

URBANISATION, METROPOLISATION, INEGALITES ET SEGREGATION SOCIO-SPATIALES DANS LES MONDES INDIENS

Table des matières

I.	Une croissance urbaine inégale mais croissante.....	5
A.	Un réseau urbain ancien	5
1.	Une très longue histoire urbaine	5
2.	Des organisations socio-spatiales indexées sur la hiérarchisation des sociétés.	8
3.	Une croissance urbaine qui s'accélère depuis 2010	8
B.	Les systèmes urbains : entre métropolisation et urbanisation subalterne	9
1.	la métropolisation	9
2.	Une métropolisation régionale et villes secondaires	16
3.	L'urbanisation subalterne : le réseau des villes petites et moyennes	16
II.	Fragmentations, ségrégations socio-spatiales	18
A.	Mutation des paysages urbains	20
1.	Mutations paysagères.....	20
2.	L'habitat informel	25
B.	Politique d'exclusion des pauvres	29
1.	Definitions	29
2.	Des Logiques d'éviction et expulsion qui mettent à mal le droit à la ville dans une ville de plus en plus fragmentée et ségréguée	30
III.	les défis à relever	35
A.	Les inégalités environnementales : faire face aux risques	35
1.	Risques naturels et industriels	38
2.	Un accès à l'eau inégal et de plus en plus privatisé	41
B.	Rendre la ville plus inclusive et moins inégalitaire	44
1.	Renforcer les mobilités urbaines.....	44
2.	Le financement par des acteurs extérieurs pour la modernisation de projets ou bien pour favoriser l'inclusion	45
3.	Mais de nombreux blocages qui freinent la construction d'une ville inclusive et durable (Zerah 2011)	47

BIBLIOGRAPHIE

Coudrier. L., Fe Goff. E., *Mondes indiens*, Atlande

Davis, M. Le pire des mondes possibles. De l'explosion urbaine au bidonville global. Le découverte, 2006

Durand-Dastès François. Modèle des comptoirs. Les comptoirs dans leur environnement. Mappemonde 69, 2003/1.pp. 10-12;doi : <https://doi.org/10.3406/mappe.2003.2145>;

https://www.persee.fr/doc/mappe_0764-3470_2003_num_69_1_2145;

Landy L'émergence de l'Inde, 2015

Marius., K., L'Union indienne, 2015

Atlas de l'Inde , Autrement,

Tétart, F., Mounier, P.-A., Atlas historique des capitales déplacées : 70 capitales qui ont déménagé au fil des siècles. Autrement. 2025

Dupont, Véronique, et Djallal G. Heuzé. « Introduction ». *La ville en Asie du Sud*, édité par Véronique Dupont et Djallal Heuzé, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2007

Des camps de squatters au nettoyage urbain : processus et enjeux de catégorisation autour du *slum* à Delhi . Véronique Dupont Dans [L'Année sociologique 2018/1 \(Vol. 68\)](#), pages 39 à 66 . En ligne

Khan, S., Taraporevala, P. et Zérah, M.-H. (2018). Les villes intelligentes indiennes : défis communs et diversification des trajectoires. Flux, 114(4), 86-99. <https://doi.org/10.3917/flux1.114.0086>.

Zérah, M.-H., Denis, É. et Mukhopadhyay, P. (2021). L'urbanisation subalterne en Inde. L'Information géographique, 85(2), 37-61. <https://doi.org/10.3917/lig.852.0037>.

<https://www.revue-urbanites.fr/entretien-luttes-pour-la-ville-lurbanite-conflictuelle-des-megapoles-dasie-du-sud-entretien-avec-laurent-gayer/>

<https://www.revue-urbanites.fr/mondes-indiens-metro-mode-demploi-detours-sur-les-chantiers-de-delhi/>

https://cites-unies-france.org/IMG/pdf/Mission_villes_nouvelles_-_note_de_pr_sentation.pdf

<https://www.cdpp.co.in/articles/from-fishnets-to-cityscapes-the-koli-chronicles-of-worli>

https://www.lemonde.fr/archives/article/1999/01/31/chandigarh-entre-bidonville-et-jardins_3534336_1819218.html

<https://gawc.lboro.ac.uk/gawc-worlds/the-world-according-to-gawc/world-cities-2024/>

INTRODUCTION

Accroche Exemple de Colombo

La capitale économique de [Sri Lanka](#) et son agglomération dominent le reste de l'île par leur prédominance aussi bien démographique (561 300 hab. pour la ville au recensement de 2012 et 2 374 000 dans le district lors du recensement de 2024) qu'économique et politique.

La prépondérance démographique et économique de la ville est telle que l'agglomération réunit à elle seule la moitié de la population urbaine du pays et plus des trois quarts du potentiel industriel de Sri Lanka. Colombo se distingue par son cosmopolitisme. Ainsi, la majorité singhalaise, qui représente les trois quarts de la population de l'île, vit aux côtés des communautés tamoule et musulmane. Les trois langues du pays (singhalais, tamoul et anglais) coexistent et une part importante des habitants est bilingue, voire trilingue.

Le dynamisme économique de la ville en a fait le principal foyer d'accueil pour les migrations à l'intérieur du pays. Ainsi dès l'époque coloniale, Tamouls de [Jaffna](#), Musulmans et Singhalais instruits venaient occuper à Colombo des postes dans l'administration coloniale, alors que de nombreux Singhalais du sud du pays étaient embauchés dans les docks du port.

À la diversité communautaire s'ajoute une complexité sociale qui se manifeste dans l'organisation de la ville où l'on distingue le centre ancien, les quartiers nord et les quartiers sud. Dans le centre ancien, situé près du port, le quartier du Fort conserve une partie de sa fonction d'affaires et d'administration, alors que Pettah, le quartier le plus ancien de Colombo, constitue un centre commercial très actif. Les quartiers populaires au nord sont caractérisés par de très fortes densités. La complexité sociale, due à la présence de castes et de communautés linguistiques et religieuses très diverses, se manifeste dans l'habitat : ainsi, à côté des maisons basses traditionnelles, on trouve les immeubles collectifs et surtout des bidonvilles dans des zones inondables. Ces disparités traduisent bien les contrastes de revenus et de conditions de vie qui peuvent exister même à l'intérieur de ces quartiers populaires. La répartition spatiale de la population permet d'observer également certains regroupements communautaires en fonction des solidarités de caste et de religion. Les quartiers résidentiels sud, quant à eux, à la densité très faible, sont aérés et verdoyants (Jardins de la cannelle) et abritent la haute bourgeoisie et l'élite dirigeante du pays.

Cet exemple est emblématique des mutations urbaines en cours, en Asie du Sud. Il s'agit d'une des zones les moins urbanisées de la planète : 35 % de la population selon la Banque mondiale en 2024. Dans le même temps, le sous-continent indien compte pourtant certaines des mégapoles les plus peuplées du monde avec 10 villes de plus de 10 millions d'habitants.

La transition urbaine de l'Inde représente donc bien un enjeu majeur à l'échelle mondiale car même si le sous-continent est encore majoritairement rural, le nombre de citadins devrait atteindre les 800 millions en 2050. Certains États, parmi les plus riches, sont urbanisés à plus de 45%, comme le Maharashtra à l'ouest ou le Tamil Nadu au sud, alors qu'à l'inverse, les États pauvres de la plaine gangétique et de l'est restent très ruraux. Ces écarts reflètent des inégalités territoriales de développement qui représentent est un véritable défi pour la cohésion nationale.

Le taux d'urbanisation varie sensiblement d'un pays à l'autre : en 2024 , 39 % au Pakistan, 35 en Inde 32% au Bangladesh, 42.5% Maldives 42% Bhoutan, 66% au Népal. Dans les trois pays les plus peuplés de la région (où la définition de la « ville » comme agglomération de plus de 5000 habitants est communément retenue), la croissance urbaine s'est cependant ralentie au cours des dernières décennies. On ne peut donc parler d'une « explosion urbaine », en dépit de l'accroissement continu de la population de certaines mégapoles. La croissance des villes et en particulier des mégapoles est alimentée par l'exode rural, par des migrations intérieures ou extérieures au pays mais surtout pour l'Inde par l' accroissement naturel de la population.

Dans tous ces pays, on a assisté à un processus de « métropolisation », c'est-à-dire de concentration croissante de la population urbaine dans les grandes métropoles. **Ces mégapoles sont des lieux de tensions endémiques mais aussi de formidables laboratoires sociaux où s'inventent de nouvelles manières de vivre, de travailler et de lutter ensemble.** Toutes ces villes se caractérisent en effet par une forte informalité, tant au plan du logement que des activités économiques. On estime ainsi la part de la population résidant dans des bidonvilles à un quart de la population à Chennai et Delhi, au moins un tiers à Kolkata et Dacca et près de la moitié à Mumbai et Karachi.

Le cyclone de décembre 2025 au Sri Lanka a provoqué de nombreuses destructions et inondations, y compris dans le ville de Colombo. Cette vulnérabilité urbaine touche particulièrement les populations les plus précaires et pose la question de l'adaptation des villes au changement climatique et celle de la justice environnementale.

Dans quelle mesure la transition urbaine en cours des mondes indiens, couplée à la métropolisation et à l'insertion dans la mondialisation, renforce-t-elle à la fois une hiérarchisation des réseaux urbains et des inégalités socio-spatiales ?

I. UNE CROISSANCE URBAINE INEGALE MAIS CROISSANTE

A. Un réseau urbain ancien

1. Une très longue histoire urbaine

Les villes d'Asie du Sud sont le produit d'histoires très diverses

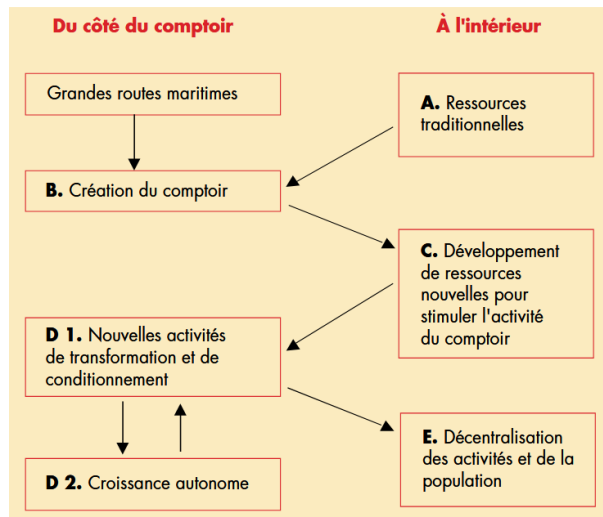
l'Asie du Sud se distingue par l'ancienneté du fait urbain : les villes de la civilisation Harappa, dans la vallée de l'Indus ont été fondées vers 2500 av. J.-C., et étaient remarquables par leur taille, leur étendue, et leur planification. La plus grande ville découverte dans cette région, Mohenjo-Daro, située dans l'actuel Pakistan, s'étendait sur 200 hectares pour une population estimée autour de 35 000 habitants

Au deuxième millénaire av. J.-C. et jusqu'au II^e siècle av. J.-C., ce sont les migrations en provenance des hauts plateaux iraniens qui ont marqué l'histoire de l'Asie du Sud, avec une expansion le long de la vallée du Gange et la fondation de centres urbains, sièges des monarchies, puis l'expansion progressive de la civilisation indo-gangétique dans tout le sous-continent. La dynastie des Chola à partir du III^e siècle de notre ère correspond à l'essor des villes-temples dans l'aire dravidiennne, construites selon une géométrie sacrée autour d'un temple principal, suivant un plan en Vijayanagar, capitale du royaume hindou de même nom (règne de 1336 à 1565), est un exemple célèbre de ce modèle.

Une autre étape importante pour l'histoire de l'Asie du Sud urbaine est la progression de la domination musulmane, par vagues d'invasions en provenance d'Asie centrale et occidentale, principalement du XI^e au XVI^e siècle. Le Sultanat de Delhi fut ainsi fondé en 1193. L'Empire moghol, instauré au XVI^e siècle, marqua son territoire par la construction de villes fortifiées, impressionnantes par leurs dimensions, leurs palais et leurs monuments. Lahore et Delhi, dont la fonction première était administrative, comptaient parmi les villes les plus grandes et les plus prospères du Nord de l'Empire moghol.

À partir du XVI^e siècle, l'implantation progressive des Européens se traduit par l'établissement de comptoirs commerciaux maritimes. Après les Portugais et les Hollandais, l'arrivée des Britanniques s'opère par l'entremise de la fameuse Compagnie des Indes Orientales, fondée en 1600, qui s'illustre par l'établissement (entre autres) de trois comptoirs devenus mégapoles : Madras (1640), Bombay (1674 – plus d'un siècle après un premier comptoir portugais datant de 1534), Calcutta (1690). L'actuelle capitale du Bangladesh, Dacca, fut également le site de comptoirs commerciaux français, anglais et hollandais. Quant à Karachi, les Britanniques en prennent possession en 1839. La colonisation britannique (qui a cependant épargné le royaume du Népal et ses villes royales) a non seulement engendré une rupture dans l'organisation spatiale des villes marquées par son emprise, en introduisant une dualité entre « ville blanche » et « ville noire » mais aussi dans l'organisation de tout le système urbain. L'importance prise par les grands ports coloniaux a fréquemment déséquilibré les réseaux régionaux et affecté celui des villes moyennes.

Le modèle du comptoir(cf Durand Dastes)¹ La position vis-à-vis des grandes routes maritimes constituées en fonction d'un cadre qui dépasse largement celui du Monde Indien a aussi joué un rôle dans la localisation descomptoirs. La grande route contournant l'Asie par le Sud a d'abord avantagé les positions méridionales, comme cellesde Madras et de Colombo. L'ouverture de Suez a conférédes avantages relatifs aux parties occidentales, Bombay etKarachi en témoignent.



1. Un modèle d'évolution interactive

Cinq phases identifiées par Durans Dastès : la première correspond à la situation de la ville côtière et aux ressources de l'arrière-pays , la deuxième à la création du comptoir, la troisième développe de nouvelles productions dans un arrière-pays, plus ou moins proche. Il peut s'agir de la stimulation d'initiatives locales par les Européens, ou d'une prise de contrôle directe de certaines activités nouvelles. La quatrième phase développe une industrialisation et en fin la 5^{ème} Elle concerne de nouveau l'espace hors du comptoir. Il s'agit d'une part d'opérations de décentralisation d'activités désormais à l'étroit dans le comptoir métropolisé, et d'autre part de la création d'activités nouvelles à proximité relative de celui-ci. Le développement des banques et les implantations de sièges sociaux jouent à l'échelle nationale pour les plus grands centres, mais avec une intensité particulière dans ce qui peut être identifié comme la sphère d'action directe des centres. Exemple voir diapo

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la construction de voies ferrées a modifié la hiérarchie des centres urbains : le développement des échanges commerciaux et de l'industrie a été stimulé dans les centres équipés de gares, l'ensemble contribuant à la prospérité de la ville, tandis que les centres restés à l'écart du réseau des transports modernes se sont trouvés handicapés dans leur développement . Kanpur, création coloniale à partir d'un camp militaire britannique, puis centre industriel pour le matériel ferroviaire et le textile, illustre bien le premier type d'évolution. En 1911 la décision de déplacer la

¹D urand-Dastès François. Modèle des comptoirs. Les comptoirs dans leur environnement. Mappemonde 69, 2003/1.pp. 10-12;doi : <https://doi.org/10.3406/mappe.2003.2145>; https://www.persee.fr/doc/mappe_0764-3470_2003_num_69_1_2145;

capitale du Raj de Calcutta à Delhi parachève la mutation du système de villes et provoque un déclin à Calcutta²

L'Indépendance de l'Inde, en 1947, et la partition de l'ancien Empire britannique avec la formation du Pakistan ouvrent une nouvelle ère, aux conséquences importantes sur l'évolution des réseaux urbains des nations indépendantes : nouvelle distribution des pouvoirs politiques et nouveaux découpages administratifs qui contribuent à la multiplication des métropoles régionales et à la création de villes nouvelles (dont Islamabad, la capitale du Pakistan), nouvelles politiques industrielles affectant directement le développement de certaines villes.

Certaines capitales sont déplacées : Karachi vers Islamabad, Calcutta vers Delhi , Punakha vers Thimphou

Thimphou nouvelle capitale du Bhoutan

Le pays reste à l'écart du monde jusqu'à l'arrivée sur le trône de Jigme Dorji Wangchuck en 1952. S'il ne rompt pas radicalement avec la tradition et la culture bouddhiste, il souhaite inscrire son pays dans la modernité, en la dotant d'institutions. Un parlement, le *Tshogdu*, naît en 1953 : pour leur première séance, à Punakha, les parlementaires lancent un projet de construction de routes, et se voient chargés de réfléchir à une révision de la loi suprême. Dans les années qui suivent, le pays s'occidentalise : abandon du servage en 1956, création d'un Code suprême (la somme d'un code civil et d'un code pénal) en 1959...

Enfin, selon Lham Dorji, auteur d'un ouvrage sur la dynastie bhoutanaïse, le nouveau roi décide, dès sa cérémonie d'investiture, de déplacer la capitale de Punakha vers Thimphou, qui n'est pourtant composée que de modestes hameaux. Les travaux sont entrepris à partir de 1955 et la nouvelle capitale inaugurée en 1961. D'abord capitale d'été, elle finit par devenir capitale permanente en 1966.

Ce choix n'est pas lié au hasard. Punakha étant relativement inatteignable, le roi sait qu'installer le pouvoir dans un lieu accessible par la route est une étape importante pour sortir son pays de l'isolement. C'est justement chose faite pour Thimphou, avec l'inauguration de la route qui la relie à l'Inde en 1962. Parce que sa décision à propos du changement de capitale est contestée – certains jugeant Thimphou trop à l'Ouest –, Jigme Dorji procède également à une vaste réorganisation administrative. Quand il meurt précocement d'une crise cardiaque en 1972, il a certes fait entrer son pays dans la modernité avec cette nouvelle capitale, mais celui-ci reste encore bien éloigné des standards internationaux.

Comme l'écrit un journaliste du *New York Times* dans sa nécrologie : « Le roi Jigme Dorji Wangchuk avait un rêve [...] : que [...] sa minuscule nation [...] devienne aussi moderne que n'importe quelle autre

² Tétart, F., Mounier, P.-A., Cartes réalisées par Sutton, G. (2025). Atlas historique des capitales déplacées : 70 capitales qui ont déménagé au fil des siècles. Autrement. <https://shs.cairn.info/atlas-historique-des-capitales-deplacees--9782080472892?lang=fr>.

nation sur terre. Dans une large mesure, ce rêve était impossible et le roi le savait. » D'ailleurs, le Bhoutan n'y tient pas plus que ça : en 2003, un nouveau plan a été voté à Thimphou pour contrôler le développement de la modernité.³

En Inde les anciennes capitales des Etats princiers et des villes coloniales deviennent des capitales d'Etats de l'Inde. Certaines sont créées ex nihilo comme Chandigarh, plan dessiné par Le Corbusier et qui devient la capitale du Pundjab.

Cet « empilement de strates historiques » – pour reprendre l'expression de J.-F. Troin (2000) – explique la richesse du tissu urbain du sous-continent, mais aussi la complexité de la morphologie des cités d'aujourd'hui.⁴

2. Des organisations socio-spatiales indexées sur la hiérarchisation des sociétés.

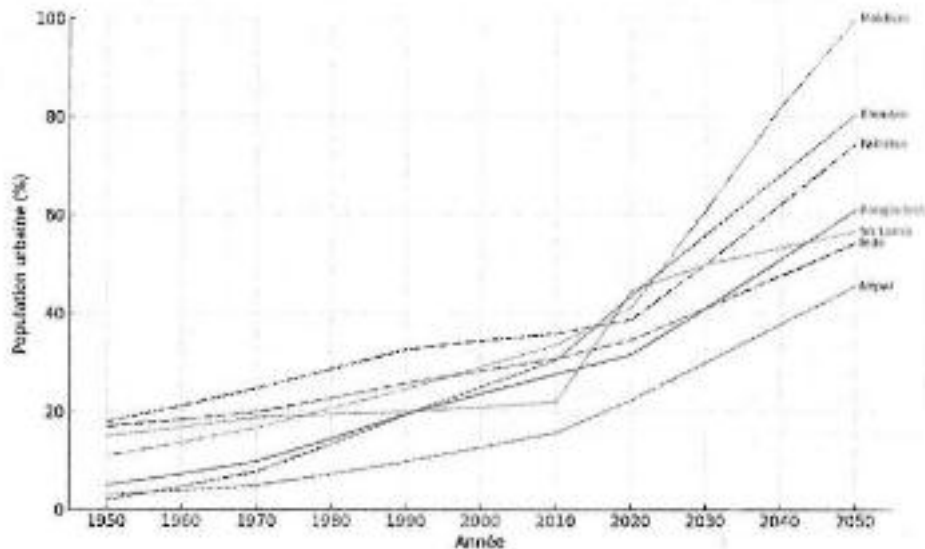
Certaines villes, comme Delhi, font remonter leur origine dans un passé lointain et se sont constituées par strates successives, faisant apparaître des influences variées en matière d'aménagement urbain, depuis la ville hindoue antique jusqu'à la ville coloniale en passant par la ville musulmane. D'autres villes sont beaucoup plus récentes, à l'instar des grandes cités portuaires de Mumbai et Karachi, fondées au 18^e siècle et donc beaucoup plus marquées par l'héritage colonial, tant en matière de patrimoine architectural que d'aménagement de l'espace urbain. En dépit de ces variations importantes dans l'historicité du fait urbain, ces villes présentent certaines similitudes dans leur organisation socio-spatiale : à des degrés divers, elles connaissent toutes des formes de ségrégation résidentielle indexées sur la caste, la religion, l'ethnie ou la secte. Cette structuration de l'espace urbain n'est pas figée : elle est en recomposition continue, sous l'effet de processus économiques (transformations du tissu industriel, essor des classes moyennes) et politiques (recherche de la sécurité dans l'entre-soi communautaire, politisation des identités ethniques et de caste).⁵

3. Une croissance urbaine qui s'accélère depuis 2010

Depuis 1950, on assiste à une croissance urbaine, d'abord modérée et qui s'est accélérée depuis les années 1990 dans l'ensemble des pays. La transition urbaine est en cours et s'accélère même si la majorité de la population reste rurale.

Création de villes ex nihilo comme Chandigarh comme Jamshedpur au Jharkand, des villes nouvelles à proximité des grandes villes Powai près de Mumbai , Gurgaon près de Delhi

20. Évolution de la population urbaine dans les mondes indiens



Sources : Données ONU, Banque Mondiale, Census of India (2011), Pakistan bureau of statistics.

Source Coudrier/Le Goff

B. Les systèmes urbains : entre métropolisation et urbanisation subalterne

1. la métropolisation

Définition

La métropolisation désigne le processus de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des villes de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur et on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine.

Les facteurs de la métropolisation sont divers : économies d'échelle et d'agglomération, avantages comparatifs, besoins d'accessibilité aux réseaux (aux échelles nationales et mondiales), etc. Le phénomène de métropolisation ne se réduit pas à sa dimension démographique. Il doit son ampleur et son originalité à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : appareils de commandement et de contrôle ; foyers de l'innovation ; accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques ; attractivité et poids culturels. La métropolisation peut se mesurer et s'apprécier à l'aide de toute une série de critères structurels, fonctionnels, ou encore dynamiques qui

permettent d'établir hiérarchies, classifications, typologies. Mais l'approche du phénomène dépend des niveaux d'échelle considérés : une métropole de rang mondial ne pourra être analysée avec les mêmes grilles qu'une métropole régionale. Au niveau supérieur de la hiérarchie, métropolisation rime avec mondialisation.

En l'inscrivant dans les réseaux de l'économie mondiale, la métropolisation modifie l'ancrage local, régional ou national d'une ville. Le processus est multiscalaire : à l'échelle mondiale, il tend à renforcer les hiérarchies urbaines en faveur des grandes villes ; à l'échelle métropolitaine, on assiste à des dynamiques sociales et spatiales différenciées de fragmentation et de ségrégation.

La métropolisation amplifie un certain nombre de problèmes d'aménagement liés à l'étalement urbain, aux mobilités croissantes, à l'augmentation de nuisances (pollution, engorgement) et surtout à l'injustice sociale, notamment par la gentrification des quartiers populaires centraux et péri-centraux. L'ensemble réinterroge aussi les modes de gouvernance urbaine. Lorsque la spéculation financière oriente les choix décisionnels, on parle de ville néolibérale. Dans les pays à forte croissance économique, la métropolisation est l'un des ingrédients de l'émergence. Elle en accentue aussi les aspects négatifs en concentrant les inégalités sociales et les dégradations environnementales. La modernisation du paysage urbain peut également être le prétexte à une bruxellisation : la destruction du bâti ancien associée à l'éviction des classes populaires et des populations jugées indésirables comme à Shanghai.

La métropolisation est également un discours : elle est l'horizon désiré des politiques urbaines, y compris pour des villes de rang inférieur. Pour de nombreuses villes, le statut de métropole est envié. Pour l'obtenir, les autorités municipales cherchent à reproduire les caractéristiques des métropoles mondiales en attirant les flux touristiques et les investissements, ou en encourageant la tertiarisation économique. Le risque est alors une uniformisation des paysages et des pratiques, et des travaux souvent gigantesques coupés des besoins réels des habitants. La contestation, à l'échelle globale, de la mondialisation, passe aussi bien souvent, à l'échelle locale, par une contestation de la métropolisation. Géoconfluences

Une métropolisation surtout indienne

- De 1950 à 2025 villes s'élèvent au rang de mégapoles.

21. Évolution des métropoles multimillionnaires des mondes indiens

	1950	1980	2010	2020 *	2030 *
Delhi	1,37	6,22	16,35	21,75	28,61
Dhaka	0,34	1,54	12,04	21,01	25,37
Mumbai	2,96	7,98	18,42	20,41	24,57
Karachi	1,05	3,53	10,02	16,11	20,02
Kolkata	4,49	9,19	14,05	14,85	15,97
Bengaluru	0,75	2,92	8,43	11,44	15,37
Chennai	1,49	3,27	8,68	11,23	13,93
Lahore	0,85	2,92	7,14	11,13	14,67
Hyderabad	1,05	2,56	7,67	10,22	13,71
Ahmedabad	0,8	1,65	6,35	8,81	10,94
Chittagong	0,2	0,76	4,01	5,26	7,02
Faisalabad	0,4	1,3	3,2	4,46	5,74

Sources : ONU, census indiens, PRB ; * : estimations

462

C'est surtout en Inde où la métropolisation est la plus importante : une cinquantaine de métropoles, et de leurs périphéries, qui abritent entre 30 % et 40 % des citoyens, avec en tête les deux immenses conurbations de Delhi et Mumbai et leurs 20 millions d'habitants.

Dans toutes ces villes millionnaires et pluri-millionnaires, les changements sont visibles à l'œil nu. Les infrastructures de transports, comme les grands échangeurs routiers et l'arrivée des métros, ont métamorphosé la morphologie des cœurs de ville. L'explosion des centres commerciaux et d'espaces de loisirs accompagne une révolution des modes de consommation et une internationalisation des modes de vie des élites. Des nappes urbaines étendues se forment dans un tissu discontinu de terrains agricoles et de surfaces bâties, comprenant à la fois des banlieues cossues, des villages regroupant activités informelles et migrants ou encore de grandes zones industrielles et logistiques. **Dans ces lieux où se concentre une grande partie de la richesse nationale, la pauvreté et l'économie informelle restent pourtant à un niveau très élevé, ce qui témoigne de la nature fragmentée et inégalitaire de ces métropoles.**

- Les politiques publiques développées en Inde depuis les années 1990

Jusqu'en 1970 la priorité est donnée aux campagnes et aux petites et moyennes villes considérées comme des relais du développement et permettant de limiter l'exode rural.

A partir des années 1990 et de la libéralisation de l'économie, de l'ouverture vers les capitaux étrangers l'Inde se lance dans des projets de mega-cities : villes planifiées afin de mieux s'insérer dans la mondialisation. La décentralisation permet la création d'institutions municipales avec des

gouvernements élus ayant des compétences dans l'aménagement du territoire et la gestion des services urbains comme l'accès à l'eau ou la gestion des déchets. Elle demeurent sous le contrôle des Etats fédérés.

En 2005 l'Etat lance une modernisation des infrastructures urbaines pour développer l'accès à l'eau , électricité , transports) => Jawaharla Nehru Urban Renewal Mission dans 65 grandes villes avec le développement de partenariat public privé et des IDE.

Ce programme est en outre complété par d'autres dispositifs, toujours centrés sur les infrastructures physiques et soumis à des conditions de réformes locales, en particulier **un programme pour les villes « moyennes » et un programme pour les villes satellites**. Ces grandes initiatives nationales se superposent à des initiatives prises par les Etats fédérés, à qui la Constitution attribue la compétence principale en matière de développement urbain et d'organisation de la gouvernance des villes.⁶

En réponse à cette croissance des grandes agglomérations indiennes, les gouvernements des Etats ont déjà favorisé le développement de centres urbains périphériques, avec l'ambition de désengorger les centres principaux, tant en termes d'activités que de logement. **Ont ainsi vu le jour ces vingt dernières années des « villes-champignons »** comme Gurgaon, Noida ou Faridabad autour de Delhi, Navi Mumbai ou Thane autour de Bombay ou encore New Town en périphérie de Calcutta. Ces appendices urbains ont crû de façon rapide, souvent sur la base de plans d'urbanisme mais souvent en dehors d'une réflexion aboutie sur les questions de gouvernance ou d'insertion dans un tissu urbain régional.

Le programme pilote « Villes satellites » prend donc le relais de ces « villes nouvelles » à l'indienne. 8 villes ont été retenues pour ce projet pilote, doté d'un budget de 5 milliards de

roupies (78M€) :

- autour de Delhi : Sonapat (Haryana, Nord-Est de Delhi) et Pilkhuwa (Uttar Pradesh, Est de Delhi) ;
- autour de Bombay : Vasai-Virar (nord de Bombay, Maharashtra) ;
- autour de Calcutta : Jyoti Basu Nagar (Bengale Occidentale) ;
- autour de Chennai : Sriperumbudur (Tamil Nadu) ;
- autour de Ahmedabad : Sanand (Gujarat) ;
- autour de Bangalore : Hoskote ou Kanakpura (Karnataka) ;
- autour d'Hyderabad : Vikarabad (Andhra Pradesh).

⁶ https://cites-unies-france.org/IMG/pdf/Mission_villes_nouvelles_-_note_de_pr_sentation.pdf

La recherche de partenariats public-privé, entendus au sens large (concessions, délégations de service public incluant ou non la réalisation d'un investissement et le montage financier correspondant), figure parmi les priorités de l'ensemble des grands programmes urbains. Au-delà de ce partage de l'investissement, condition expresse d'une accélération du développement urbain, l'initiative privée prend parfois le relais ou devance la décision publique. Deux « villes nouvelles » promues par des acteurs privés constituent deux exemples extrêmement différents de développement : Magarpatta et Lavasa, toutes deux situées aux environs de la ville de Pune (ancienne Poona, 150km à l'est de Bombay, Maharashtra).

Lavasa est le projet d'un grand groupe de construction indien, Hindustan Construction Company. Associé à d'autres investisseurs et surtout à des « marques » internationales de l'hôtellerie, de l'éducation, des services, HCC développe un ensemble urbain autour de 4 villes-centres réparties sur les bords d'un lac. Ce projet, soutenu par les autorités locales qui ont facilité l'acquisition des terrains, fait l'objet de différentes controverses quant à ses conséquences environnementales et sociales. Il représente néanmoins une initiative d'une grande ampleur.

Magarpatta, à quelques kilomètres du centre de Pune, est le fruit d'une initiative locale très différente puisque ses promoteurs sont les détenteurs ancestraux des terrains mobilisés pour sa réalisation, 120 familles d'un clan local, les Magars. Ceux-ci se sont regroupés et ont confié le développement d'une partie de leurs terres en projet urbain rassemblant activités, commerces et logements. Prévu pour 100 000 habitants, cet ensemble bénéficie aussi du statut de zone économique spéciale (zone franche), qui a favorisé l'implantation d'entreprises notamment dans le domaine des nouvelles technologies.

La politique de ZES est initiée quant à elle en 2005 et contribue au développement de l'urbanisation et à l'étalement urbain, les projets se développant souvent à la périphérie des villes. (cf chap 3)

En 2014 le projet des smart cities de Modi s'adresse à une centaine de ville pour développer « la ville connectée »⁷ cf chap 3

Delhi

Capitale de l'Union indienne, Delhi rassemble tous les ministères du gouvernement central, et occupe une place particulière dans les réformes urbaines qui sont souvent initiées et appliquées d'abord dans cette ville avant d'être diffusées dans les autres villes indiennes (Shatkin & Vidyarthi, 2014). Delhi se différencie également du fait des multiples autorités et gouvernements qui opèrent sur son territoire. Si la fragmentation institutionnelle est une caractéristique partagée des villes indiennes, elle est particulièrement significative dans la capitale (Ruet & Tawa Lama-Rewal, 2009).

⁷ Khan, S., Taraporevala, P. et Zérah, M.-H. (2018). Les villes intelligentes indiennes : défis communs et diversification des trajectoires. Flux, 114(4), 86-99. <https://doi.org/10.3917/flux1.114.0086>.

Après 1991, l'ancien Territoire de l'Union devient le Territoire de Delhi pourvu d'un statut spécifique de National Capital Territory (NTCD). Le Territoire de Delhi accède alors au rang de quasi État doté de sa propre assemblée et de son propre conseil de ministres, de son propre chef de gouvernement, et de sa municipalité. Mais, contrairement au reste des grandes villes, Delhi n'a pas d'autorité métropolitaine, et le gouvernement central intervient directement dans l'élaboration des politiques urbaines et dans tous les rouages de la ville, aussi bien sur le plan foncier, urbanistique, que dans les services publics. Les autorités municipales ont quant à elles le plus petit portfolio. Par exemple dans le secteur des transports collectifs, si les bus sont contrôlés par le gouvernement de Delhi via son Département des transports, le métro est quant à lui placé sous l'autorité du gouvernement central via son ministère du Développement urbain.

En 2010, la population de l'aire métropolitaine de Delhi (c'est à dire le Territoire de Delhi et les centres urbains périphériques) est estimée à environ 24 millions d'habitants, ce qui en fait donc la plus grande région métropolitaine d'Inde, devant Mumbai (21 millions)¹. Les migrations postindépendances ont joué un grand rôle dans l'évolution démographique de la ville, et continuent à contribuer significativement à la croissance urbaine. Les zones urbanisées s'étendent aujourd'hui bien au-delà des limites du Territoire de Delhi : l'expansion urbaine a suivi les routes principales et les lignes de chemin de fer, connectant ainsi le cœur de la ville à des villes satellites périphériques situées dans les États voisins d'Uttar Pradesh, d'Haryana et du Rajasthan, qui sont aujourd'hui des pôles économiques majeurs. Si les grandes industries se concentrent autour de ces villes satellites (création de zones économiques spéciales, clusters industriels qui s'étendent sur des centaines d'hectares) Delhi regroupe beaucoup d'activités tertiaires, notamment dans le secteur bancaire, de l'administration, de l'hôtellerie, et est la première place marchande du nord de l'Inde. Ces fortes dynamiques démographiques et économiques, mais aussi la volonté politique d'accéder au rang de ville mondiale, se matérialisent dans l'espace urbain : les constructions de routes rapides et d'autoponts se multiplient, ainsi que celles de grands centres commerciaux, des projets immobiliers aux abords de l'aéroport international, des projets économiques à destination du secteur des hautes technologies au cœur mêmes des limites du territoire de la ville, et non plus repoussés en périphérie. Ces dynamiques devraient s'accroître avec les orientations économiques données à la région capitale, notamment la réalisation du corridor industriel Delhi-Mumbai ou la délimitation de zones prioritaires d'investissements pour attirer le capital privé à quelques dizaines de kilomètres du centre de Delhi

Définition de la ville en Inde

Depuis 1961, le *Census of India* propose une définition harmonisée de la ville indienne. Cette définition restrictive par rapport aux définitions existant ailleurs dans le monde est une des explications du faible taux d'urbanisation du pays. Elle paraît néanmoins bien adaptée pour rendre compte de l'urbanisation indienne. Le recensement indien distingue la ville (*town*) des unités non urbaines, les villages. Il admet deux sortes de villes :

les villes dites « statutaires » (*statutory towns*) sont reconnues comme urbaines par leur statut administratif. Il s'agit des villes ayant un gouvernement local (*municipal corporation, municipal board*), des « *cantonments* » (villes de garnison créées par les Britanniques afin d'y loger les militaires et qui se trouvent généralement en périphérie des grandes villes) ou d'autres lieux de peuplement spécifiques (*notified areas*). On en compte 4 041 en 2011.

les villes dites « censitaires » (*census towns*), dont la définition est statistique. Pour être classée comme « ville », l'unité de peuplement doit répondre à trois critères : - sa population doit être au minimum de 5 000 habitants. - sa densité doit atteindre au moins 400 habitants par km² - sa population active masculine engagée dans une activité agricole doit être inférieure à 25 % de la population active totale (la population active féminine est une donnée très fluctuante dans le recensement, c'est pourquoi on utilise la population active masculine). Elles sont au nombre 3 894 en 2011.

En plus de ces deux catégories de villes, le directeur local du recensement peut, après concertation et accord avec le gouvernement provincial et le responsable national du *Census*, inclure **des lieux « à caractéristiques urbaines »**. Ces cas restent très marginaux. L'Union indienne compte, selon le recensement de 2011, 7 935 villes ou unités urbaines.

Le recensement indien définit aussi les agglomérations urbaines (*Urban Agglomerations*) et les excroissances (*Out Growths*). L'étalement urbain a amené à définir des **agglomérations urbaines** (UA). Elles correspondent à un ensemble de bâti continu comprenant une ville et ses excroissances ou bien plusieurs villes contiguës avec ou sans excroissances urbaines. Une agglomération urbaine doit posséder au moins une ville statutaire (une municipalité par exemple) et doit compter au moins 20 000 habitants. L'Inde comptait 384 agglomérations urbaines en 2001 et 475 en 2011. Une **excroissance urbaine** (OG) est une unité spatiale reconnue autonome telle qu'un village ou un hameau ou un îlot. Ils correspondent par exemple aux campus universitaires, aux emprises des chemins de fer à la sortie des villes ou encore aux ports ou aux camps militaires. Ces unités se développent à proximité d'un village qui lui-même est contigu à la ville statutaire. Lorsque cette unité possède suffisamment d'infrastructures et d'aménités de type urbain (transports, réseaux, santé, éducation...), elle obtient le statut de Out Growths et forme avec les autres unités urbaines contiguës à la ville statutaire une agglomération urbaine. Le pays comptait 962 excroissances urbaines en 2001 et 981 en 2011.

Le recensement indien classe depuis 1901 les villes indiennes en fonction de leur taille en 6 catégories :

- les *cities* (ou class I) sont les villes de plus de 100 000 habitants. On en compte 465 en 2011.
- les villes de classe II (appelées aussi *intermediate towns*) de 50 000 à 100 000 habitants,
- la classe III regroupe les unités de 20 000 à 50 000 habitants (*medium towns*),
- la classe IV celles de 10 000 à 20 000 habitants (*towns*),
- la classe V celles de 5 000 à 10 000 habitants (*small towns*),
- enfin la classe VI regroupe les villes de moins de 5 000 habitants qui, bien que ne possédant pas le minimum démographique requis, sont reconnues comme « villes » par leur gouvernement régional de rattachement (État ou Territoire).

D'ailleurs, devant le gonflement de la première catégorie, celle des villes de plus de 100 000 habitants (*one lakh cities*), qui regroupe 70 % de la population urbaine (265 millions d'habitants), le *Census* publie depuis 2001 des statistiques séparées pour ce qu'il nomme les **million plus cities** : 53 villes millionnaires en 2011, soit 18 de plus qu'en 2001, qui totalisent 42,6 % de la population urbaine (160,7 millions d'habitants) [1]. Parmi celles-ci se distinguent les trois **mega cities** de plus de 10 millions d'habitants.

On voit que la définition est beaucoup plus restrictive que dans d'autres pays (Moriconi *et al.*, 2010). Si l'on prenait la définition française, le taux d'urbanisation serait bien supérieur. Source : *Census of India 2011 et 2001, Definitions*

19. Les types de villes en Inde

	Recensement de 2001	Recensement de 2011	Évolution (en %)
Villes statutaires	3 799	4 041	6,37
Villes censitaires	1 362	3 894	185,9
Agglomérations urbaines	384	475	23,7

2. Une métropolisation régionale et villes secondaires

Mumbai et Delhi sont les métropoles classées parmi les villes mondiales au GAWC (carte diapo)⁸ les autres mégapoles classées ont un rayonnement beaucoup plus régional ou national)

La carte de l'Inde montre l'attrait des métropoles et leur rayonnement régionale (Diapo

On parle de réseau polycentrique en Inde et au Pakistan et au Bangladesh. On peut parler de macrocéphalie au Népal avec Katmandou, aux Maldives avec Malé, au Sri Lanka avec Colombo et au Bhoutan avec Thimphou.⁹

3. L'urbanisation subalterne : le réseau des villes petites et moyennes

Dharuhera est une bourgade ne comptait que 8 000 habitants en 2008 et en abrite plus de 50 000 aujourd'hui ! Située sur un des couloirs économiques du pays, entre Delhi et Jaipur, elle a rapidement développé son industrie, élevé des immeubles, des quartiers informels s'y sont développés – aujourd'hui c'est une ville importante pour l'industrie automobile indienne entre autres. Ce bourgeonnement rapide de nouvelles villes se produit tout le temps, aux quatre coins de l'Inde. De la même façon, des villages dans certains États plus pauvres, comme celui du Bihar, ont vu les doubles emplois se généraliser : les habitants n'y sont plus seulement agriculteurs, mais montent aussi en parallèle de petits magasins vendant des cartes SIM, des pharmacies, des sociétés de transports. C'est tout cela, l'Inde qui s'urbanise : des grandes mégapoles aux villages urbanisés, en passant par les villes moyennes. MH Zerah

En effet, 90 % des villes du sous-continent comptent moins de 100 000 habitants et accueillent plus de 40 % de la population urbaine. Autrement dit, les petites villes constituent le cadre ordinaire de vie d'environ 135 millions de personnes.

En Inde l'urbanisation n'est pas limitée à l'expansion de très grandes métropoles comme Mumbai, Delhi ou Bengaluru. Les villes de moins de 100 000 habitants regroupent quarante pour cent des urbains.

⁸ <https://gawc.lboro.ac.uk/gawc-worlds/the-world-according-to-gawc/world-cities-2024/>

⁹ . <https://laviedesidees.fr/Quand-l-Inde-s-urbanise>

Souvent oubliées, invisibles et négligées par les politiques urbaines, ces petites villes dont le nombre n'a cessé de croître au fur et à mesure que les localités se diversifient constituent une caractéristique majeure de la transition territoriale qui s'opère en Inde.

Marie-Hélène Zérah propose la notion d'urbanisation subalterne pour désigner ce caractère in situ des mutations urbaines dans un contexte de faiblesse structurelle des migrations résidentielles vers les grandes villes.

Fondée sur une synthèse d'une vingtaine d'études de ces petites localités, nous mettons en évidence différentes configurations urbaines que l'on peut synthétiser en 4 types : les villes sous influences, les micropolis, les bourgs marchands et les localités ordinaires. Les échanges entre ces localités comme les liens avec leur arrière-pays ainsi que leur insertion dans des chaînes de valeur globalisées composent de nouveaux territoires urbains étendus. Ces halos urbains structurent une urbanisation horizontale qui doit être envisagée comme une opportunité dans le contexte grandissant d'incertitude générale et de saturation des métropoles.

Environ 30% des citoyens vivent dans près de 500 villes secondaires. Ces centres urbains, dont la population est comprise entre 100 000 et un million d'habitants, sont « moyennes » à l'échelle de l'Inde. Mais ces villes industrielles ou minières, ces villes-marchés ou encore ces villes de tradition commerçante ou artisanale maillent le territoire et soutiennent des économies locales. Cet ancien système urbain est plus en plus interconnecté et incarne une capacité d'adaptation des territoires à la globalisation. D'ailleurs les marques de biens d'équipement et de produits de grande consommation ne s'y trompent pas et ciblent ce marché en pleine croissance.

Enfin, il faut absolument insister sur la place des petits centres de moins de 100 000 habitants et des gros villages urbanisés qui abritent environ 40% de la population urbaine. **À la grande surprise des décideurs et des urbanistes, entre 2001 et 2011, un tiers de la croissance urbaine s'explique par le reclassement de villages en petites villes.** Ces petits bourgs sont une réponse au déclin de l'agriculture et au sous-emploi structurel. Les habitants y créent leurs activités et mobilisent leurs réseaux de parentèle ou de caste ainsi que leurs ressources familiales pour développer une économie de bazar informelle. Cette facette de l'urbanisation, que l'on peut qualifier de subalterne, est totalement méconnue.
<https://laviedesidees.fr/Quand-l-Inde-s-urbanise>

L'engagement de l'Inde dans un processus de libéralisation de son économie et d'intégration dans les réseaux marchands et productifs asiatiques et mondiaux a été en partie porté par ses grands centres urbains. Pourtant, la prise en compte des petites villes apporte des connaissances nouvelles sur les modalités d'urbanisation et sur la diversité des processus d'insertion dans l'économie mondiale.

=>La transition urbaine qui s'opère s'appuie ainsi sur des métropoles et sur un système urbain constitué en majorité de petites et moyennes villes. Cette transition urbaine exerce un continuum ville campagne

(cf cours chap espaces ruraux). Elle s'appuie aussi sur des inégalités anciennes exacerbées par la métropolisation et l'émergence.

II. FRAGMENTATIONS, SEGREGATIONS SOCIO-SPATIALES

La ségrégation est à la fois héritée et produite par les politiques urbaines contemporaines

« La troisième ambition a pour but d'analyser le faisceau de raisons qui explique que les villes indiennes ne tendent pas vers plus de justice sociale et d'équité territoriale. Les services urbains sont révélateurs d'une trajectoire de développement inégalitaire. Au sein des pays émergents, on a déjà indiqué que l'Inde est un cas à part en matière d'accès aux services. Cet ouvrage s'efforce de montrer comment le morcellement de l'action publique reflète les multiples divisions et fractures du corps social, qui elles-mêmes alimentent les dimensions clientélistes d'une démocratie pourtant vivace. En produisant des inégalités, ou en ne luttant pas efficacement contre celles-ci, l'État crée aussi les conditions de l'émergence d'opérateurs privés ou de solutions inventées par les citoyens, qui répondent aux carences mais restent localisées dans un périmètre de solidarité circonscrite. Enfin, la défiance, d'ailleurs croissante, des usagers quant à la neutralité des appareils bureaucratiques stimule la constitution d'intérêts qui consolident le traitement différencié des organisations publiques. L'articulation de ces logiques stimule une citoyenneté différenciée, ce qui rend difficile la construction d'un sentiment d'identité partagée dans une société urbaine en pleine mutation et traversée par de multiples conflits. »

Quand l'Inde s'urbanise - Marie-Hélène ZERAH

Les notions à mobiliser sont nombreuses

Droit à la ville

Le **droit à la ville** est une notion issue des travaux d'Henri Lefebvre, qui se situent dans la sociologie marxiste des années 1960–70. Le droit à la ville est notamment un « droit à la vie urbaine, à la centralité renouvelée, aux lieux de rencontres et d'échanges, aux rythmes de vie et emplois du temps permettant l'usage plein et entier de ces moments et lieux » (Lefebvre, 1972, p. 146). La notion ne se limite pas à un droit d'accès à la ville (droit au logement, droit à la mobilité ou à l'accès aux services) : elle est une critique radicale de l'appropriation par le capital et par l'État de l'ensemble des processus de [production de l'espace urbain](#) (Adam et Le Roulley, 2025). En ce sens, au sein de la pensée marxiste de son époque, Henri Lefebvre est plus proche de l'approche autogestionnaire que de l'étatisme. Pour lui, le droit à la ville est un droit à toutes les classes sociales de prendre une part active à la production de la ville.

La ségrégation socio-spatiale

La **ségrégation** désigne la séparation subie de groupes sociaux dans l'espace. On la qualifie souvent de **sociospatiale** pour insister sur l'idée qu'elle est le résultat de choix politiques situés dans l'espace.

Elle est l'une des grandes clés de lecture de la géographie sociale et de la géographie urbaine. L'adjectif est *ségré* (le contraire d'agrégé), mais *ségrégué* est aussi employé.

La ségrégation, du latin *segregare* (ôter du troupeau, disjoindre), désigne à la fois :

Un **état** : la séparation physique des lieux de résidence des groupes sociaux dans l'espace urbain. Le sens du mot est alors voisin de division sociale de l'espace. La ségrégation résidentielle se mesure par différents indices. L'indice de dissimilarité, défini par Beverly et Otis Dudley Duncan en 1955, compare la distribution de deux groupes à travers des unités spatiales (quartiers, unités de recensement) et mesure leur séparation spatiale de 0 (intégration complète) à 1 (ségrégation complète). L'indice d'isolement ethnique mesure de 0 à 1 la probabilité qu'un membre d'un groupe partage la même unité spatiale avec un membre de son propre groupe. La valeur varie de 0 à 1 (du moins au plus grand isolement) ;

Un **processus** de mise à l'écart de groupes sociaux, résultant de stratégies spatiales concernant les lieux de résidence, mais aussi les lieux d'éducation, les lieux de travail, les lieux de loisirs, le mode de sociabilité. Cette différenciation sociospatiale peut se faire sur des bases ethniques, culturelles ou encore socio-économiques. Elle implique à la fois des mouvements subis de relégation et des mouvements choisis de l'entre-soi : un espace ségrégué peut être habité par des pauvres ou par des riches. Elle s'alimente aux lois du marché et aux politiques urbaines.

Une **perception** : les représentations qu'ont les groupes sociaux vis-à-vis de l'espace urbain et des autres catégories sociales permettent de légitimer la séparation spatiale.

La ségrégation s'observe à plusieurs échelles, de l'État (bantoustans en Afrique du Sud pendant la période de l'Apartheid) à l'immeuble (**micro-ségrégation** verticale selon l'étage). L'enclave résidentielle à l'échelle du quartier, de l'îlot ou de l'immeuble de grande hauteur est aujourd'hui un mode privilégié de développement de l'habitat dans les métropoles des pays riches et des pays émergents. Les **limites** des espaces ségrégués sont bien marquées dans l'espace (murs, grilles, voies de circulation, *buffer zone*) et dans les représentations, et l'accès en est contrôlé par des moyens de filtrage.

La fragmentation socio-spatiale

La **fragmentation sociospatiale** est la séparation croissante des classes sociales dans l'espace à une échelle donnée, généralement une échelle intermédiaire (celle d'une agglomération par exemple). Aux échelles plus fines (« grandes échelles »), par exemple à l'échelle du quartier, cela peut se traduire par une plus grande homogénéité. L'exemple le plus extrême de fragmentation sociospatiale est le régime d'apartheid, comme celui qui a eu cours en Afrique du Sud de 1948 à 1991. Mais des exemples frappants de ségrégation sociospatiale peuvent aussi être repérés dans des espaces où la ségrégation raciale est officiellement abolie. Dans les villes étatsuniennes, par exemple Los Angeles qui, de Mike Davis (1990) à Renaud Le Goix (2016), a été très étudiée par les géographes, la fragmentation sociospatiale est très

forte entre différentes communautés (*communities*) : on distingue nettement des quartiers riches ou pauvres d'une part, et des quartiers blancs ou noirs d'autres part.

Fragmentation rurale

Il n'y a pas à proprement parler de processus de fragmentation rurale à l'échelle mondiale, dans la mesure où les espaces ruraux et urbains ont toujours été reliés par des échanges et des circulations. Les dynamiques d'étalement urbain à l'œuvre depuis le début du XX^e siècle ont, tout au plus, abouti à des fronts d'urbanisation et au brouillage des limites morphologiques entre le rural et l'urbain. La notion d'espace périurbain recouvre l'ensemble des espaces intermédiaires marqués par les mobilités quotidiennes et reliant les espaces marqués par un fort degré d'urbanité et ceux marqués par un fort de degré de ruralité.

Plus qu'un phénomène de fragmentation rurale, il existe des **trajectoires différenciées** entre les espaces ruraux bien insérés dans la mondialisation (campagnes productives, présentielles et touristiques, industrielles, innovantes...) et les espaces ruraux en marge (campagnes enclavées, en friche, en déclin, désindustrialisées, confrontées aux changements climatiques).

C'est surtout à **l'échelle locale et micro-locale** qu'on peut observer des phénomènes de fragmentation : paysagère, par les coupures introduites par de nouveaux aménagements, morphologique, lorsque les nouvelles constructions s'intercalent sans cohérence dans le parcellaire agricole (mitage), foncière, lorsqu'il y a appropriation d'espaces communs en vue de les privatiser (enclosure).

A. Mutation des paysages urbains

Selon Landu et Varrel, les villes sont denses et historiquement épaisses. On assiste depuis les années 1990 à de nombreuses mutations des paysages urbains.

1. Mutations paysagères

- Des centres villes avec un urbanisme disparate

Le noyau central de la ville avec des fonctions hérités (religieuses, politiques, commerciales avec le bazar ou des grandes entreprises implantées depuis les années 1990) cela entraîne ce que l'on appelle un urbanisme disparate mélangeant les fonctions et les époques. Dans certaines métropoles on assiste à une verticalisation avec le CBD de Mumbai par exemple mais elle reste limitée en Asie du Sud

L'émergence et la montée des classes moyennes se traduit par le développement des shopping malls à Delhi, Mumbai Pune Goa, Kolkata, Hyderabad... cf le chap 2 émergence.

- Une fragmentation urbaine croissante

On assiste à une fragmentation urbaine avec une dissociation croissante des fonctions urbaines .

Les commerces de proximité, les activités artisanales et les petites unités industrielles sont repoussées vers les périphéries au fur et à mesure des aménagements des autoroutes routes métro, centres commerciaux et quartiers de bureaux. On assiste alors à une relégation spatiales des activités traditionnelles qui touchent une population plus pauvre .

L'apparition d'enclave résidentielles à partir des années 80 , conçues par des promoteurs privés contribue à la fragmentation=> exemple des comdominiums (immeubles en co propriété).

On parle aussi de gated communities

Un **quartier résidentiel fermé**, traduction possible de l'anglais ***gated community*** (pluriel : les ***gated communities***), est un quartier homogène socialement, généralement habité par des populations aisées, clos, et accessible par un nombre minimal d'entrées gardées par un personnel privé. D'autres dispositifs de sécurité peuvent s'y ajouter (caméras, barrière, badge d'accès...). On parle aussi d'une **enclave résidentielle fermée**.

La *community* en anglais est une petite communauté d'habitants, un quartier ou un groupe fréquentant un même lieu de culte ; le terme peut être un équivalent au mot *quartier* en français dans certains contextes. La clôture peut être matérialisée par un mur, un grillage, un terrain de golf, ou encore un plan d'eau. Pour limiter les entrées et les sorties des habitants, des services privés peuvent leur être proposés à l'intérieur de l'enclave résidentielle : écoles, centres de soins, poste de sécurité, clubs de loisirs... On parle de le terme de *compound* peut être employé pour désigner une ***gated community*** en Asie ou au Moyen-orient.

Exemple de Bangalore :

Varrel, Aurélie. « La clôture des espaces résidentiels à Bangalore ». *Circulation et territoire dans le monde indien contemporain*, édité par Véronique Dupont et Frédéric Landy, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2010, <https://doi.org/10.4000/books.editionschess.21992>.

Exemple Gates communities de Magarpatta City à Pune

Courrier international 15 mai 2012 à 19h18, mis à jour le 1 juin 2022 à 22h53

Après avoir quitté le centre de Pune, me voici au pied d'un long mur d'enceinte, devant une grande pancarte surmontant le portail d'entrée : "*Magarpatta City*". Sitôt franchi le porche, le climat semble soudain plus doux. La route est bordée d'arbres. Elle est moins poussiéreuse qu'en face. Aucun débris n'en souille les abords. On arrive bientôt à un vaste rond-point herbeux où le léger nuage de vapeur dégagé par un brumisateur donne l'impression d'être à la montagne. Le bosquet de palmiers planté juste derrière évoque, lui, un bord de mer paradisiaque. Un panneau vous souhaite "*Bienvenue à Oxygen Zone*". Alors que d'autres résidences sécurisées [***gated communities***] offrent un style de vie

luxueux à quelques privilégiés, Magarpatta City se veut moins élitiste. Le quartier compte au total 7 500 unités résidentielles accueillant 35 000 habitants de la classe moyenne supérieure. Autour de l'immense parc central s'étend Cybercity – douze tours de bureaux en verre abritant plus de 500 000 mètres carrés d'espaces de travail destinés aux technologies de l'information, qui permettent d'accueillir 60 000 employés ainsi qu'un personnel administratif et d'entretien de 20 000 membres. Le cœur de la vie commerciale est le Destination Center, un complexe regroupant boutiques, bureaux administratifs, banque et petits restaurants. Magarpatta City est protégée par un mur d'enceinte de près de sept kilomètres percé de trois entrées barricadées, par un millier d'agents de sécurité, par une escouade canine chargée de détecter les bombes et par environ 750 caméras de vidéosurveillance. A l'entrée de chaque ensemble d'appartements, un gardien vous demande vos papiers d'identité. Laisser votre poubelle dehors plus d'une heure après le ramassage des ordures vous coûtera 100 roupies [1,25 euro] ; laisser traîner des chaussures ou un vélo dans l'espace public sera puni d'une amende de 200 roupies [2,90 euros]. Les *gated communities* donnent à leurs résidents la possibilité de vivre au milieu de gens ayant le même statut social, dans des zones qui vont du groupement d'immeubles à des ensembles de villas et, désormais, à des villes privées entières. Les raisons de la multiplication récente de ce genre de communautés en Inde ne sont guère difficiles à comprendre. Les villes sont de plus en plus surpeuplées, et les gens aisés aspirent à une sécurité et à une qualité de vie que les pouvoirs publics sont incapables de leur procurer. Prenons l'exemple de Pune : elle a quasiment doublé de population au cours des vingt dernières années, passant de 1,7 million d'habitants en 1991 à 3,2 millions en 2011, dont près de 40 % vivent dans des bidonvilles. **Sens du collectif** Magarpatta City participe de la transformation de l'Inde, qui, de pays à économie agraire, se mue en pays industriel et urbanisé. C'est un regroupement de fermiers désireux de protéger leurs terres et leurs intérêts qui est à l'origine de la ville. En 1982, les terres sur lesquelles ils cultivaient de la canne à sucre et des légumes ont été décrétées "future zone urbanisable" par le conseil municipal de Pune (CMP), qui avait donc l'intention de les acheter pour permettre l'extension de la ville. Les propriétaires décidèrent alors de rester maîtres des lieux et de transformer leurs champs en un quartier urbain. Les 123 familles paysannes possédaient environ 175 hectares. Elles étaient représentées par l'un des plus gros propriétaires, Satish Magar, qui avait leur confiance et disposait d'un solide carnet d'adresses. Les agriculteurs se regroupèrent au sein d'une société – Magarpatta Township Development and Construction Compagny Ltd. – dont chacun d'entre eux détient une part proportionnelle à la superficie de ses terres. Ils développèrent ensuite un projet de ville intégrée où les unités résidentielles étaient à vendre et les espaces de bureaux à louer. Le feu vert fut donné à la fin de l'année 2000. Les agriculteurs se sont installés dans leur nouvelle cité. Certains ont acheté d'autres appartements pour les louer. En plus de la rente sur leurs biens immobiliers, ils reçoivent une part du loyer des espaces de bureaux ainsi qu'une part de la redevance sur les films diffusés à Magarpatta City. Le montant réparti entre les familles actionnaires s'élevait en 2011 à 230 millions de roupies [environ 3,3 millions d'euros]. "*En matière d'urbanisation, je crois que l'aspect le plus important, c'est le sens du collectif*", explique Satish Magar, le représentant des propriétaires. Lors de

la création de l'enclave, les membres d'une communauté – il ne dira pas laquelle – sont venus le trouver avec une proposition : ils souhaitent acquérir 400 appartements, mais à condition qu'ils soient contigus – en fait, ils voulaient former une résidence structurée selon leur affiliation religieuse. Magar a refusé. *“Nous souhaitons former une communauté ouverte”,* dit-il. *“L'idée était de créer une ville où l'on irait à pied de son domicile à son travail, aux commerces et à l'école”,* explique l'un de ses collaborateurs. Mais les choses ne se sont pas toujours passées comme prévu. *“Nous pensions que les gens iraient à pied ou prendraient leurs vélos, observe Satish Magar. Mais c'est plus compliqué que ça en a l'air d'amener les gens à faire un kilomètre à pied. C'est une question d'image. Dans un pays en développement, posséder une voiture et l'utiliser relève de l'amour-propre.”* Les résidents de Magarpatta sont pour la plupart de jeunes cadres trentenaires travaillant dans les hautes technologies. Leur principal rassemblement a lieu lors du Foundation Day, fixé au 3 décembre. En 2011, c'est un concert de la chanteuse Shreya Ghoshal qui est organisé. En attendant qu'elle monte sur scène, Satish Magar fait un discours, qui ne suscite aucune réaction de la foule. Les gens autour de nous continuent à bavarder. Mes interlocuteurs m'expliquent que beaucoup – 60 % des habitants de Magarpatta City – sont locataires de leur logement. Comme le dit KM, qui réside là depuis sept ans, *“ils se comportent ici comme s'ils étaient à l'hôtel. Beaucoup de locataires ne participent jamais aux activités collectives.”* KM a été à l'initiative d'une bibliothèque associative, qui a dû fermer par manque d'implication des habitants. *“Les gens s'attendent à être servis, pas à servir la collectivité”,* regrette-t-il. ***“J'ai peur dès que je sors”*** Amita vit dans un appartement de Magarpatta City avec sa fille. Elle a grandi aux Etats-Unis, mais lorsque son mariage s'est brisé il y a quelques années, elle a décidé de rentrer en Inde. *“J'ai peur dès que je sors à l'extérieur, avoue-t-elle. Ici, on est en sécurité.”* Mais Amita trouve oppressants certains aspects de la vie à Magarpatta City. Quand elle a voulu glisser des flyers dans les boîtes aux lettres pour faire connaître la petite boutique de design qu'elle venait d'ouvrir, *“cinq agents de sécurité sont accourus et m'ont traitée comme une voleuse”,* raconte t-elle. On lui a conseillé de solliciter une autorisation auprès de la municipalité, qui a alors consenti, contre un versement de 500 roupies [7 euros], à ce qu'elle distribue ses prospectus pendant une heure. Mais Amita se refuse à envisager de vivre ailleurs, en raison du manque général de sens civique. *“Les gens crachent n'importe où, ils urinent dans la rue.”* Ajay Patil, également résident, aimerait quant à lui qu'un système biométrique soit installé afin de vérifier que les automobilistes et les membres du personnel d'entretien sont bien ce qu'ils affirment être. Il préfère le fonctionnement d'Amanora Township, une *gated community* située à un jet de pierre de Magarpatta City, équipée d'interphones vidéo et d'accès par carte à puce. Bien qu'ayant du mal à abandonner la tranquillité de Magarpatta City, je ressens un léger malaise au terme de ma visite. Il s'y dégage un parfum légèrement déprimant, qui tient peut-être à sa topographie. Longer une rue plantée à intervalles réguliers d'arbres de la même espèce devient vite monotone. Les panneaux publicitaires sont les mêmes partout. L'un des résidents m'a même avoué qu'habiter Magarpatta City avait fini par le faire renoncer à sa passion, la photographie de rue. C'est peut-être la raison pour laquelle si peu de gens choisissent de se déplacer à pied. Le gouvernement indien encourage la création de

quartiers fermés et, en 2005, il a autorisé leur financement à 100 % par des capitaux étrangers. En tant que premier exemple du modèle actuel de communautés fermées, Magarpatta City constitue un signe indicateur de ce que pourrait devenir la vie de la classe moyenne en Inde. Srinath Perur

MAGARPATTA CITY, LE PARADIS BLEU

27 MAI 2013

Le quartier privé, exempt de restrictions d'eau, séduit les entreprises.

A Pune, selon que l'on habite au centre ville ou sur les collines, dans les quartiers pauvres ou dans le camp militaire, personne n'est égal devant la sécheresse. Mais la végétation luxuriante du quartier privé de Magarpatta city, qui accueille une cinquantaine d'entreprises high-tech, tranche plus qu'ailleurs. Dans le parc verdoyant de 14 hectares, au coeur de cette communauté fermée, des lycéennes révisent leurs examens. Plus loin, des hommes profitent d'une sieste à l'ombre, sans se formaliser des chants patriotiques diffusés par les hauts parleurs.

Les fermiers devenus promoteurs immobiliers

Au début des années 1980, près de 150 familles de fermiers s'unissent pour devancer l'expansion urbaine menaçante de Pune. Elles rassemblent leurs parcelles pour former l'actif d'une société foncière et immobilière, la Magarpatta Township Development and Construction Company Ltd, et montent un projet ambitieux : construire un quartier d'affaires ultra-moderne pour y attirer le fleuron de l'économie indienne et internationale.



La cyber-cité accueille résidences et entreprises high-tech.
PHOTO: THIBAUT PRÉVOST/CUEJ

La société négocie avec l'État du Maharashtra pour disposer d'une zone économique spéciale (ZES), un statut fiscal exemptant les entreprises de taxes et des restrictions d'eau qui touchent les autres quartiers. Premières visées, les sociétés de sous-traitance spécialisées dans l'informatique et les centres d'appels, travaillant avec des partenaires occidentaux qui exigent le zéro faute, à commencer par un apport fiable et continu en eau et en électricité. Satish Magar, à la tête de l'opération, s'oriente vers des bâtiments passifs et des infrastructures à haute efficacité environnementale.



Les habitants disposent d'un parc de 14 hectares au coeur de la cité. PHOTO: LORRAINE KIHU/CUEJ

Les eaux usées sont intégralement retraitées pour être utilisées dans l'irrigation. En cas de rupture d'approvisionnement en eau potable, un mini centre d'épuration permet de nettoyer l'eau de la nappe phréatique, pompée dans l'un des huit puits du quartier. Outre les tours verre et acier de la cybercité, 8 000 résidences ont été construites pour accueillir, entre autres, ses salariés. Tout a été conçu pour satisfaire leurs besoins à proximité : école, épiceries, équipements sportifs...

Calme et sécurité

« L'avantage de la vie à Magarpatta, c'est qu'elle supprime les problèmes basiques, comme devoir se lever tôt pour faire des provisions d'eau. Mais ce que l'on recherche en venant habiter ici, ce n'est pas tant les services que le calme et la sécurité », assure Jash, un ingénieur de 29 ans venu s'installer à Magarpatta city en octobre. Hormis les aller-retours quotidiens qui le mènent à son travail, il ne quitte presque plus le quartier. « J'ai déjà passé deux-trois mois sans voir une seule fois la ville, je ne supporte plus " l'extérieur " : le trafic, la pollution, le désordre. »

Près de 40 000 personnes habitent désormais ce ghetto vert. Des employés des 48 entreprises du site, des étudiants, des femmes célibataires et des militaires retraités.

A Bangalore, la « Silicon valley » du high-tech indien, l'outsourcing informatique montre des signes de ralentissement suite à la relocalisation dans les pays occidentaux de certaines activités. Pas de quoi faire sourciller Manik Sharma, le vice président de la société qui administre le quartier : « Toutes les entreprises sont locataires. Si un secteur ralentit ou s'écroule, d'autres prendront le relais ».

LORRAINE KIHU ET THIBAUT PRÉVOST

Au Pakistan des quartiers sécurisés

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Depuis le début de l'année, [le Pakistan a subi 319 attentats\(Nouvelle fenêtre\)](#) qui ont provoqué la mort de 3065 personnes et en ont blessées autant. Les élections générales en mai 2013 ont été l'occasion d'une flambée de violence qui fait du Pakistan l'un des pays les plus dangereux au monde.

Aussi, le pays se barricade, tout au moins les plus riches. Le concept se nomme [Bahria Town\(Nouvelle fenêtre\)](#), du nom du groupe immobilier qui l'a développé. Ces nouveaux quartiers sont sortis de terre au début des années 2000. Bien évidemment, ces lotissements sont réservés aux classes moyennes supérieures. Une maison de 100 m² environ coûte un million de roupies soit environ 62.000 euros. Pas cher direz-vous, mais le salaire moyen au Pakistan est de 21 euros par mois. Aujourd'hui, le pays compte une douzaine de ces lotissements. A Rawalpindi, la ville jumelle de la capitale Islamabad, il y a 50.000 habitants dans cette bulle ultra-sécurisée. On y vit en vase clos. Ecoles, commerces, loisirs et même hôpital, tout y est. Et bien sûr, au nécessaire s'ajoute aussi le superflu, celui qui sert de marqueur social, terrain de golf et centre équestre. Et surtout, il n'y a pas ici les sempiternelles coupures de courant que connaît le pays. Face à la crise énergétique, dans ces quartiers dorés, des générateurs garantissent l'approvisionnement en électricité... 24h sur 24. https://www.franceinfo.fr/monde/asia/au-pakistan-des-villes-securisees-pour-les-plus-riches_3071301.html

2. L'habitat informel

Dans les villes d'Asie du Sud, la précarité résidentielle reste un marqueur central du paysage urbain. Le développement de quartiers d'habitat précaire et non autorisé, en d'autres termes des taudis et bidonvilles, désignés par le terme de « slums », est la manifestation la plus évidente des difficultés de logement en ville, surtout dans les plus grandes.

Définition

Un arrêt sur les définitions est à ce point nécessaire pour mieux interpréter les différentes statistiques. En Inde, le terme de slum recouvre ainsi deux types de définition et de réalités. Selon la loi d'urbanisme de 1956 sur l'amélioration et l'éradication des slums³, sont considérés comme slums les secteurs urbains où les immeubles sont impropres à l'habitation humaine, délabrés, congestionnés, en bref des taudis comme on en trouvait dans les centres villes anciens. Cette définition peut s'appliquer à des maisons occupées par des locataires ou des propriétaires disposant de droits légaux, à l'instar du centre historique de Delhi, qui a été notifié en tant que zone de slum. Cette loi a d'abord été mise en œuvre dans le Territoire de Delhi. D'autres États ont par la suite adopté leurs propres lois sur les slums, avec des définitions qui peuvent varier d'un État à l'autre, mais basées en général sur des notions similaires.

- Occupations illégales de terrain/ quartier irrégulier

Slum désigne aussi le regroupement d'habitations précaires, des auto- constructions en matériaux de récupération – plus ou moins consolidées avec le temps, des abris de fortune, huttes ou baraques exiguës, et qui correspondrait mieux au terme de bidonville. **Ce sont les jhuggis-jopris de Delhi, les jhopads- pattis de Mumbai, les bastis de Calcutta.**

Ce type d'urbanisation informelle, souvent le seul recours des pauvres, se caractérise également par l'absence ou l'insuffisance des infrastructures et services urbains de base, en particulier des équipements sanitaires. La plupart de ces bidonvilles correspondent en outre à des occupations illégales de terrain. Ce sont aux yeux des pouvoirs publics des « camps de squatters » où les habitants n'ont aucun droit de tenure. Précarité physique de l'habitation et précarité du statut d'occupation se conjuguent. S'y ajoutent souvent des localisations dans des sites insalubres (marécages, berges inondables des rivières, bas-côtés des drains à ciel ouvert, zones de déchets) ou dangereux (bordures de voies ferrées et de canaux, sous des lignes de haute tension). D'autres localisations traduisent les stratégies d'implantation des migrants pauvres à proximité des sources d'emplois : les espaces vacants dans les zones industrielles, près des chantiers de construction. De fait, les camps s'installent sur tout terrain vacant et non surveillé de l'espace urbain, ou en bordure de l'espace bâti dans les périphéries, mais l'illégalité de l'occupation rend la menace d'éviction constante. Ces bidonvilles ne sont pas seulement des lieux d'habitat, mais souvent aussi des lieux d'activités économiques. Ainsi, l'accès des pauvres à une parcelle de terrain en ville n'est pas uniquement une question de logement, mais aussi de moyens de subsistance.

Karachi est ceinturée de katchi abadis, Dhaka conserve de nombreux bustees, et Colombo abrite des underserved settlements souvent relégués en périphérie ou sur des terrains inondables.

L'habitat informel est hétéroclite : des abris de fortune pour les plus récents, des constructions en dur pour les habitants installés depuis longtemps. L'accès à l'eau, à l'électricité et à l'assainissement est souvent inégal et privatisé, ce qui augmente le coût de la vie et favorise les risques sanitaires : dengue à Colombo, choléra à Dhaka, crises chroniques à Karachi et Delhi.

Même si la part relative des slums a parfois reculé, leur nombre absolu continue de croître avec les migrations et la densification. Orangi Town à Karachi et Dharavi à Mumbai sont deux gigantesques bidonvilles, le premier abrite 2,5 millions d'habitants, et le second plus de 1 million.

A Karachi on compte environ 64 % d'habitat informel, Dhaka 40 %, et Colombo près de la moitié des habitants à la fin des années 2010.

Extrait Les bidonvilles thierry Paquot La decouverte 2022

Pourquoi venir dans un bidonville comme Bhalswa (New Delhi) ?

« Pourquoi sommes-nous venus à Delhi ? s'interpose Jahanara. D'abord pour le travail, parce qu'il n'y en avait pas dans nos villages de l'Uttar Pradesh. On connaissait des gens qui avaient été amenés à Delhi par des bureaux de placement, et ils ont commencé à se faire de l'argent, alors beaucoup d'entre eux nous ont suivis. L'autre raison, c'est les écoles. On ne sait ni lire ni écrire et on voulait que nos enfants aient une meilleure éducation. Au village, les écoles étaient très loin. On ne pouvait pas vérifier si un enfant suivait réellement la classe. Et pour les filles, c'était dangereux d'aller aussi loin. C'est pourquoi on a pensé que ce serait mieux de venir vivre avec nos maris à la ville. [...] En arrivant, on a réussi à placer nos deux enfants dans une école de Delhi. Mais elle était loin et les professeurs ne comprenaient pas leur problème. Ils les ont mis en échec parce qu'ils ne voulaient pas d'enfants des bidonvilles dans leur classe. Les enfants se sont découragés et ont abandonné leurs études à mi-parcours. »

Kolkota Garden Reach

Garden Reach est un des plus grands *slums* de Kolkata, dont la majorité de la population travaille dans des ateliers de textile. À dire vrai, il ressemble davantage à un *bustee*, habitat pauvre à proximité des gares et des usines. Les propriétaires encouragent les locataires à « durcifier » leur habitation, à passer du *katcha* au *pakka*, de la terre à la brique, du chaume aux tuiles, ce qui accroît la valeur de leur patrimoine... Aussi, ce quartier ressemble plutôt à un village solidement ancré dans le paysage industriel, quelque peu fatigué, qu'à un bidonville tel qu'on se l'imagine sans l'avoir encore vu... Les habitants entretiennent leurs maisons, avec leur véranda et leurs toilettes communes, ils s'y trouvent mieux que dans le *bustee* de Kidderpore, près du dock du même nom, avec ses « ruelles enchevêtrées, mal drainées et sans égouts. La surdensité y est un problème majeur : en moyenne, 10 à 12 personnes vivent dans une pièce de 10 m². Les sanitaires y sont plus qu'insuffisants : une latrine pour 100 personnes, un point d'eau par pâté de maisons, soit une pompe pour 375 habitants » [Sinaï, 1994]. En 2014, le gouvernement lance un vaste programme (*Swachh Bharat Abhiyan* ou *Clean India Mission*) pour supprimer la défécation à l'air libre et recycler les déchets solides, tant dans les villages que dans les villes. Ce plan promet de construire 130 millions de WC dans les maisons qui n'en possèdent pas et d'équiper les écoles qui en sont dépourvues. Cinq ans plus tard, la propreté est toujours à l'ordre du jour et, si des toilettes sèches ont été installées dans des villages et des latrines dans certains bidonvilles, le problème n'est pas réglé.

Mumbai

Selon le recensement de 2011, 35 % des ménages urbains ne disposent que d'une seule pièce pour vivre, et cette proportion s'élève à 65 % dans la municipalité de Mumbai, pour une taille moyenne du ménage proche de cinq personnes. En outre, 29 % des ménages urbains n'ont pas accès à l'eau potable dans l'enceinte de leur logement ou de leur immeuble. Par ailleurs, 19 % des ménages urbains sont dépourvus de toilettes dans l'enceinte de leur immeuble (42 % dans la municipalité de Mumbai). Le surpeuplement des logements et les problèmes d'assainissement se révèlent particulièrement critiques dans les mégapoles.

Le recensement indien, qui pour la première fois en 2001 a recueilli des données sur les *slums* dans les villes de plus de 50 000 habitants, a adopté une définition recouvrant les deux types d'habitat évoqués,

en introduisant cependant un seuil minimum de 60 à 70 ménages pour considérer comme slum un groupement d'habitations précaires et sous-équipées⁴. Au recensement de 2011, les données sur les slums n'ont été recueillies que dans les villes statutaires, indépendamment de leur taille. **Dans ces villes, 65 millions de personnes vivaient dans des slums représentant 22 % de leur population. Dans la municipalité de Delhi ce pourcentage est de 15 %, dans celle de Kolkata de 30 %, et celle de Mumbai 41 %.** Mumbai s'illustre pour abriter « le plus grand bidonville d'Asie », Dharavi, avec une population estimée à plus de 800 000 habitants.

Le seuil introduit dans la définition du recensement indien induit une sous- estimation de la pauvreté d'habitat d'une frange de la population urbaine. Les estimations d'UN-Habitat livrent ainsi un niveau plus élevé : en 2009, 29 % de la population urbaine totale de l'Inde vivait dans des slums, définis comme les zones d'habitat qui combinent les caractéristiques physiques et légales suivantes à des degrés divers : accès inadéquat à l'eau potable ; accès inadéquat à des toilettes et autres infrastructures sanitaires ; mauvaise qualité de la structure physique de l'habitation ; congestion ; et statut d'occupation précaire, sans sécurité de tenure [UN-Habitat 2013].

Malgré des variations de définition et les précautions à prendre pour l'interprétation des diverses statistiques, **la proportion d'urbains vivant en slums reste un indicateur de la pauvreté d'habitat. Rapporté à la part des terrains occupés, c'est également un indicateur de l'extrême inégalité de l'accès au foncier en ville, au détriment des plus pauvres.**

Pour compléter ce tableau du mal logement, il faudrait ajouter la population des sans abri, très visible dans les grandes métropoles, mais très mal recensée. Par exemple, à Delhi, alors que le recensement de 2011 a dénombré moins de 50 000 personnes sans abri, les organisations non gouvernementales (ONG), sur la base d'enquêtes, estiment leur population à 150 000 personnes au minimum, soit trois fois plus.

https://ird.hal.science/ird-01967663/file/Dupont-Logement_convenable-Villes-Indiennes-BAGF-Jan2017.pdf

Exemple de Delhi

Mais la ville et son paysage ne sont pas lisses, uniformes. C'est une ville de très forts contrastes et de fortes inégalités socio-économiques qui s'inscrivent dans l'espace (Dupont, 2011). Ce qui est aujourd'hui définie comme la zone centrale de Delhi, sont les anciens espaces coloniaux avec leurs larges avenues, bordées de grands arbres et qui abritent les bâtiments administratifs, les ambassades, et des résidences huppées. Cette zone est située à proximité de la vieille ville – Old Delhi – où les habitations et les activités commerciales et petites industries en rez-de-chaussée composent un espace extrêmement dense. Plus au Sud, la ville se structure là aussi en différentes zones, désignées comme des « colonies », c'est-à-dire des quartiers avec une certaine homogénéité en termes de bâti architectural et de la position socio-économique de ses résidents, et très fréquemment par la spécialisation des activités

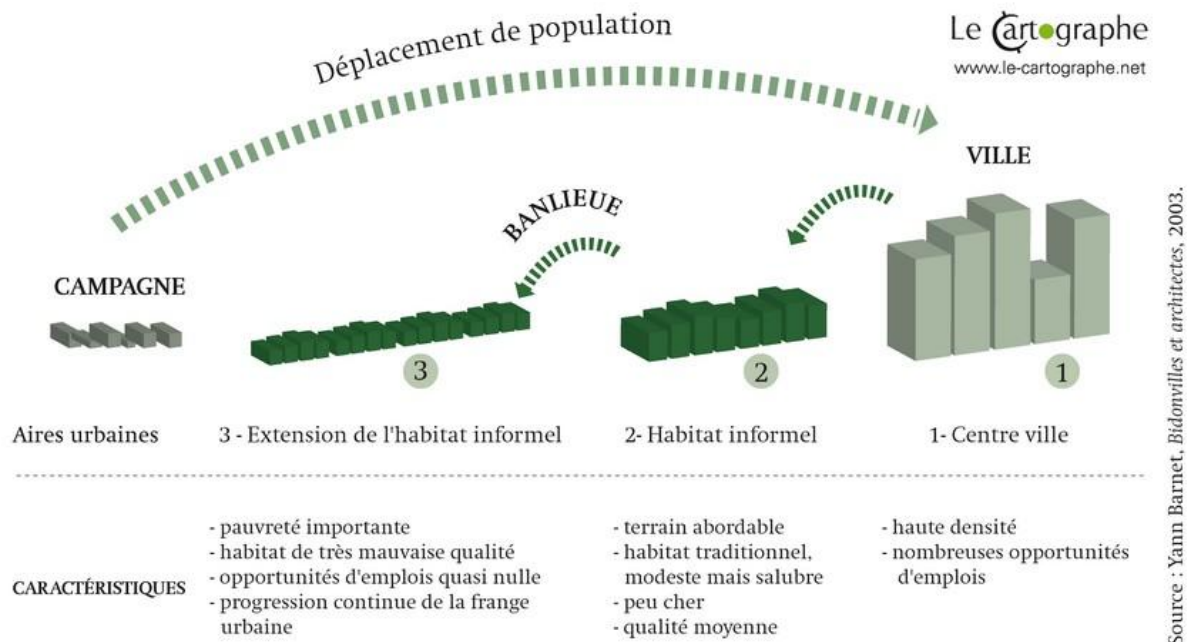
économiques et commerciales. Dans les colonies à proximité des berges Est de la rivière Yamuna qui traverse Delhi, le contraste est saisissant. Ce sont des zones résidentielles très denses, le niveau de revenus par habitant est faible, et les activités économiques sont majoritairement informelles et tournées vers le textile. Dans les espaces périphériques du Territoire de Delhi, on croise des villages entourés de leurs champs, des extensions urbaines planifiées dans les années 1980, mais aussi des lotissements de relogement où vivent des familles expulsées de bidonvilles de zones plus centrales, et où l'accès aux services essentiels n'est pas assuré. Finalement dans l'ensemble de la ville, la diversité du foncier et du statut d'occupation est telle, que chaque espace résidentiel est pluriel, des bidonvilles, qui sont présents dans tous les secteurs même la zone centrale, jouxtent des petits immeubles de familles appartenant à la classe moyenne, et des poches de résidences plus aisées.

<https://www.revue-urbanites.fr/mondes-indiens-derriere-les-corridors-du-metro-et-du-bus-les-coulisses-agitees-des-politiques-urbaines-a-delhi/>

B. Politique d'exclusion des pauvres

1. Définitions

Déguerpissement : Dans son sens actuel, d'expulsion « collective et contrainte d'individus qui ne possèdent pas de droits reconnus sur les parcelles qu'ils occupent », Lié aux questions de [justice spatiale](#) et intrinsèque à la [ville néolibérale](#), le déguerpissement peut être lié, mais pas exclusivement, à la destruction des quartiers d'habitat [informel](#), aux politiques d'aménagement urbain, ou aux opérations de rénovation éventuellement destinées à améliorer l'image de la ville ou du quartier. Le déguerpissement, selon les recommandations de la Banque Mondiale, devrait être accompagné d'une réinstallation aidée par les pouvoirs publics (Gourland, 2016). Dans les faits, c'est loin d'être toujours le cas.



10

2. Des Logiques d'éviction et expulsion qui mettent à mal le droit à la ville dans une ville de plus en plus fragmentée et ségréguée

Les politiques urbaines depuis les années 1990 nient le droit à la ville des habitants des quartiers précaires tout en contribuant, par leurs effets, à l'apparition ou à l'extension de ces quartiers informels.

Exemple de Mumbai

Sous l'effet des politiques urbaines et des stratégies résidentielles des classes moyennes et riches Mumbai est une « ville-archipel » c'est-à-dire une ville éclatée, fragmentée, juxtaposition de villes nouvelles, d'enclaves résidentielles, de bidonvilles. L'émergence éco et la concurrence pour l'espace entraînent une énorme spéculation immobilière et des projets urbains, menés par les autorités locales et les entrepreneurs privés, visant à créer une ville « slum free », attractive pour les touristes et les investisseurs. La « mise au propre des villes indiennes » (Cadène 1991) nie le droit à la ville des plus vulnérables, les résidents des quartiers pauvres, *chawls* et *slums* qui défendent de plus en plus leurs droits face aux populations privilégiées.

L'Etat du Maharashtra et la municipalité de Mumbai ne construisent pas assez de logements sociaux mais ne reconnaissent pas la majorité des slums, ce qui justifie leur refus de construire des infrastructures... tout en menant des opérations d'expulsion qu'ils justifient par l'insalubrité de ces quartiers accusés d'aggraver les catastrophes naturelles¹¹ ou d'être sources d'épidémies. Avec sa

¹⁰ <https://le-cartographe.net/dossiers-carto-91/monde/67-bidonvilles>

¹¹ Les inondations qui eurent lieu en 2005, le 26 juillet, ont cristallisé un certain nombre de rapports de pouvoir et de profit sur le territoire de Mumbai (McFarlane, 2012). Le centre-ville (les quartiers de Santa Cruz, Khar et Bandra en particulier) ont été spécialement touchés. A cette date, près d'un tiers de la ville a été recouverte de plusieurs mètres d'eau en quelques heures seulement, provenant d'une mousson particulièrement abondante. Les services de communication et d'électricité ont été coupés pendant plusieurs heures, alors que les transports étaient arrêtés –

médiatisation, Dharavi a été reconnu comme un espace de vie dont la destruction ne pouvait être automatique, mais seul 25% des foyers sont officiellement reconnus comme résidents (car ils peuvent prouver être arrivés avant 2000) et de cette manière ne sont pas expulsables. Discrimination des ressortissants qui ne possèdent pas le statut de résident officiel (les papiers d'identité étant fortement liés à une adresse de résidence) => de fait poussés à la marginalité, à l'informalité et aux revenus illégaux par l'appareil de l'Etat lui-même.

Exemple de Chandigarh

Prévue pour être une capitale administrative qui ne devait pas dépasser 500 000 habitants, Chandigarh en compte déjà 800 000 et 1,2 million avec Panchkula et Mohali, qui se développent à sa périphérie. Les 114 kilomètres carrés de Chandigarh, territoire de l'Union, servent aujourd'hui de capitale à l'Etat du Pendjab et, depuis 1966, à celui de l'Haryana. Ce statut tripartite complique toute planification future. Aux yeux des architectes, seul un plan d'ensemble incluant les villes satellites peut remédier aux maux de la ville. « Sans cela, l'héritage de Le Corbusier deviendra une sorte de musée à l'usage des riches car la terre y deviendra de plus en plus chère, doublée de villes satellites que personne ne planifie », soutient Julian Beinart, professeur d'architecture au Massachusetts Institute of Technology (MIT) et auteur d'une étude avec l'architecte indien Charles Corrêa pour la densification de Chandigarh. Le plan originel des Sept Voies (V7) et les espaces verts conçus pour permettre aux habitants de respirer et de bénéficier de la vue sur les contreforts de l'Himalaya ont été remis en cause par plusieurs participants.

La densification d'une ville dont aucune habitation ne doit dépasser deux étages a été une des questions les plus discutées. Pour l'architecte français Jean-Louis Vêret, une rénovation du centre de Chandigarh pourrait s'envisager en reconstruisant des maisons de quatre étages qui respecteraient le plan d'ensemble de la ville. Pour Charles Corrêa, une meilleure utilisation des espaces verts, dont la plupart sont devenus des dépotoirs, s'impose. Le plan de la ville en larges secteurs autonomes dont le nombre a déjà dépassé celui prévu par Le Corbusier complique tout système de transport public. « La gare, dit l'architecte indien, aurait dû être au centre de la ville et comme à Bombay le développement se serait fait le long des voies de communication. » Les transports à Chandigarh sont effectivement déficients, et dans une ville où les couches défavorisées vivent à la périphérie, il n'est pas rare qu'un employé doive faire une heure de bicyclette pour rejoindre son lieu de travail. « L'administration devrait envisager la location

beaucoup de personnes furent bloquées loin de chez elles pendant plusieurs jours. Plus de 1'000 personnes y ont perdu la vie, la majeure partie des victimes étant des habitants des quartiers défavorisés. Le système de drainage s'avéra inefficace, et des quartiers qui sont restés sous l'eau plusieurs jours durant connurent une recrudescence de maladies. La responsabilité de l'Etat, des entreprises de construction et des régies a été mise en avant temporairement, détournant pour une fois l'attention des slums, souvent les premiers accusés parce qu'ils bloquent les égouts par leur présence. Les débris de chantiers, le manque d'investissement public dans le drainage, le développement immobilier incontrôlé sur les espaces verts, les mangroves et les rivières, la montée de la mer et le changement climatique, le manque de prévision étatique concernant les désastres naturels et les crises, et le mépris des règles de construction furent en fait bien plus responsables de la catastrophe que ne l'étaient les bidonvilles.

des terrains qui bordent les larges avenues pour subventionner un meilleur système de transport public », affirme pour sa part Julian Beinart.

Autre reproche développé par une architecte de Chandigarh, Maidhu Sarin : la ville a été conçue pour les riches. Chandigarh a caché sa pauvreté en la rejetant loin du centre mais, aujourd'hui, les oubliés se font entendre. L'immense bidonville qui abrite face à l'université près de 100 000 personnes témoigne que beaucoup de problèmes restent à résoudre dans la ville. Aucune ville indienne ou même des pays en développement n'a été capable de résoudre ce problème, plaide Sagdish Sagar, administrateur en chef de la ville. M. Sagar admet toutefois que les riches sont les plus ardents défenseurs d'un plan qui les privilégie et qui, dit-il, a au moins eu le mérite de limiter les débordements visibles dans les autres cités du sous- continent.

Chandigarh a été victime de son succès. Tous les espaces industriels et d'habitations ont été vendus. Seuls restent disponibles des terrains commerciaux. La ville construit une nouvelle tranche de 25 000 logements au sud, pour tenter de résoudre le problème des bidonvilles de la cité. Mais à quel prix pourront être réhabilités les logements ouvriers ? Exemple dans sa conception, Chandigarh, aux yeux de beaucoup d'intervenants, ne peut servir d'exemple dans son fonctionnement, étant une ville largement subventionnée au nom de l'Histoire par le gouvernement indien.

Si les défauts de la ville ont été amplement discutés et les solutions pour y remédier envisagées, chacun est toutefois tombé d'accord pour reconnaître qu'elle reste de loin la ville indienne la plus agréable à vivre et la mieux conçue. Premier concernés, les habitants, même les plus modestes, partagent cette opinion. « Je suis très très heureux ici », affirme Kuldeep Takur, dans sa petite maison de trois pièces qui bénéficie de l'électricité, de l'eau courante, de toilettes et d'une petite cour intérieure. Un rêve inaccessible pour des centaines de millions d'Indiens. Employé du gouvernement, Kuldeep Takur a eu la chance d'obtenir cette maison, prévue dans le plan pour la plus petite catégorie d'employés. Selon les instructions du gouvernement, le plan original développait treize types de maisons, en fonction de la hiérarchie des emplois. Mais seules 60 à 80 maisons sont disponibles pour les 1 200 employés de la compagnie.

Le mérite de cette rencontre aura sans doute été de permettre une réflexion pluridisciplinaire sur les aménagements à apporter à une ville qui, cinquante après sa fondation, reste une réussite. Mais elle est aujourd'hui contrainte d'évoluer pour le demeurer. Le plus grand test du succès de Chandigarh, a ainsi affirmé l'architecte britannique Sir Colin St John Wilson, sera la capacité à y insuffler plus de vie. En respectant la situation de départ, il lui faudra trouver des solutions. Aujourd'hui, on manipule plus que l'on reconstruit. Les multiples intérêts qui se croisent à Chandigarh permettront-ils de trouver un terrain d'entente qui sauvegarde le caractère d'une ville construite d'abord pour le bénéfice de tous ses habitants ? C'est le défi.

Le Corbusier a très bien compris la première croissance de Chandigarh. Il s'agit maintenant de développer la ville vers le nord. « Laissons les architectes indiens le faire », a affirmé en guise de conclusion Charles Jencks. Ceux-ci, dont certains ont fait leurs premières armes avec Le Corbusier, y sont prêts mais il faudra surmonter d'abord les entraves politiques et administratives qui pèsent sur la ville.¹²

Au Pakistan à Islamabad, une exclusion confessionnelle

Rimsha Colony, 10.000 habitants, est au coeur d'une controverse sur les droits des chrétiens au Pakistan, république islamique de 200 millions d'habitants, dont environ 1,6% de chrétiens. La municipalité, qui s'est lancée dans une campagne d'éradication des quartiers qu'elle considère comme illégaux, a en effet critiqué les bidonvilles, qui menacent selon elle "la beauté de l'islam". Elle a récemment fermé les trois puits qui alimentaient Rimsha Colony, ce que les habitants considèrent comme une tentative de les chasser. La Cour suprême a certes suspendu les évictions, mais cela n'empêche pas les habitants de ce bidonville de se sentir menacés, et nombre d'entre eux disent ne souhaiter qu'une seule chose pour Noël : la légalisation de leur quartier - et le retour de l'eau au robinet.

Les Pakistanais chrétiens sont au quotidien l'objet de discriminations, et régulièrement la cible d'accusations de blasphème, un crime passible de la peine de mort en vertu de lois critiquées par les défenseurs des droits de l'Homme d'après lesquels elles sont souvent douteuses et utilisées dans le cadre de règlements de comptes personnels. D'ailleurs, Rimsha Colony tire son nom de celui d'une adolescente chrétienne arrêtée en 2012 après avoir été accusée d'avoir profané des pages du Coran. Bien que ces accusations se soient avérées infondées, Rimsha et sa famille, menacées, se sont réfugiées au Canada. Et les habitants de son quartier de Mehrabadi, à la périphérie d'Islamabad, ont également dû s'enfuir et refaire leur vie sur un nouveau terrain. En dépit des promesses des dirigeants de l'époque, Rimsha Colony n'est raccordé ni au réseau électrique, ni aux égouts. Ce bidonville était alimenté en eau par les trois puits qui ont été scellés il y a quelques semaines. En 2014, l'Autorité de développement d'Islamabad (CDA), une sorte de municipalité non-élue, s'était engagée à détruire 32 bidonvilles considérés comme illégaux, estimant qu'ils représentaient un fardeau excessif pour les ressources disponibles, et entachaient l'image de la capitale aux grandes rues bordées d'une végétation luxuriante.

Articles du Monde 2023 et 2024.

Dharavi (comme les chawls du vieux Mumbai): menacés par la mondialisation par le haut : dans les années 1850, Dharavi marquait l'extrémité nord de la ville. Avec l'expansion urbaine, le quartier se

¹² https://www.lemonde.fr/archives/article/1999/01/31/chandigarh-entre-bidonville-et-jardins_3534336_1819218.html

trouve au cœur de Bombay, suscitant les convoitises des promoteurs immobiliers ds un contexte de forte spéculation immobilière, opérations d'éradication des slums au nom de la sécurité ou de l'embellissement permettent à la municipalité de prendre le contrôle de vastes espaces revendus aux promoteurs, sur fond de corruption. Exemple : « Dharavi Redevelopment Project » : projet de réhabilitation de D. lancé en 2004 par l'Etat du Maharashtra. Suspendu en 2009 en raison de la mobilisation des habitants, relancé au début des années 2020. Montant estimé à 3 Mds d'euros, coût partagé entre l'Etat du M. (20%) et le groupe immobilier de G. Adani qui a remporté l'appel d'offre (après plusieurs autres projets de construction de résidences, d'infrastructures routières...ex : le groupe a gagné en 2025 l'appel d'offre du projet de réhabilitation de Motilal Nagar, un *slum* situé à l'ouest de Mumbai). La destruction du bidonville doit être accompagné du relogement sur place de certains résidents, relogement d'une partie en périphérie, et des milliers de résidents non relogés, refoulés ds les logements précaires en périphérie => loin des emplois, obligés de prendre les transports en commun. Destruction du tissu économique de Dharavi => paupérisation et précarisation des milliers d'habitants. Recensement lancé vise à identifier les résidents anciens (avant 2000), qui seront relogés sur place <> ceux arrivés plus récemment. Pb : de nombreux résidents ne possèdent pas de papiers, d'acte de propriété ou de preuve de leur ancienneté.

En juin 2025, le chef du Congrès de Mumbai a mené une manifestation contre l'attribution du projet à Adani, dénonçant l'emprise de celui-ci sur les projets urbains.

Autre exemple : la transformation urbaine menace la communauté de pêcheurs Koli : le peuple Koli = les plus anciens habitants de Mumbai (XVe s. au moins), originaires du Gujarat, installés sur la côte de la mer d'Oman, à Worli Koliwada, au nord de la ville coloniale, et vivant de la pêche qui est aussi un élément essentiel de leur identité culturelle. Ils représentent un patrimoine culturel vivant qui a façonné l'identité de Mumbai. L'extension urbaine de la ville menace à la fois leur activité et leur lieu de vie à travers deux projets : la *Coastal Road*, mise en œuvre par la *Brihanmumbai Municipal Corporation* (BMC) en 2018 est une autoroute à huit voies actuellement en construction, dont le coût est estimé à 2,3 milliards de dollars américains en 2023, conçue pour fluidifier la circulation dans la ville mais empiète sur les zones de pêche traditionnelles des Kolis ; le pont maritime Bandra-Worli, commandé par la *Maharashtra State Road Development Corporation* (MSRDC) en 2009. Les importants travaux de remblaiement nécessaires à ces projets ont profondément modifié les écosystèmes marins qui font vivre la communauté de pêcheurs Kolis. La biodiversité des eaux côtières de Mumbai a souffert de la pollution, du déclin des populations de poissons et de la destruction des zones de pêche. Les revenus journaliers des Kolis ont été divisés par deux. Face au déclin des stocks de poissons et à la destruction des zones de pêche traditionnelles, les Kolis sont contraints d'investir davantage dans des bateaux et des équipements plus performants pour s'aventurer plus loin en mer d'Arabie. Les villages de pêcheurs traditionnels, ou Koliwadass, étaient initialement protégés de l'urbanisation par une réglementation de 2011 qui a été peu à peu restreinte. Malgré leurs liens historiques avec le littoral de Mumbai, les Kolis se retrouvent marginalisés, avec un accès limité aux besoins fondamentaux comme l'eau potable et les espaces de pêche. Csq : de nbx Kolis se sont reconvertis dans le secteur des services, la construction, l'informatique et l'éducation à Mumbai => transformation significative de leur mode de vie traditionnel, malgré l'importance culturelle et affective durable de la pêche pour la communauté.

Les Kolis ont dû faire face à de multiples obstacles juridiques dans le cadre de leur conflit avec la BMC concernant le projet de route côtière. Des groupes communautaires et civiques, tels que le Collectif pour les alternatives spatiales, ont saisi les tribunaux pour faire cesser le projet. À titre provisoire, la Haute Cour de Mumbai a déclaré illégal le remblayage en avril 2019. La Cour suprême a levé cette injonction, autorisant ainsi la poursuite des travaux. Bien qu'appartenant à la communauté autochtone de Mumbai, les Kolis sont largement exclus des processus décisionnels de la ville, une marginalisation qui s'est accentuée ces dernières années. Ils ont dû se battre pour obtenir des concessions même mineures, comme l'élargissement de l'espace de navigation entre les piliers de la route côtière, passé de 60 à 120 mètres, afin de permettre le passage des bateaux de pêche. Avec une représentation politique limitée – seulement une vingtaine des 227 circonscriptions électorales de la ville sont majoritairement kolies – la communauté n'a pas les moyens d'influencer les décisions qui affectent directement ses moyens de subsistance. Les Koliwadas de toute la ville, de Versova à Trombay, partagent des préoccupations similaires, mais l'absence d'une plateforme unifiée les empêche de défendre efficacement leurs droits. Ces luttes locales mettent en lumière le problème plus vaste de la participation citoyenne au développement urbain : malgré leur importance historique et culturelle, les Kolis restent marginalisés dans les décisions qui redessinent l'image de leurs quartiers. Tandis que les infrastructures à grande échelle remodelent la ville, le déplacement des Kolis fait écho à une tendance plus large : celle des communautés autochtones négligées lors de l'expansion urbaine. Pour eux, ce projet dépasse le simple cadre des infrastructures : il symbolise la transformation socio-politique de Mumbai. À travers le prisme de Worli Koliwada et d'autres quartiers similaires, la croissance urbaine risque d'effacer le riche patrimoine culturel de Mumbai et de déplacer ses communautés autochtones.

=> La lutte des Kolis pour préserver leur mode de vie face aux grands projets urbains illustre les problématiques plus vastes de marginalisation, d'accès aux ressources urbaines et de conservation du patrimoine auxquelles sont confrontées les communautés autochtones et traditionnelles dans les villes indiennes en plein essor. Le conflit entre les Kolis et la route côtière reflète le défi que doit relever l'Inde pour concilier croissance urbaine et préservation culturelle. Des tensions similaires s'observent dans le réaménagement de Central Vista à Delhi, critiqué pour le sacrifice de l'architecture historique, et à Kumartuli à Calcutta, où l'extension du métro menace les artisans traditionnels. Collectivement, ces cas soulèvent des questions cruciales quant à la maîtrise de l'avenir des villes indiennes et à quel prix culturel.

<https://www.cdpp.co.in/articles/from-fishnets-to-cityscapes-the-koli-chronicles-of-worli>

III. LES DEFIS A RELEVER

A. Les inégalités environnementales : faire face aux risques

Depuis le début des années 70, aux États-Unis, l'utilisation effective du concept d'« inégalités environnementales » s'associe fréquemment avec le concept d'« inégalités sociales » dans la littérature, au point qu'il n'est désormais plus possible de poser la question écologique sans en même temps poser celle des inégalités sociales. L'eau, composante structurelle des dynamiques de l'environnement, peut être source d'inégalités sociales tant par sa rareté, par son excès (inondation, crues) ou par sa dégradation chimique et biologique. Ces phénomènes extrêmes, qui affectent le bien-être voire la santé des populations et du monde biophysique, peuvent être considérés comme sources d'inégalités

environnementales. l'expression d'inégalité environnementale exprime l'idée que les populations ou les groupes sociaux ne sont pas égaux face aux pollutions, aux nuisances et aux risques environnementaux : **les inégalités environnementales se superposent aux inégalités sociales.** (Elianoff, 2006)

Pour Cyria Emelianoff, l'inégalité environnementale est multiscalaire et peut être lue à une échelle planétaire, à une échelle locale ou à tous les échelons « intermédiaires » tels que les Régions et les États. D'autres chercheurs abordent les inégalités environnementales en les articulant avec la dimension sociale et en y ajoutant la composante intergénérationnelle de l'égalité : la préservation des aménités environnementales, d'un milieu de vie sain et entre les générations présentes et futures dans le cadre des objectifs du développement durable. L'association, voire l'intégration de ces dimensions, est aisée à comprendre, les inégalités sociales renvoyant directement ou indirectement à des inégalités en termes d'accès aux ressources naturelles, à des formes de relation au milieu et à certains de ses éléments (Bourg, 2020).

Appliquée à plusieurs échelles (planétaire, relations Nord-Sud, local, *et cetera*), la notion d'inégalités environnementales invite à s'intéresser aux vulnérabilités des populations, aux disparités d'exposition des individus et des groupes sociaux à des nuisances ou risques comme aux accès différenciés aux ressources de l'environnement.

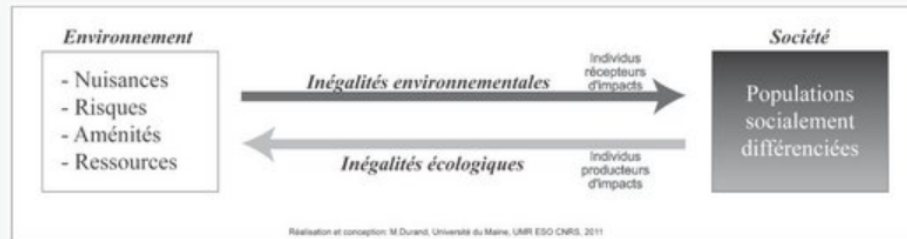
La notion d'inégalité environnementale qui qualifie les difficultés des populations à accéder à un environnement sain et à des ressources vitales se distingue généralement de celle d'« inégalités écologiques » qui résultent des impacts des activités humaines sur l'environnement constituées par les pollutions, rejets, déchets et nuisances émis par des activités anthropiques, et peuvent notamment être mesurées par l'empreinte écologique et par l'inégale distribution des droits à polluer (Durand et Jaglin, 2012).

L'exposition aux risques et les services « environnementaux » représentent des enjeux particulièrement sensibles dans les pays en développement qui nécessitent à la fois de ne pas « naturaliser » le risque et de ne pas imputer systématiquement celui-ci à un seul facteur (soit l'aléa soit l'anthropisation)..

Ainsi risques et inégalités environnementales sont donc liés et se surimposent aux inégalités socio-spatiales.

Les inégalités écologiques se fondent ainsi sur l'idée que chaque individu a une empreinte écologique plus ou moins importante en fonction notamment de sa richesse économique. Les modes de consommation, les modes d'habiter de chacun ont un impact sur les écosystèmes (locaux et mondiaux) en termes de prélèvement de ressources naturelles et de pollution (épuisement de la capacité auto-épuratrice du milieu).

LA DISTINCTION ENTRE LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET LES INÉGALITÉS ÉCOLOGIQUES



LA DISTINCTION ENTRE LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET LES INÉGALITÉS ÉCOLOGIQUES

=> Il s'agit finalement d'une empreinte écologique différenciée selon les groupes humains, d'une « inégalité d'impacts écologiques ». Le comportement des individus influence en effet la capacité de charge de l'environnement en y prélevant plus ou moins de ressources et en le contaminant de façon plus ou moins importante. En résumé, selon C. Emelianoff, les inégalités environnementales qualifient les inégalités sociales d'accès aux maux et aux biens environnementaux, tandis que les inégalités écologiques renvoient aux émissions de polluants et à l'inégale distribution des droits à polluer. Elles sont la conséquence de l'émission différenciée de polluants de la part des populations, cantonnant la réception des nuisances, des risques, des ressources et des aménités aux inégalités environnementales.¹³

=> la notion d'inégalités environnementales recouvre toute dimension qui résulte de la manifestation des inégalités sociales dans le rapport à l'environnement. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle sorte d'inégalités, « mais de la dimension environnementale des inégalités socioéconomiques » qui traversent la société à l'échelle d'un territoire, d'un pays et de la planète. Ces inégalités touchent à :

- L'exposition aux risques environnementaux qu'il s'agisse de facteurs chroniques comme la pollution, ou soudains comme une catastrophe naturelle.
- L'accès aux ressources naturelles. Cela indique l'inégalité d'accès à des ressources de base comme l'eau ou l'énergie, mais aussi aux aménités naturelles : espaces verts, forêts, bords aménagés d'une rivière ou d'un littoral.
- L'impact qu'on peut avoir sur l'environnement en termes d'épuisement des ressources ou de dégradation de l'environnement de par son mode de vie.

¹³ Durand, M. et Jaglin, S. (2012). Inégalités environnementales et écologiques : quelles applications dans les territoires et les services urbains ? Flux, N° 89-90(3), 4-14. <https://doi.org/10.3917/flux.089.0004>.

- La capacité à se saisir des actions collectives ou publiques qui permettent d'agir sur son propre environnement et à bénéficier de leurs effets.
- L'accès à la prise de parole et aux décisions inhérentes à la gestion de l'environnement et des ressources.

Un contexte majeur accentue l'ensemble des inégalités, celui des changements globaux, expression qui désigne les changements environnementaux résultant de l'intensification des activités humaines, et plus spécifiquement les conséquences de l'avènement de l'Anthropocène. Il s'agit donc essentiellement : du réchauffement climatique, de l'érosion de la biodiversité, des conséquences de la transformation des usages de sols, de la progression de l'urbanisation, de la progression de la déforestation, soit l'extension et/ou le recul des surfaces cultivées, de l'acidification des océans et de la modification des cycles de l'eau...

1. Risques naturels et industriels

Notions : aléas, risque, vulnérabilité, changement climatique

- Vulnérabilité face au changement climatique qui pose la question des politiques urbaines

A Mumbai. Les inondations sont de plus en plus nombreuses et destructrices dans les villes avec le changement climatique. Les inondations qui eurent lieu en 2005, le 26 juillet, ont cristallisé un certain nombre de rapports de pouvoir et de profit sur le territoire de Mumbai (McFarlane, 2012). Le centre-ville (les quartiers de Santa Cruz, Khar et Bandra en particulier) ont été spécialement touchés. A cette date, près d'un tiers de la ville a été recouverte de plusieurs mètres d'eau en quelques heures seulement, provenant d'une mousson particulièrement abondante. Les services de communication et d'électricité ont été coupés pendant plusieurs heures, alors que les transports étaient arrêtés – beaucoup de personnes furent bloquées loin de chez elles pendant plusieurs jours. Plus de 1'000 personnes y ont perdu la vie, la majeure partie des victimes étant des habitants des quartiers défavorisés. Le système de drainage s'avéra inefficace, et des quartiers qui sont restés sous l'eau plusieurs jours durant connurent une recrudescence de maladies. La responsabilité de l'Etat, des entreprises de construction et des régies a été mise en avant temporairement, détournant pour une fois l'attention des slums, souvent les premiers accusés parce qu'ils bloquent les égouts par leur présence. Les débris de chantiers, le manque d'investissement public dans le drainage, le développement immobilier incontrôlé sur les espaces verts, les mangroves et les rivières, la montée de la mer et le changement climatique, le manque de prévision étatique concernant les désastres naturels et les crises, et le mépris des règles de construction furent en fait bien plus responsables de la catastrophe que ne l'étaient les bidonvilles.

A Karachi, en 2020. Dans tous les quartiers de la ville, les mêmes scènes se répètent : des passants peinent à traverser les routes, de l'eau parfois jusqu'au torse. Des voitures sont échouées, emportées par l'inondation. L'armée a été appelée en renfort. Les habitants, armés

de seaux, tentent vainement d'écoper le magma brunâtre matiné d'immondices ayant forcé leurs portes. Car les égouts sont depuis belle lurette bouchés par les ordures, la municipalité étant incapable de collecter l'intégralité des déchets de cette ville de 20 millions d'habitants. Depuis son bureau, Abid Omar contemple en contrebas une station de pompage, censée détourner les eaux usées vers une rivière avoisinante. Le site, également inondé, est à l'arrêt.

"De toute façon, ses pompes ne marchent généralement pas", peste-t-il. "Même quand il pleut un petit peu, cela fait des ravages." Or les moussons sont copieuses en Asie du Sud. Et Karachi, année après année, se retrouve submergée. Ces derniers jours davantage encore : d'après les services de météorologie, la ville a enregistré jeudi près du double de précipitations (230 mm) que la moyenne pour juillet-août (130).

En un jour, 18 personnes y ont péri noyées, électrocutées ou ensevelies sous des décombres. Plus de 100 Pakistanais sont morts en août du fait de la mousson, majoritairement à Karachi. Première capitale du [Pakistan](#) en 1947, après l'indépendance du Royaume-Uni et de la partition d'avec l'Inde, la ville, bâtie sur la mer d'Arabie, "a été négligée depuis qu'elle a été dépouillée de ce statut", affirme Izharul Haq, une figure de l'opposition locale. **Dans un pays fortement décentralisé, "ni la province ni le gouvernement fédéral n'ont prêté attention au développement de cette ville, qui est la bouée de sauvetage financière du pays", déplore-t-il. Peuplée d'un demi-million d'habitants en 1947, Karachi a ensuite vu sa population multipliée par quarante "sans investir dans des infrastructures invisibles (canalisations et autre tout-à-l'égout, NDLR) depuis plus de trente ans",** s'étrangle Nauman Ahmed, un professeur d'urbanisme qui y vit.

"La situation actuelle est un résultat de cette négligence", tempête-t-il, quand des millions de Karachites, faute d'approvisionnement en eau, ont leurs robinets à sec le reste de l'année. "La ville est un désastre. **La corruption flagrante et le népotisme ont dévasté nos agences de planification**", s'emporte Shamim Kazmi, une ancienne directrice d'un comité directeur de la ville, pour qui son salut passe par "une bureaucratie honnête".

<https://www.geo.fr/environnement/karachi-venise-malgre-elle-dasie-du-sud-mousson-apres-mousson-201889>

- Vulnérabilité face aux risques industriels : l'exemple de Bhopal

La ville de Bhopal, située au centre de l'Inde, a ainsi connu l'une des plus grandes catastrophes industrielles de l'histoire. Dans la nuit du 2 au 3 décembre 1984, une explosion a eu lieu dans l'usine de pesticides de l'Union Carbide, firme multinationale américaine établie à Bhopal. Cette explosion a été provoquée par une fuite accidentelle d'eau dans un réservoir de stockage de méthyl isocyanate. Un nuage de quarante tonnes de gaz toxique mortel a alors gagné l'atmosphère et est retombé pendant deux heures sur Bhopal.

Cette pollution chimique a immédiatement fait de très nombreuses victimes, principalement installées dans les bidonvilles situés près de l'usine. 2 000 à 3 000 personnes auraient été tuées par le gaz toxique dans la seule journée du 4 décembre 1984. Au total, le nombre de victimes serait compris entre 15 000 et 30 000 personnes d'après les ONG. Le bilan humain de la catastrophe est en effet impossible à dresser avec exactitude en raison de la pauvreté de la population touchée et d'un chiffrage officiel qui a été

minimisé (6 500 victimes) afin de diminuer les indemnisations. En outre, près de 550 000 habitants auraient été affectés à différents degrés par le gaz toxique.

Pendant plusieurs années l'Union Carbide et l'État indien s'affrontèrent devant les tribunaux au sujet de l'indemnisation des victimes. S'abritant derrière l'hypothèse d'un sabotage par un employé licencié, la multinationale américaine ne proposait ainsi que 350 millions de dollars. De son côté, le gouvernement indien en réclamait 2,6 milliards. Désireuse d'obtenir une augmentation des investissements américains dans son pays, l'Inde décida d'abandonner les poursuites judiciaires contre l'Union Carbide en 1989 et accepta de ne recevoir que 470 millions de dollars de la part de l'entreprise américaine. 570 000 habitants de Bhopal n'ont ainsi touché en moyenne que 500 dollars de compensation.

Les conséquences sanitaires de la catastrophe demeurent encore importantes aujourd'hui. Des dizaines de milliers de victimes continuent en effet de souffrir de nombreuses maladies : troubles respiratoires, malformations, maladies gynécologiques ou cancers. Une étude de l'Indian Council of Medical Research en 1994 avait estimé à 50 000 le nombre des personnes affectées par des effets à long terme par la contamination au gaz toxique. Selon d'autres études, ce seraient en fait plus de 100 000 victimes qui souffriraient encore de ses séquelles.

En outre, le site de l'usine de l'Union Carbide n'a toujours pas été décontaminé. Entre 4 000 et 12 000 tonnes de pesticides y seraient encore entreposées. Ces déchets chimiques continueraient de polluer les nappes phréatiques autour du site. Courrier international

Le désir d'oublier 1984 appartient davantage aux habitants issus de milieux sociaux privilégiés, peu exposés au gaz et à ses effets. Les populations des beaux quartiers se montrent agacées par l'association du nom de leur ville à un accident industriel et critiquent le maintien en activité des *gas rahat hospitals* – les hôpitaux publics construits afin de traiter les patients souffrant de troubles liés à l'inhalation des gaz toxiques. « Si quelqu'un tousse aujourd'hui, est-ce que cela est dû à des gaz inhalés en 1984, ou bien est-ce parce qu'il fume depuis plus de 40 ans ? », avons-nous entendu dire par un homme d'affaires proche des milieux politiques et industriels de la ville.

Il n'est donc pas étonnant de constater que la volonté de présenter Bhopal sous un nouveau jour est devenue une véritable priorité publique. Connue pour ses lacs artificiels dont le plus ancien, le Bhojtal, date du XI^e siècle, Bhopal semble désormais en voie de devenir un site touristique majeur et un pôle économique d'importance nationale. Une inscription lumineuse géante « [Welcome to the city of lakes](#) », inspirée du fameux panneau « Hollywood » de Los Angeles, est visible depuis les luxueux hôtels construits sur la rive opposée.

Toute une série d'équipements a été mise en place dans le cadre de *Smart City Bhopal*, vaste programme de développement urbain lancé en 2015 par le premier ministre Narendra Modi, et qui vise à moderniser les infrastructures de 100 villes dans le pays, dont Bhopal. Certes, une partie des ambitieuses

transformations programmées dans ce cadre n'a toujours pas vu le jour, ce qui suscite quelques railleries de la part des habitants. Cependant, malgré ou à cause de son état de chantier permanent, la ville incarne l'idée d'un espace en transition, tourné vers l'avenir.

On ne peut que s'interroger sur la place de la catastrophe de 1984 dans ces transformations. Un indice important se trouve dans deux changements récents au sein de l'offre muséale de la ville : en 2013, le musée d'art tribal de Bhopal, conçu selon le principe d'une architecture épurée et d'une scénographie contemporaine, ouvrait ses portes au beau milieu de la ville nouvelle – celle qui héberge les classes les plus aisées ; moins de dix ans plus tard, le musée [*Remember Bhopal*](#), espace d'exposition entièrement consacré à la catastrophe et situé dans les quartiers pauvres d'*Old Bhopal*, fermait faute de ressources. Tout se passe comme si l'enjeu de ces efforts d'embellissement et de réaménagement de la ville était de détourner l'attention des traces matérielles de la catastrophe.

Entre oubli et réinvention : la mémoire de la catastrophe en mouvement

Lors de notre visite en décembre 2024, nous avons aperçu les deux anciens gigantesques réservoirs de déchets toxiques de l'usine, situés au cœur d'une zone densément peuplée où aucune mesure de dépollution n'a été prise. Aujourd'hui, tandis que la position officielle consiste à pointer et traiter les effets à long terme du gaz libéré en 1984, les ONG soulignent la persistance de substances toxiques cancérogènes et mutagènes dans l'environnement direct de l'usine. Ainsi, quand un habitant souffre d'un cancer, les médecins des *gas rahat hospitals* se demandent en quoi la maladie est liée aux événements de 1984, tandis que les activistes l'associent à l'ingestion d'eau contaminée. Lorsqu'un nouveau-né souffre d'une malformation, certaines ONG le considèrent comme une victime, pas les hôpitaux gouvernementaux.

2 Un accès à l'eau inégal et de plus en plus privatisé

L'accès à l'eau potable et à l'assainissement pour tous les urbains est un véritable défi dans les métropoles pour les quartiers pauvres légaux ou illégaux et aussi dans les petites et moyennes villes . Pour l'eau potable, les populations les plus aisées bénéficient d'un accès bien supérieur puisqu'elles ont les moyens de payer pour contourner un service souvent déficitaire, par exemple en creusant des puits pour accéder aux eaux souterraines.

Alors que dans les quartiers précaires, les gens font la queue aux fontaines publiques et stockent l'eau dans des bidons. Entre ces deux polarités, tout un gradient de solutions se développe suivant le statut socio-économiques des usagers. La gestion des ordures et de l'assainissement raconte quant à elle les relations historiques entre services urbains et structures sociales : depuis le 19^e siècle, leur ramassage a été assuré à moindre coût par des personnes issues des castes Dalits, les anciens « intouchables », dont le statut est jugé inférieur dans la société indienne. Ainsi à Aya Nagar, un des villages urbains de Delhi, le raccordement aux égouts étant inexistant, une organisation locale de basses castes s'est montée et a

acheté des camions vidangeurs de fosses septiques – tout en continuant à être stigmatisée et à voir les prix négociés vers le bas par les castes supérieures. De manière générale, ces travailleurs de l'assainissement sont aussi mal considérés par les pouvoirs publics, qui font peu de cas des très mauvaises conditions de travail qui minent ce secteur.

Exemple de l'Uttar Pradesh : Une décentralisation qui amplifie l'inégal accès à l'eau dans les petites villes

De Bercegol, R. et Gowda, S. (2014). L'accès à l'eau entre inégalités urbaines et contraintes techniques La décentralisation du service dans quatre petites municipalités d'Uttar Pradesh. Actes de la recherche en sciences sociales, 203(3), 114-135. <https://doi.org/10.3917/arss.203.0114>.

Quel accès à l'eau dans les petites villes d'Uttar Pradesh ? Extraits

L'insuffisance d'informations récentes et précises sur le cas spécifique des petites villes indiennes complique l'analyse. Par exemple, en Uttar Pradesh, selon les données du Jal Nigam (JN), l'agence gouvernementale de l'eau potable, l'intégralité de la population urbaine des 623 agglomérations de la région, petites comme grandes villes, disposerait d'un accès à l'eau potable depuis 2004. De la même manière, le recensement indien de 2011 y a confirmé un taux d'accessibilité très encourageant de 95,8 %. Cette version officielle est cependant peu révélatrice de réalités très diversifiées. D'abord, ces chiffres agrègent indifféremment modes d'accessibilité, que ce soit par un système de distribution en réseau ou par des pompes manuelles autonomes et des forages autonomes (hors réseau public). **En réalité, c'est à peine** plus de la moitié de la population urbaine qui dispose d'un accès à l'eau courante distribuée par le réseau d'eau, le reste des foyers dépendant d'autres sources (principalement pompes manuelles et forages). 21,2 % des foyers ne disposent toujours pas d'un accès à l'eau à leur domicile et 5,2 % doivent même se rendre à plus de 100 mètres de chez eux pour trouver un point d'eau [20]. La diffusion de l'accès à l'eau par le réseau, après avoir augmenté durant les années 1980 en passant de 50,76 % en 1981 à 58,8 % en 1991, a reculé à 56,5 % en 2001 et à 51,5 % en 2011, ce qui place l'Uttar Pradesh parmi les États indiens les moins connectés au service en réseau d'eau.

en 2001, 85 % des agglomérations entre 20 000 et 100 000 habitants ont un service inférieur à 50 % des normes. Dans les villes de moins de 20 000 habitants en revanche, les deux tiers des agglomérations (67 % des villes) fournissent un service supérieur à 75 % des normes prévues car ces dernières sont moins difficiles à atteindre (70 litres par jour). Cette situation témoigne de la difficulté de passer d'un système basé sur une faible population, en somme un gros village avec un réseau d'eau, à une infrastructure technique proprement urbaine avec une population à desservir de plus de 20 000 habitants.

La mise en place de la décentralisation du service a amputé une partie de leurs prérogatives antérieures en rendant les gouvernements urbains officiellement responsables de la *gestion* des infrastructures, ce

qui inclut d'une part une responsabilité financière (contribuer à l'investissement initial de l'infrastructure du service, facturer la consommation d'eau aux usagers et en percevoir les contributions pour en assurer la maintenance technique) et d'autre part une responsabilité technique (réalisation de nouvelles connections au réseau d'adduction, gestion et maintenance quotidienne de l'infrastructure du service).

Exemple de la ville de Nagpur : un partenariat avec Veolia

Nagpur est une ville de 2,5 millions d'habitant dans l'Etat du Maharashtra, gouverné par le BJP. Un PPP est signé en 2011.

A Nagpur, Veolia s'est associée au géant indien du BTP Vishvaraj Infrastructure (qui détient des concessions autoroutières) dans le cadre d'un consortium, Orange City Water Ltd (OCW), où l'entreprise française détient 51% des parts. Veolia prévoit de relier la totalité de la population de la ville, bidonvilles compris, à un réseau d'eau courante moderne, alors que jusqu'ici seule une partie de la population de la ville bénéficiait d'un service défectueux. Un objectif ambitieux : cela signifie, chaque mois, poser 6 000 à 8 000 nouveaux compteurs et rénover plus de 40 kilomètres de canalisations. Mais 14 ans plus tard tous les foyers ne sont pas reliés . On assiste à une série de dysfonctionnement : Augmentation du prix de l'eau, inégal approvisionnement en eau courante, maintien des vieilles canalisations qui obligent les habitants à stocker l'eau voire de recevoir l'eau potable au moyen de camions-citernes.

L'installation du réseau s'accompagne d'une généralisation des compteurs d'eau, avec pour objectif d'introduire un « *changement de mentalités* » chez les résidents, en les habituant à devoir payer pour leur eau. Les habitants des bidonvilles sont censés bénéficier d'un traitement préférentiel. Mais pour les détracteurs de la gestion privée, ces nouvelles factures « légales » associées à l'arrivée de l'eau courante demeurent financièrement hors de portée des habitants des bidonvilles. D'autant que l'installation de compteurs est entachée de pratiques de corruption de la part de certains agents du consortium OCW, qui facturent des services normalement gratuits.

Ainsi les retard dans les travaux, surfacturations, pratiques de corruption persistante opposent les habitants à la municipalité et à Véolia Les « *conflits* » sont liés aux camions-citernes qui soulèvent parfois la colère de la population locale. Les hommes politiques locaux utilisent parfois ces camions-citernes afin d'exacerber les tensions entre les différentes factions politiques de la ville. «

Cet exemple est emblématique d'un capitalisme de connivence local

Ici le droit à la ville n'est pas respecté et il y a fragmentation socio-spatiale

<https://www.alternatives.ca/stages-blogue/gestion-des-dechets-et-economie-circulaire-dans-la-ville-metropolitaine-de-katmandou/>

B. Rendre la ville plus inclusive et moins inégalitaire

1. Renforcer les mobilités urbaines

Concernant la mobilité urbaine, en raison d'une offre limitée, **les transports publics ne représentent actuellement que 22% des déplacements urbains**. Seules 20 des 85 villes de plus de 500 000 habitants disposent d'un service public de bus. Un important effort d'investissement a permis de construire plus de 800 km de lignes de métro depuis 2002 en exploitation dans 20 villes indiennes (dont Calcutta, Delhi, Gurgaon, Noida, Bangalore, Mumbai, Chennai, Jaipur, Kochi, Lucknow, Hyderabad, Nagpur, Ahmedabad, Pune, etc.). Les projets de métro se multiplient à un rythme très soutenu : 980 km sont en construction dans 27 villes. Le réseau de métro indien est aujourd'hui le 5^{ème} mondial. La *metro policy* adoptée en 2017 s'applique à tout projet candidat à des financements publics de l'Etat central. Elle oblige les municipalités à étudier des alternatives au métro et favorise l'intermodalité, en rendant obligatoire la création d'une autorité régulatrice des transports et en incitant au développement des modes doux de transport en cohérence avec la priorité indienne de desserte du dernier kilomètre (*last mile connectivity*). La *metro policy* présente également le PPP comme un modèle à suivre, bien que pour l'instant peu développé en Inde. Enfin, la nouvelle réglementation impose une part assouplie de *Make in India* de 50% sur les projets de métro.

La crise sanitaire de la Covid-19 a également amené le gouvernement indien à promouvoir l'utilisation du vélo. Le défi « Cycle4Change » a été lancé par le Ministère du Logement et des Affaires Urbaines (MoHUA) en juillet 2020, et devrait conduire à la construction d'infrastructures cyclables dans les grandes villes indiennes.

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/PagesInternationales/Pages/cd654676-8b68-47cf-89d2-2fcf32e9798/files/957a60ab-b09b-43cc-b912-92d20d4a5dac>

Après l'Inde(Delhi ¹⁴) et le Pakistan (ville de Lahore en 2020) , le Bangladesh est le troisième pays d'Asie du sud à se doter d'un réseau de métro. En 2023, le gouvernement a inauguré la première ligne de métro à Dacca. Elle fait partie d'un projet ambitieux. La construction des 5 lignes de métro devrait être achevée pour 2030.

Mumbai

« Des infrastructures pour améliorer la connectivité : Les mobilités à Mumbai sont contraintes par une situation en entonnoir où tous les flux convergent sans débouché. Les comportements évoluent (croissance des déplacements, des mobilités nocturnes, etc.) et les infrastructures ne répondent plus aux besoins. Le réseau de train urbain, l'un des plus fréquentés au monde et véritable colonne vertébrale de la ville, provoque mécontentements et moqueries sur les réseaux sociaux. Son développement est entravé par la densité du bâti qui enserré les voies ferrées. Pourtant, les projets ne manquent pas. Pour permettre la « traversée de la ville », des autoroutes sont en construction : la Trans Harbour Link pour franchir la baie, la *Mumbai Coastal road* sur la côte ouest afin de faciliter les déplacements nord-sud.

¹⁴ <https://www.revue-urbanites.fr/mondes-indiens-metro-mode-demploi-detours-sur-les-chantiers-de-delhi/>

Côté transports en commun, pour soulager le trafic ferroviaire, un réseau de métro est en construction. En 2023, seules trois lignes sont en fonction mais cinq sont en construction et six en projet. Ce réseau vise à élargir l'offre de transport et à faciliter les déplacements transversaux (entre périphéries). Pour les opérateurs (MMRDA : organe du Gouvernement du Maharashtra, MMRC : joint-venture entre le Maharashtra, le gouvernement de l'Inde et des promoteurs immobiliers), c'est un moyen de valoriser un mode de transport moderne aligné sur les canons internationaux (sécurité, climatisation, accessibilité...). » Parot 2023.

2. Le financement par des acteurs extérieurs pour la modernisation de projets ou bien pour favoriser l'inclusion

Les acteurs institutionnels comme la Banque mondiale, le FMI, la Banque de développement asiatique mais aussi l'AFD, l'UE participent aux financements des modernisations.

Lutter contre les déchets et les pollutions : notion d'économie circulaire

« 40 ans après la catastrophe de Bhopal, l'Inde s'occupe des tonnes de déchets toxiques », Le HuffPost (janvier 2025)

Début 2025, le gouvernement du [Madhya Pradesh](#) a décidé d'[incinérer 337 tonnes de déchets toxiques solides qui se trouvaient dans les ruines de l'usine](#). Un convoi hypersécurisé a ainsi emmené les déchets dans un site d'incinération situé à Pithampur, à environ 250 kilomètres à l'ouest de Bhopal. Comme l'affirme la presse locale, cette décision a suscité de nombreuses réactions d'inquiétude et de mécontentement chez les habitants de cette petite ville. Malgré les efforts des autorités pour rassurer la population, deux hommes se sont immolés en signe de protestation. Quarante ans après la fuite de gaz, les divergences dans la perception de l'histoire et de l'avenir de Bhopal n'en finissent pas de se manifester.¹⁵

<https://www.unops.org/fr/news-and-stories/stories/beyond-the-bin-how-communities-across-south-asia-are-redefining-waste>

Pour un meilleur accès à l'eau

En 2019, le gouvernement de l'Inde a initié la mission Jal Jeevan, qui vise à fournir un accès adéquat, sûr et fiable à l'eau potable pour tous les foyers ruraux du pays d'ici 2024, grâce à l'installation de robinets fonctionnels dans chaque logement. L'UNOPS collabore avec le gouvernement du Danemark pour soutenir la mission Jal Jeevan en Inde en fournissant un appui stratégique, technique et en matière de formation. Ces activités ciblent 137 villages de l'État d'Uttar Pradesh, dans le nord de l'Inde. La population de cette région du pays vit dans l'extrême pauvreté et connaît de graves difficultés liées à la rareté de l'eau et à sa contamination.

¹⁵ <https://sciences-et-societe.univ-poitiers.fr/inde-la-fragile-memoire-de-la-catastrophe-de-bhopal-1984/>

Pour moderniser les infrastructures

Le 2 octobre 2019, la Banque Asiatique de Développement (ADB) a annoncé un projet de financement des infrastructures routières, de lutte contre les inondations et de gestion des déchets dans les villes de Dhaka et de Khulna (3^e plus grande ville du Bangladesh). Le projet « *Second City Region Development* » s'élève à 223 M\$ dont 75 M\$ de prêt concessionnel, 75 M\$ de prêt et 73 M\$ de financement du gouvernement bangladais et fait suite à un premier programme de 120 M\$ (2014-2019). Le projet recouvre la rénovation de 300 km de routes dans le cadre du Dhaka Structure Plan, de 120 km d'égouts à Dhaka et 30 km à Khulna ainsi qu'une usine de compostage équipée d'une centrale de production de biogaz à Khulna. La mise en place du projet s'étalera de novembre 2019 à juin 2024. De nombreux projets de rénovation et de réhabilitation ont été annoncés dernièrement dans la capitale Dhaka, qui fait face à des enjeux croissants de pression démographique, de congestion et de pollution. En mai 2019, la Banque Mondiale a signé la mise en œuvre d'un programme à 100,5 M\$ intitulé « *Dhaka City Neighborhood Upgrading Project* ». Celui-ci concernera la partie sud de la ville – DSCC – afin d'améliorer le trafic, les zones vertes et la voirie. En juin 2019, l'autorité en charge de la partie nord de la ville – DNCC – a lancé un projet de développement des infrastructures routières et de drainage dans 18 quartiers pour 40,25 Mds Tk (440M€).

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2019/10/30/developpement-urbain>

Des ONG s'insèrent dans les réhabilitations pour favoriser l'inclusion et lutter contre les inégalités genrées

Cities 4 Women, un projet sur quatre ans signé entre l'UNOPS et l'Union européenne, a pour objectif de construire des espaces publics qui répondent mieux aux besoins des femmes et qui sont mieux adaptés aux changements climatiques. Dans le cadre de ce projet, l'UNOPS, Cities Alliance, le ministère du Développement urbain et ONU-Habitat s'associent pour contribuer à remodeler le paysage urbain du Népal dans plusieurs municipalités et dans une zone de banlieue métropolitaine. Les villes népalaises connaissent une croissance rapide, à mesure qu'une part importante de la population se déplace vers les zones urbaines et périurbaines en quête de meilleures possibilités. Dans un contexte d'urbanisation rapide et de vulnérabilité climatique croissante, les espaces publics et les services urbains peuvent jouer un rôle crucial. Ils offrent aux femmes des possibilités de travailler, d'accéder à l'éducation et aux services essentiels ainsi que de nouer des liens sociaux. Toutefois, de nombreuses femmes du pays, inquiètes pour leur sécurité, évitent ces espaces, ce qui limite leur accès à l'éducation, leur participation à l'économie et leur engagement politique. Il y a donc un besoin urgent de créer des espaces publics plus sûrs et inclusifs afin d'améliorer la qualité de vie des femmes népalaises.

Le projet *Cities 4 Women* donne la priorité à l'introduction et à la mise en œuvre de politiques à plusieurs niveaux du gouvernement.

« La prise en compte de l'égalité entre les genres et la résilience climatique seront les deux critères employés pour examiner et améliorer les plans municipaux. Les leçons apprises seront intégrées dans la politique et la stratégie nationales de développement urbain afin d'être reproduites dans tout le pays », précise Deependra Nath Sharma, conseiller en gestion de programme pour l'UNOPS au Népal. ¹⁶

La Fondation du patrimoine du Pakistan (HFP) a reçu un Bronze World Habitat Award, en partenariat avec ONU-Habitat, pour son projet innovant qui aide les communautés du Sindh, au Pakistan, à construire des maisons résistantes au changement climatique et à atteindre l'autosuffisance économique

3. Mais de nombreux blocages qui freinent la construction d'une ville inclusive et durable (Zerah 2011)

- Blocages institutionnels : gouvernance éclatée¹⁷ (entre l'Etat du Maharashtra, la municipalité de Mumbai, l'aire métropolitaine et l'Etat central), superposition d'agences paraétatiques, d'autorités de transport, d'entreprises de services, y compris les entreprises étrangères qui se pressent pour obtenir les marchés, par ex celui du traitement des déchets (construction d'une usine afin de réduire les décharges => cela priverait d'emploi les milliers de personnes qui travaillent ds ce secteur) qui accompagne les projets de destruction des bidonvilles.

- Verrou du foncier et du logement : marchés fonciers opaques, règles d'occupation complexes, spéculation foncière.

La question du foncier explique la tendance à la verticalisation dans ce contexte de pénurie d'espace. La loi UCLA1 de 1976 a limité les propriétés privées à 500m² afin de garder de la place pour des constructions de logement et d'équipement public. Cette loi (abrogée en 2007) s'est révélée inefficace pour lutter contre la spéculation toujours d'actualité. Cette réglementation a plutôt favorisé la concentration de bâtiments de grande hauteur, plus rentables pour les promoteurs, l'étalement au sol étant proscrit. Manque de programmes de logement social ou programmes inadaptés aux besoins des pop° précaires. Les autorités sont accusées de laisser les logements et quartiers précaires se dégrader afin de justifier de leur destruction. Des effondrements d'immeubles chalis ont relancé le débat sur la planification urbaine, les réglementations en matière de sécurité des bâtiments et la nécessité de solutions de logement durable dans les zones à forte densité de Mumbai. Débat sur l'aménagement des infrastructures dans les *slums* : pour l'anthropologue Rahul Srivastava, cofondateur du collectif Urbz installé à Dharavi, ce « quartier fait maison » fait figure de modèle d'urbanisme dont les autorités

¹⁶ <https://www.unops.org/fr/news-and-stories/news/towards-a-resilient-and-inclusive-urban-landscape-in-nepal>

¹⁷ Bombay a le statut de corporation municipale, statut réservé en Inde aux municipalités de plus d'un million d'habitants. L'administration de la ville est assurée par le conseil de la corporation municipale du Grand Bombay (Brihanmumbai Municipal Corporation ou BMC). Il s'agit de la plus riche administration municipale d'Inde. Le conseil est élu au suffrage universel direct et compte 227 conseillers. Un maire, poste largement honorifique, est élu par le conseil. Celui-ci est dirigé par un commissaire municipal, agent de la Fonction publique administrative indienne.

devraient s'inspirer pour répondre aux besoins en logements de la ville, et doit être aménagé, afin d'améliorer les conditions de vie des habitants ; pour d'autres, cela donnerait un prétexte aux autorités pour ne pas construire des logements décents, de l'habitat formel destiné aux catégories modestes.

- Verrou liés à l'insuffisance et au dysfonctionnement des services urbains : progrès mais les infrastructures souffrent, à Mumbai comme ds la plupart des métropoles indiennes, d'un manque d'entretien chronique.
- Dépolitisation et l'informatisation de l'action publique selon Zerah

La libéralisation des années 1990 a entraîné une dépolitisation de l'action publique en matière de gestion urbaine au profit des acteurs privés et des PPP. Zerah parle d'un urbanisme bricolé produit par une privatisation informelle.

Conclusion

L'urbanisation croissante en Asie du Sud est alimentée par les migrations et par la croissance naturelle. L'augmentation du niveau de vie et la métropolisation modifie en profondeur les paysages urbains, fragmentent les espaces urbains en rejetant vers les périphéries les populations précaires. D'un côté la mondialisation et la métropolisation renforcent les inégalités, exacerbent la ségrégation socio-spatiale et la fragmentation urbaine et de l'autre, développe une véritable dynamique urbaine que ce soit dans les centre-ville ou les slums intégrés à la mondialisation par le bas. La lutte contre la pauvreté demeure un des défis majeurs pour un développement urbain inclusif et résilient face à au changement climatique.