approfondissement prévu de la rivière nécessitent d'importants travaux de dragage.

Le Sri Lanka traverse la pire crise économique de son histoire, mais une énorme zone économique spéciale, créée par une entreprise chinoise sur la baie de Colombo, vient de sortir de terre. Soumise à peu de contrôles étatiques, son but est d'attirer les sociétés financières.

Colombo Port City est une île de 269 hectares qui vient de naître sur la baie de Colombo, juste devant le palais présidentiel. Il s'agit d'une zone franche où un grand nombre de taxes et de règles bancaires sri-lankaise ne s'appliquent pas et qui n'accepte que des devises étrangères.

Cette zone économique spéciale est sortie de l'océan Indien grâce aux travaux de remblaiement menés par la compagnie China Harbour Engineering Company (CHEC), contrôlée par l'Etat chinois. L'investissement atteint 1,3 milliard de francs.

Plateforme offshore

En échange, CHEC détient les deux tiers des droits d'exploitation des terrains commerciaux de l'île. Pour l'instant, seul un début de marina et des clubs balnéaires ont été construits, mais à terme cette zone franche veut surtout attirer des sociétés financières. Le projet ne devrait pas être terminé avant les années 2040.

Le site "est un point de repère idéal pour faire des affaires en Asie du Sud. C'est une plateforme offshore comme le Luxembourg ou l'île Maurice", explique Thulici Aluwihare, directeur adjoint de CHEC Port City Colombo, dans l'émission Tout un monde de la RTS.

Le projet avait été dévoilé en 2014 par le président chinois Xi Jinping, un an après le lancement de son initiative des "nouvelles routes de la soie", un vaste plan visant à construire des infrastructures routière, ferroviaire et maritime à travers l'Asie et l'Europe pour stimuler le commerce.

>> A propos des nouvelles routes de la soie, lire aussi : ["Non, la Chine n'a pas une volonté d'hégémonie sur le monde"](#)

Cette zone économique spéciale jouit toutefois d'une autonomie qui inquiète au Sri Lanka. Elle est gouvernée par une petite commission qui rend des comptes uniquement au président de la République. Le Parlement n'a lui qu'un accès restreint à ces opérations. Et comme cette commission opère en dehors du contrôle bancaire du pays, beaucoup craignent que Colombo Port City ne se transforme en une place de blanchiment d'argent.

Le parti d'opposition SJB déplore l'absence de moyens de contrôle du gouvernement ainsi que l'exemption de taxes sur les affaires, et craint que la réputation du Sri Lanka ne soit au final entachée.

Succès encore incertain

Les promoteurs du projet ont pour l'instant du mal à attirer des investisseurs étrangers à cause de la crise économique qui frappe le pays. Mais à terme, rien ne prouve que ce projet, qui devra compter avec la concurrence de places comme Hong Kong ou Singapour, pourra véritablement séduire les investisseurs.

Et ce chantier rappelle un précédent douloureux. Après avoir eu du mal à rembourser la dette de 1,4 milliard de dollars à Pékin pour la construction du port en eaux profondes de Hambantota, le Sri Lanka a été contraint de le céder en 2017 pour 99 ans à une entreprise chinoise.

RTS.ch

III. MAIS AUSSI DES EMERGENCES FRAGILES EN FONCTION DES ETATS

A. Un contexte international qui peut fragiliser les progrès économiques et sociaux

– la crise COVID

- La guerre en Ukraine
- Les tension entre Chine et Etats-Unis actuelles (taxes)
-

B. Le surendettement des Etats et leur dépendance vis-à-vis des bailleurs et institutions internationales

Exemple du Sri Lanka en 2022

Anthony Goreau-Ponceaud et Delon Madavan, « Sri Lanka : une île dans la tourmente », *EchoGéo* [En ligne], Sur le Vif, mis en ligne le 16 novembre 2022, consulté le 21 septembre 2025. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/23844> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.23844>

C. Les fragilités internes de chaque Etat

I. Des caractéristiques communes à l'ensemble des pays en matière d'informalité

L'informalité du marché du travail en Asie du Sud tient à deux caractéristiques, partagées par l'ensemble des pays : le poids de l'agriculture et une pyramide des âges marquée par un fort dividende démographique. Le rôle prépondérant de l'agriculture dans l'activité de la population explique que le secteur informel occupe ainsi plus de 80% de la population active en Inde, au Bangladesh, au Népal et au Pakistan. Au Sri Lanka en revanche, pays dans lequel l'agriculture contribue pour une part moindre à l'emploi, 21% contre 49 % en Inde, le taux d'emplois informels est plus faible, à 67%. Le poids de l'informalité dans l'emploi total est en outre lié au fait que l'Asie du Sud est la plus densément peuplée du continent asiatique et que l'âge médian y est le plus faible, inférieur à 27 ans.

Il en résulte que plus de 150 millions de nouveaux entrants devraient arriver sur le marché du travail d'ici 2030, ce qui implique pour les politiques publiques de créer suffisamment d'emplois pour absorber ce surplus lié au dividende démographique et d'assurer une formation de qualité ; les études menées dans les principaux pays de la zone (Inde, Bangladesh, Pakistan) confirment que la probabilité d'obtenir un emploi formel croît avec le diplôme obtenu, sans qu'il constitue cependant une condition suffisante.

A l'instar du secteur agricole et/ou rural, qui a permis d'absorber en grande partie le choc du surplus démographique, notamment durant le Covid, la prépondérance des entreprises individuelles et/ou informelles dans les économies de la région trouve son origine dans le gisement de main d'œuvre peu qualifiée incapable de rejoindre la cohorte des actifs du secteur formel. En Inde, l'immense majorité des entreprises, soit 99 %, appartient à la catégorie des microentreprises, définies de manière restrictive comme des entreprises dont les équipements ne dépassent pas la valeur de 30 000 USD dans le secteur manufacturier¹.

Le secteur informel contribue pour 80 % à l'emploi et à la prépondérance des microentreprises au sein du secteur productif, mais nettement moins à la valeur ajoutée produite. La contribution de l'économie informelle à la valeur ajoutée produite serait ainsi comprise entre 20% (après Covid) et 50% en Inde, elle s'établirait entre 49 % et 64 % au Bangladesh, autour de 50% au Népal, entre 35% et 50% du PIB au Pakistan.

Exercice Comment cartographier l'inégale émergence des territoires d'Asie du Sud ?