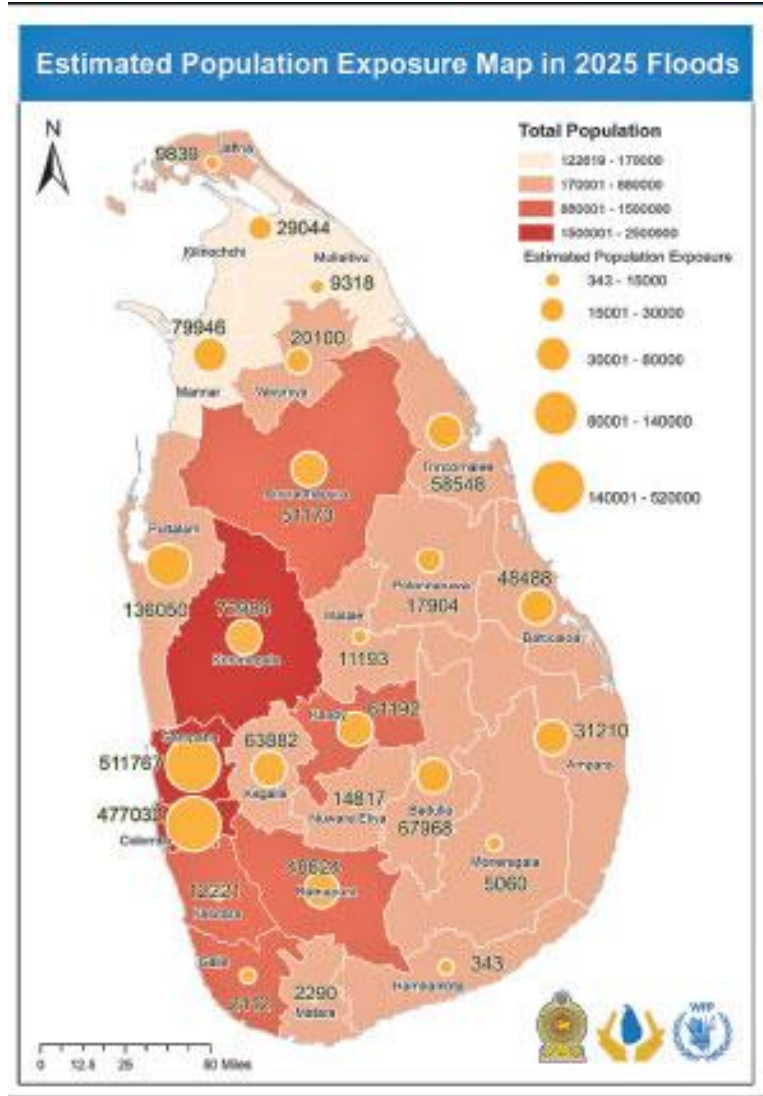


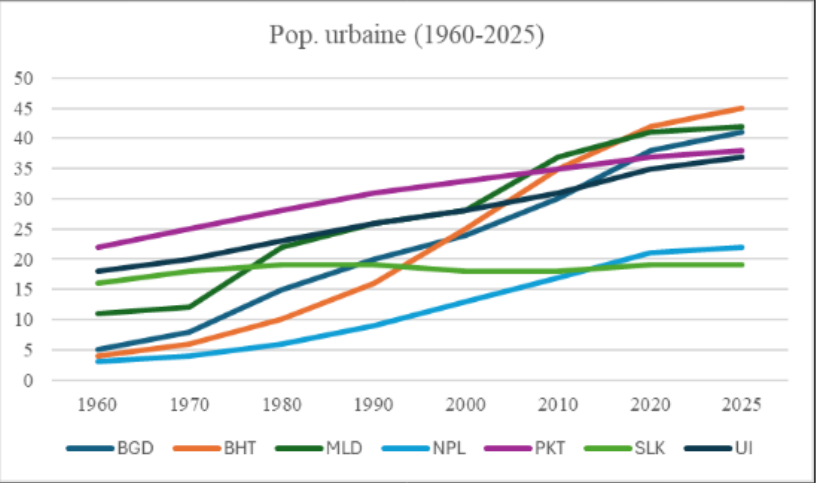
**Chap 8-URBANISATION,
MÉTROPOLISATION, INÉGALITÉS ET
SÉGRÉGATION SOCIO-SPATIALES DANS LES
MONDES INDIENS**

Introduction

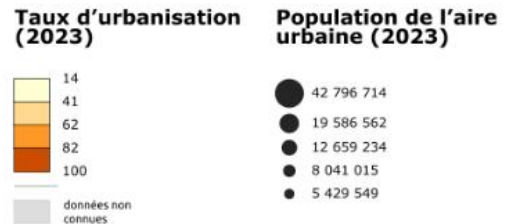
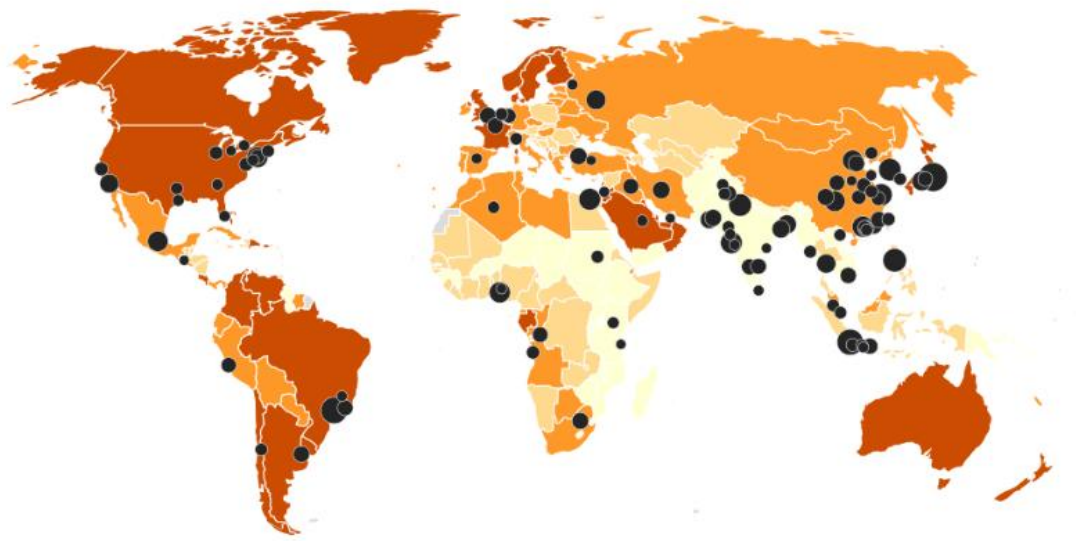


<https://dailynews.lk/2025/12/11/general-opinion/912186/the-ill-timed-cyclone-ditwah/>

Introduction



L'URBANISATION DANS LE MONDE (2023)



Source: Wikipedia, réalisée avec Khartis, basemap from Natural Earth (CCO)

<https://profit.pakistantoday.com.pk/2025/03/17/metropolit-an-areas-the-new-face-of-urban-pakistan/>

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 inégale mais croissante

A. Un réseau urbain ancien

1. Une très longue histoire urbaine

Villes indiennes et sites anciens de la première période historique (600 av. J.-C. - 500 ap. J.-C.).



Villes indiennes de la période médiévale (600 - 1800)



Les villes de la période européenne.

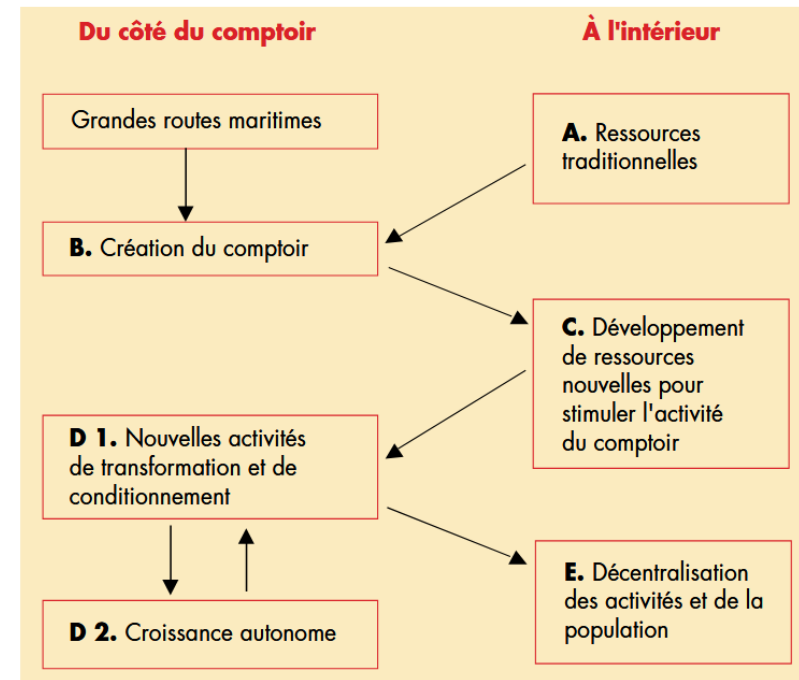


Le modèle du comptoir Durand Dastes

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

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

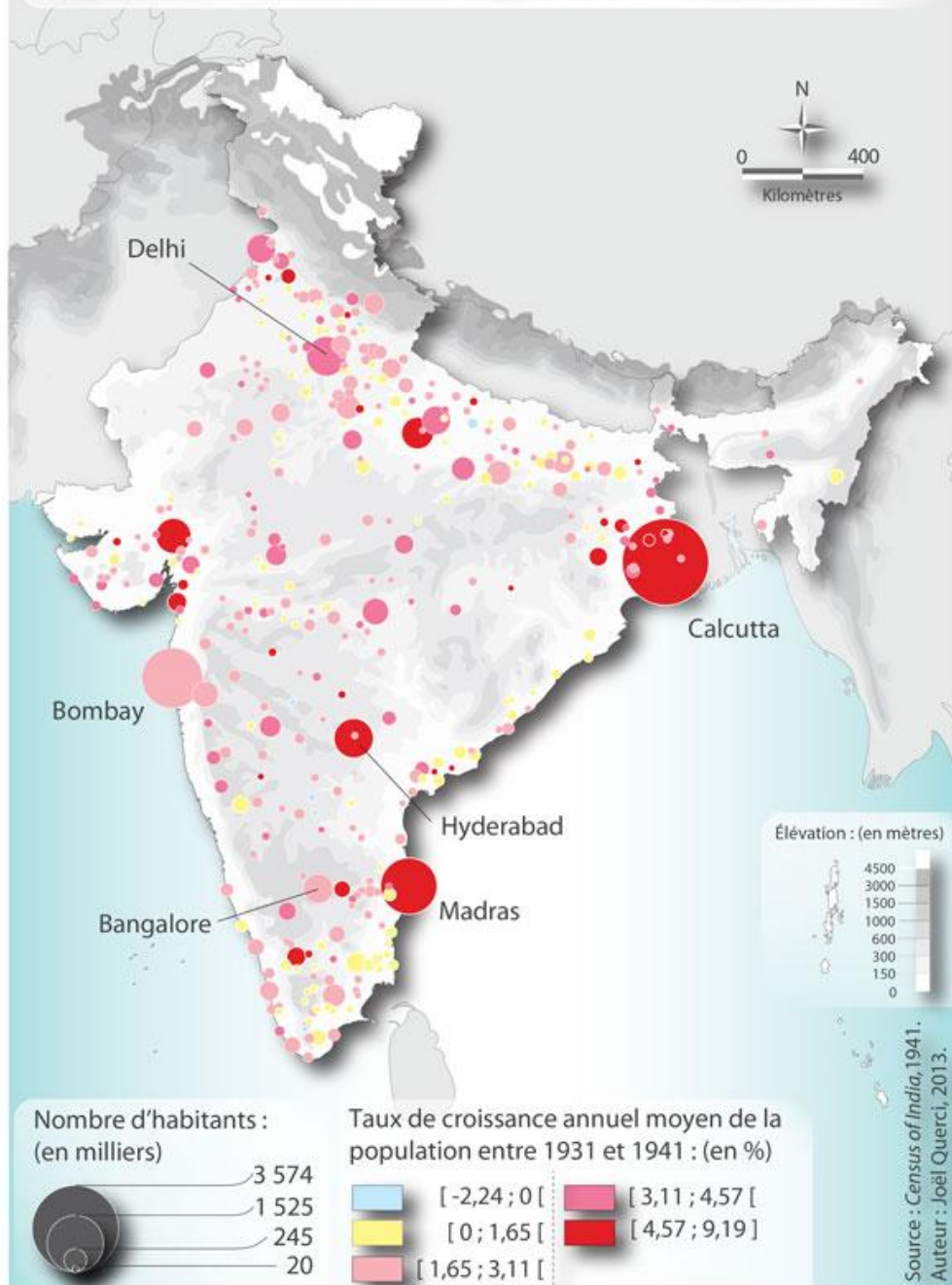
2. Des spécificités manifestées à chaque étape



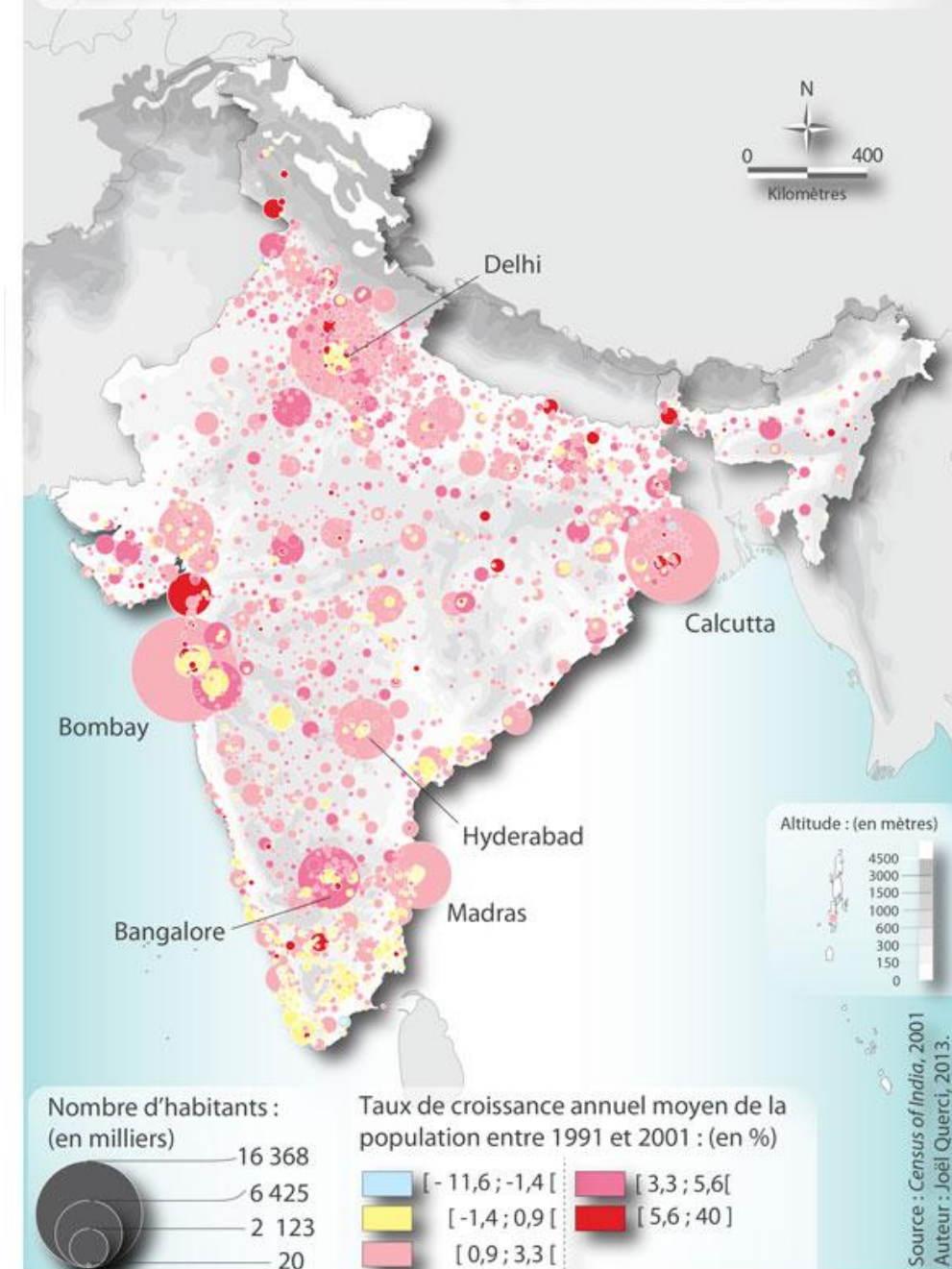
4. Un modèle d'évolution interactive

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;

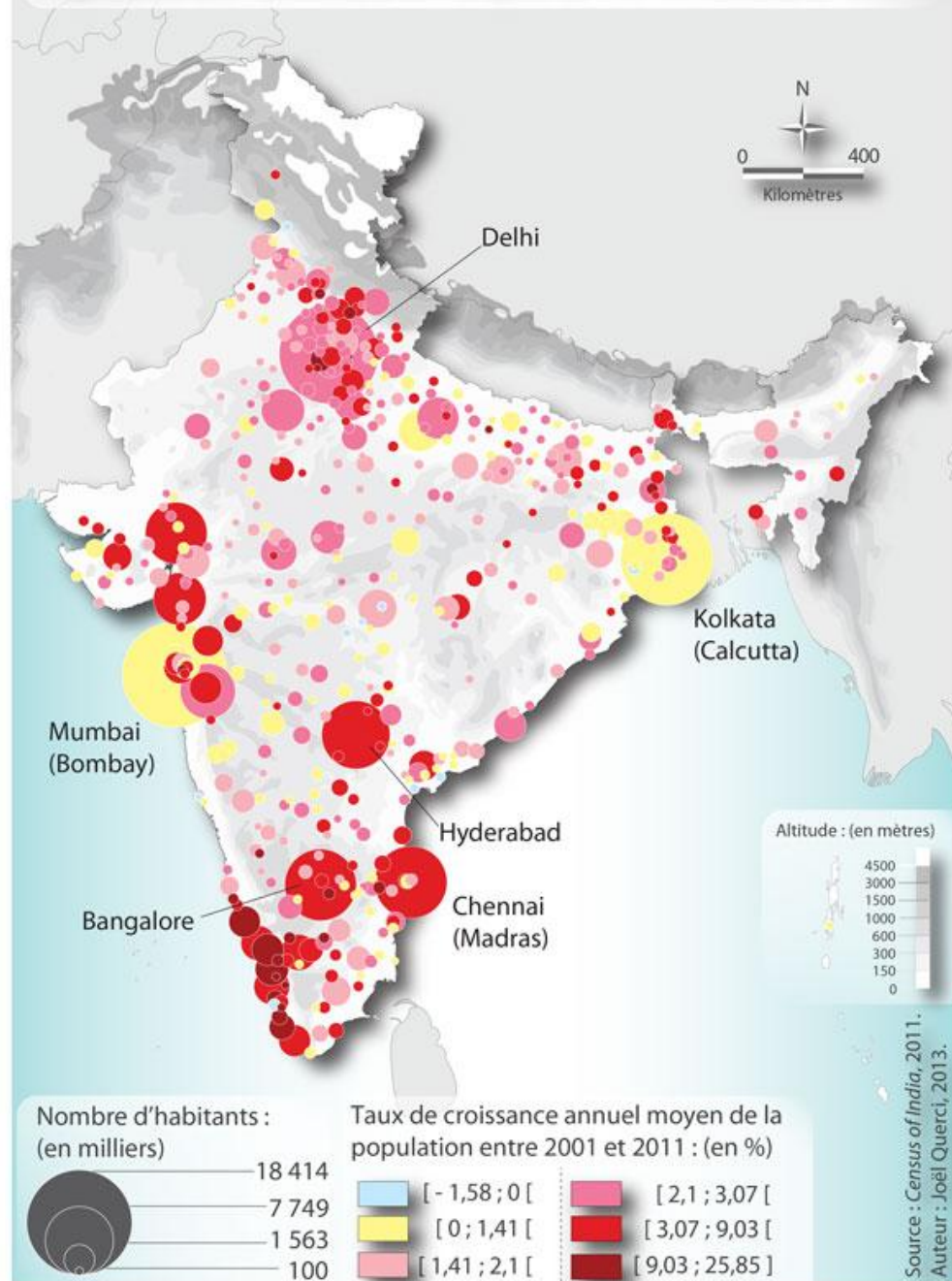
Population des villes indiennes de plus de 20 000 habitants en 1941.



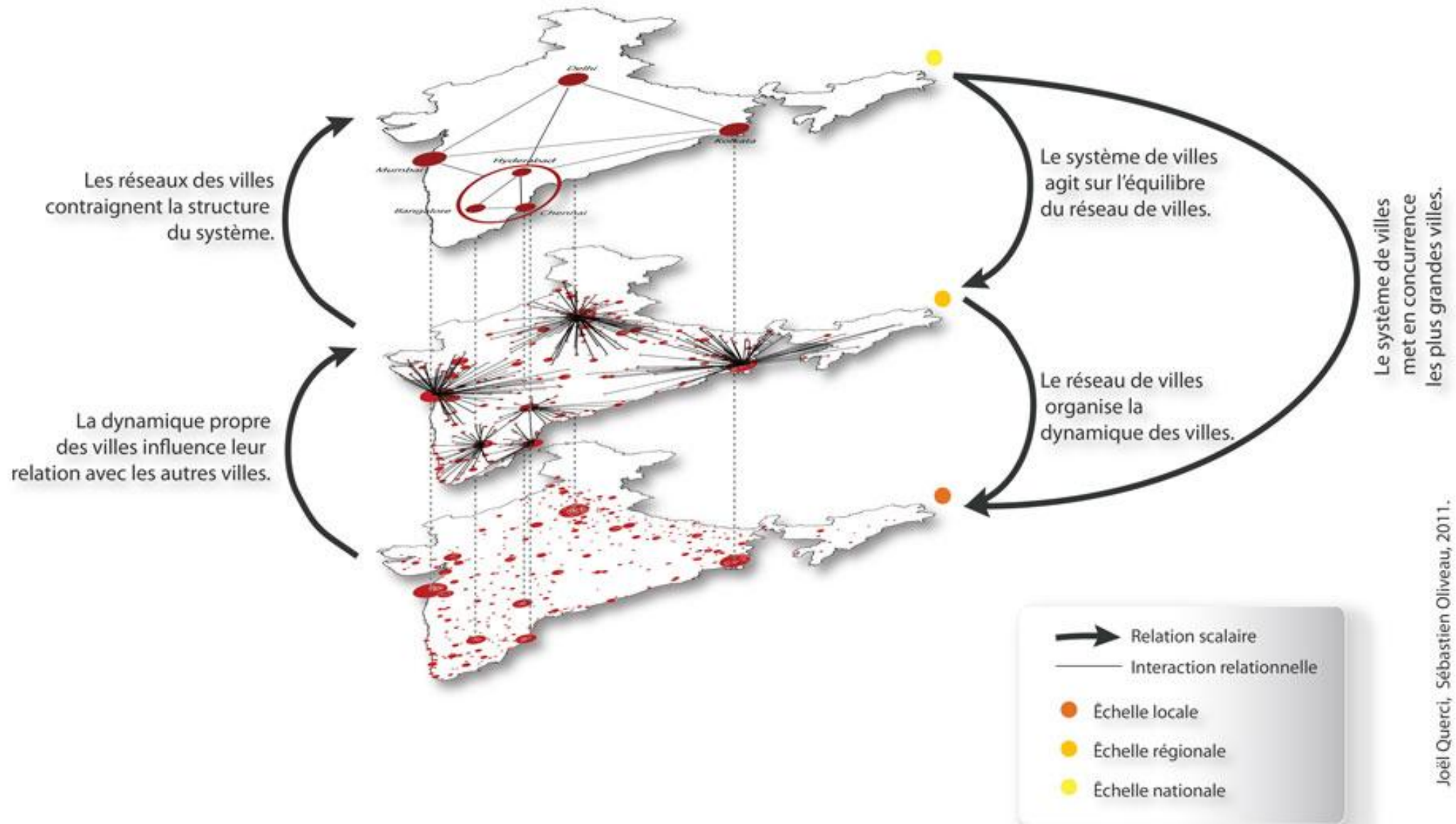
Population des villes indiennes de plus de 20 000 habitants en 2001.



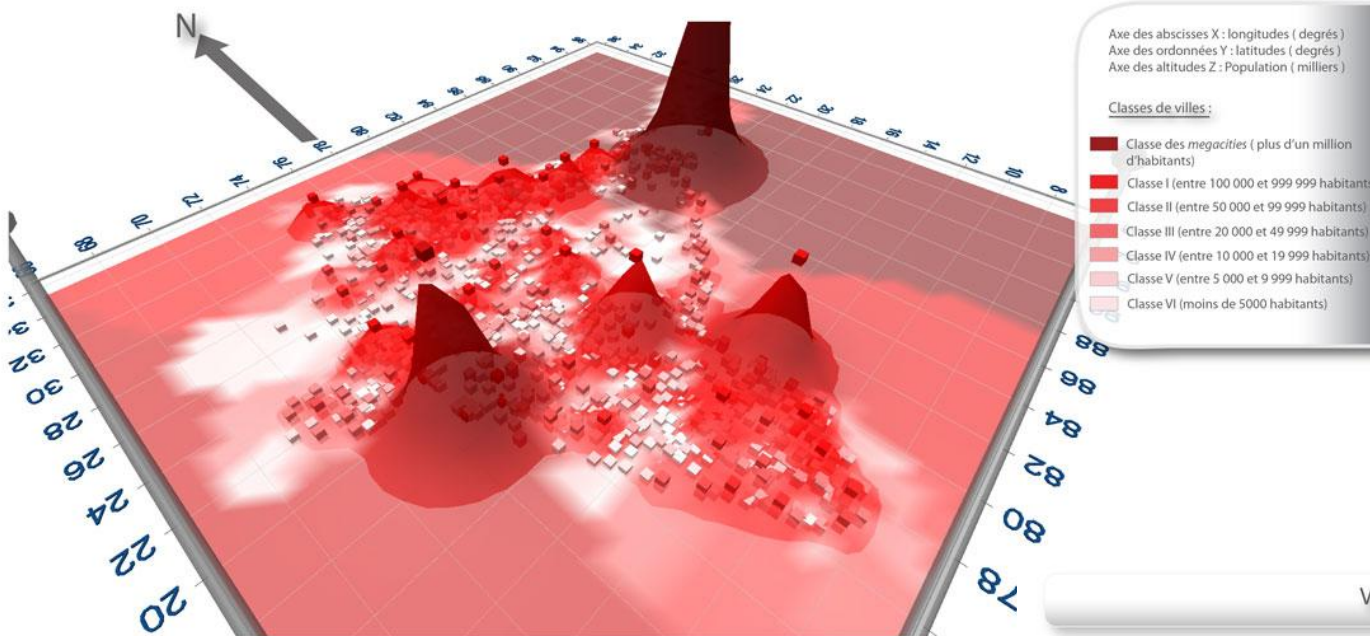
Population des villes indiennes de plus de 100 000 habitants en 2011.



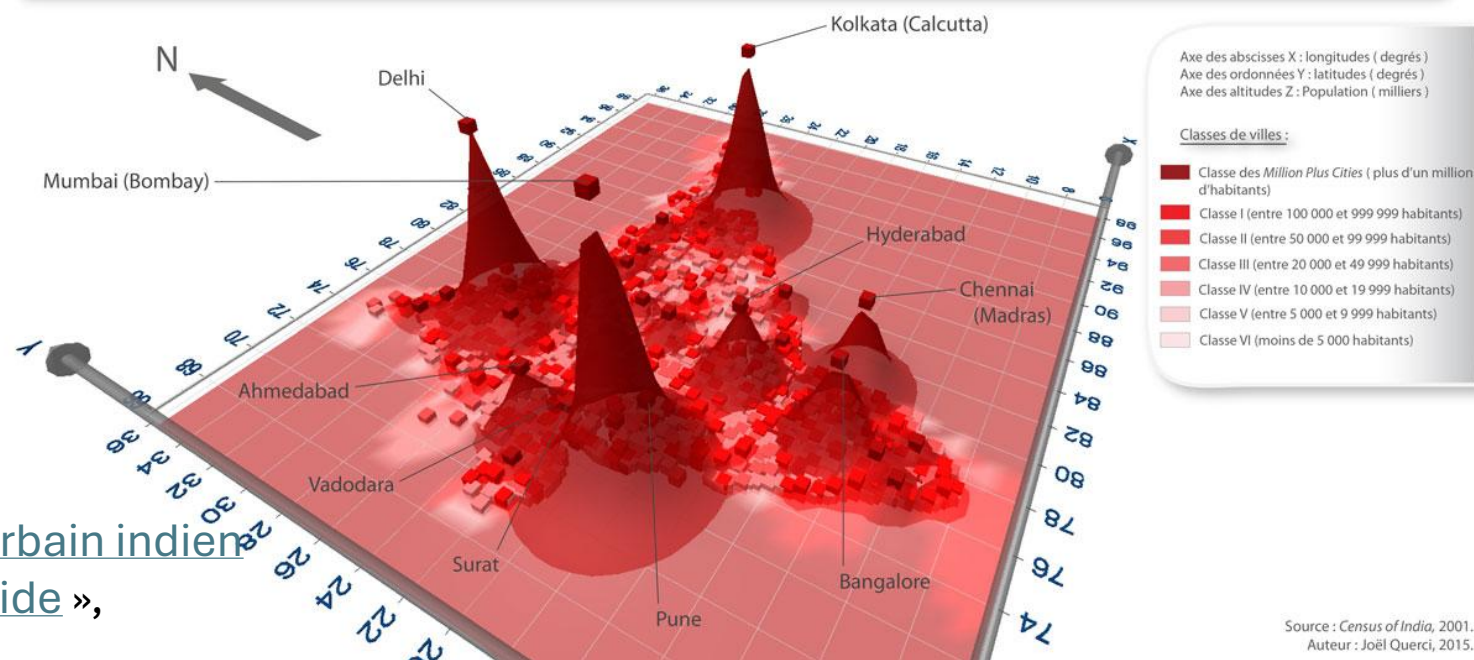
La complexité du système urbain indien



Vue sud-ouest de la projection graphique de la population des villes indiennes en 1901.

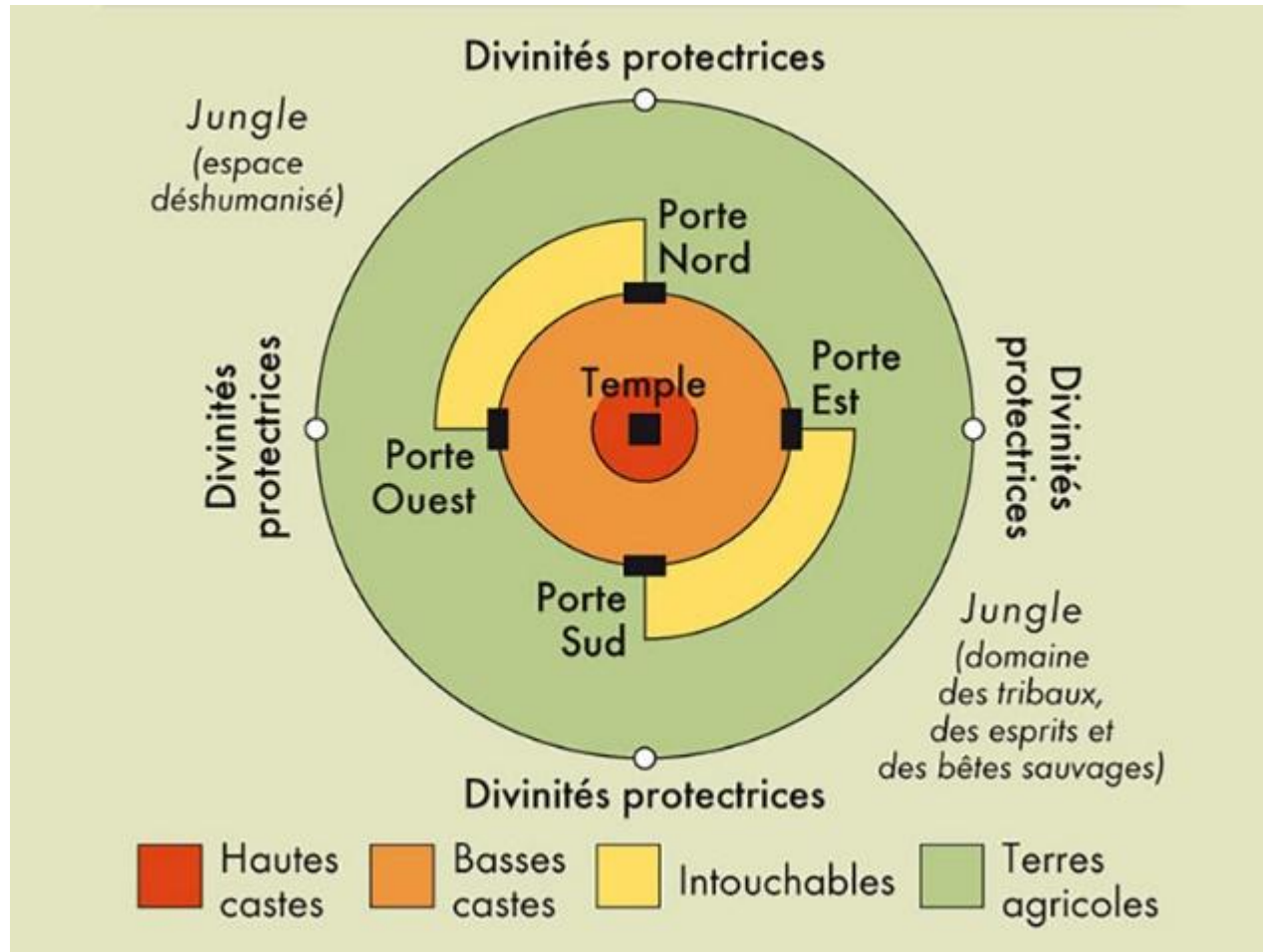


Vue sud-ouest de la projection graphique de la population des villes indiennes en 2001.



Joël Querci et Sébastien Oliveau, « [Le système urbain indien : une construction ancienne en changement rapide](#) », *Géoconfluences*, mai 2015.

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



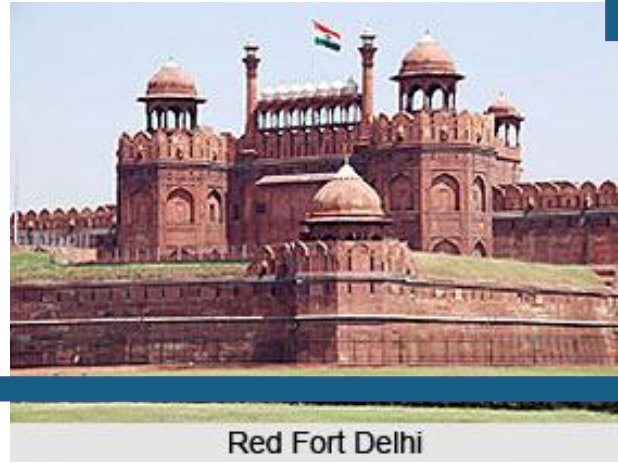
- Avec la croissance urbaine et l'étalement urbain, il y a installation des nouveaux arrivants dans les espaces interstitiels des villes. Il y a donc coprésence, mais non mixité. On parle parfois d'explosion urbaine, parce que les grandes villes ont connu une croissance importante. Il est impossible au niveau des métropoles d'organiser les choses de la même façon. S'il n'y a pas de séparation spatiale, il y a d'autres logiques ségrégatives qui existent. Ex : dans les quartiers centraux et anciens, on est dans du monocaste, du monovarna. Il y a peu de mixité.

Dans les nouveaux quartiers, situés dans les extensions de la ville, il y a plus de mixité de *varnas*, mais c'est encore une fois relatif. Par exemple, on reste entre hautes castes, ou entre basses castes et Intouchables. De nouvelles formes de ségrégations émergent dans les villes, en lien avec l'émergence économique. En lien avec l'élévation du niveau de vie de la population, l'enrichissement de la minorité donne lieu à l'émergence de nouveaux quartiers. Dans ces quartiers, les niveaux de standings sont disparates. La sélection socio-économique s'exerce. Il y a là une surreprésentation de castes supérieures, qui ont le plus profité de l'émergence économique. Dans les *slums*, c'est l'inverse, il y a une surreprésentation de basses castes et d'Intouchables.

Source : Cadène P., Atlas de l'Inde. Une fulgurante ascension, Éditions Autrement, 2008

<https://cafe-geo.net/castes-et-inegalites-en-inde/>

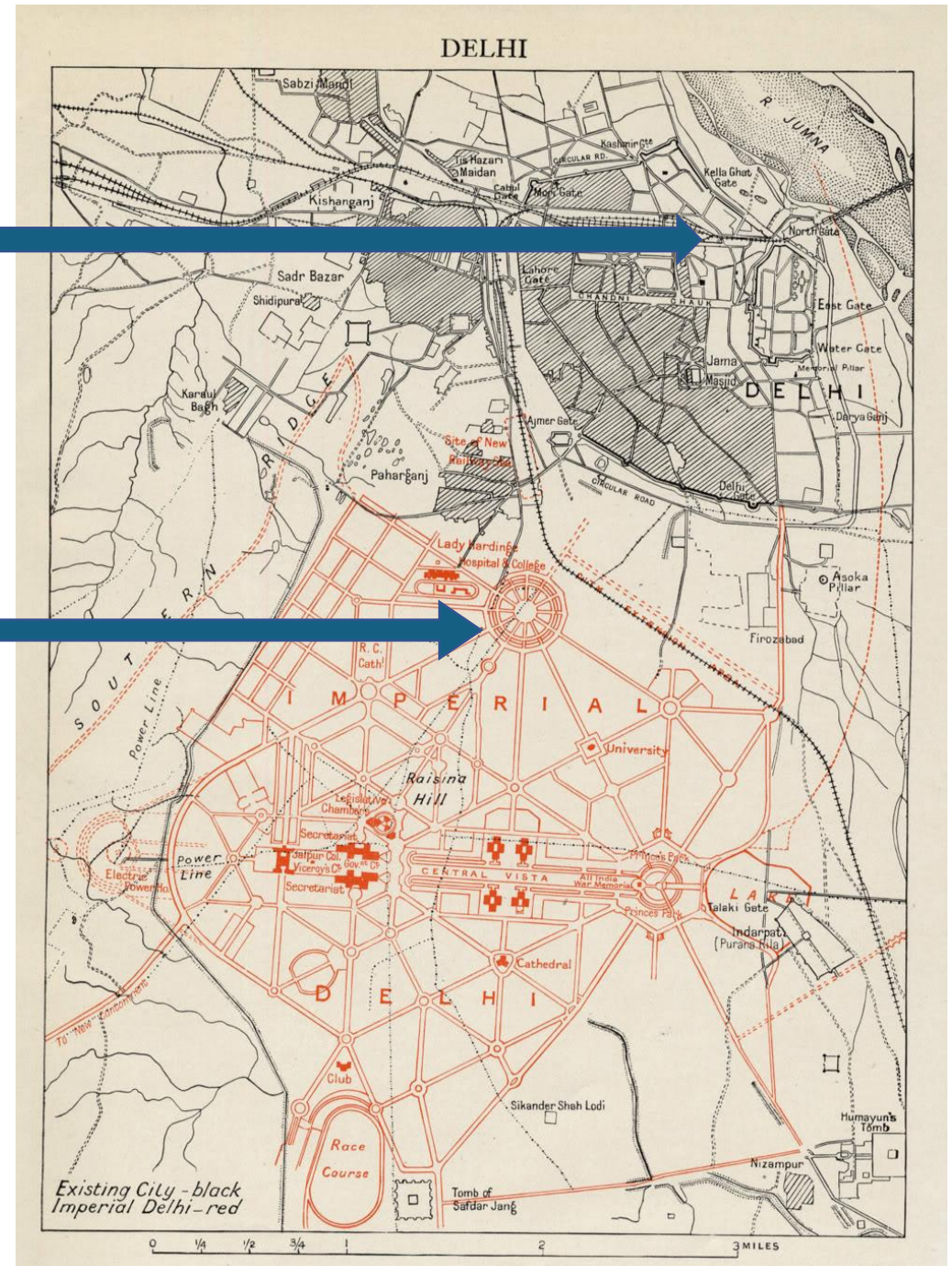
A map of Lutyens' projected 'Imperial Delhi', 1910-12
Credit: Courtesy of Wikimedia Commons



Red Fort Delhi



Connaught place



B. Les systèmes urbains : entre métropolisation et urbanisation subalterne

1. La métropolisation

The World According to GaWC (2024)

Rank

Alpha

Beta

Gamma

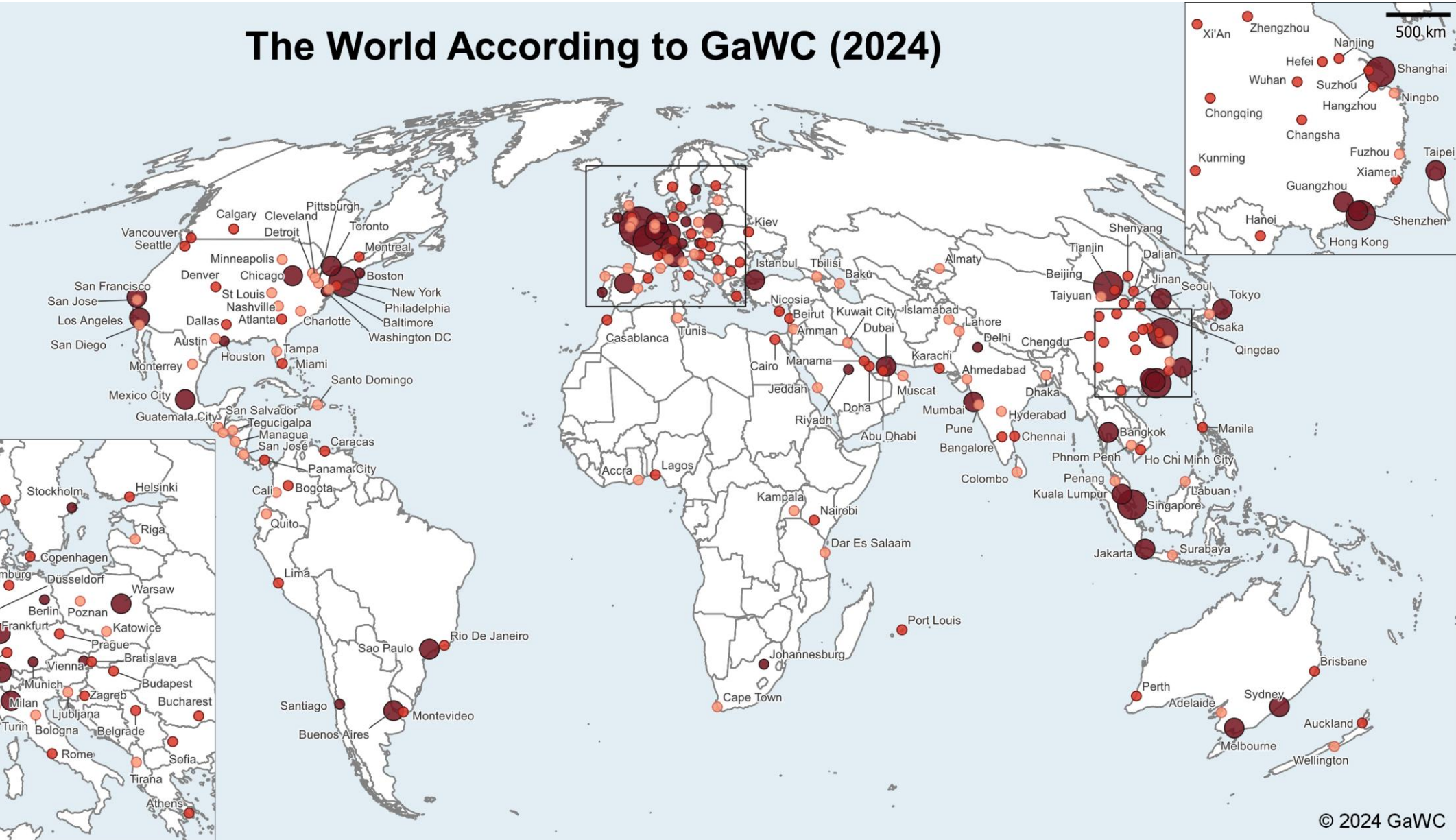
Global Network Connectivity

< 40%

40% - 60%

60% - 80%

80% - 100%



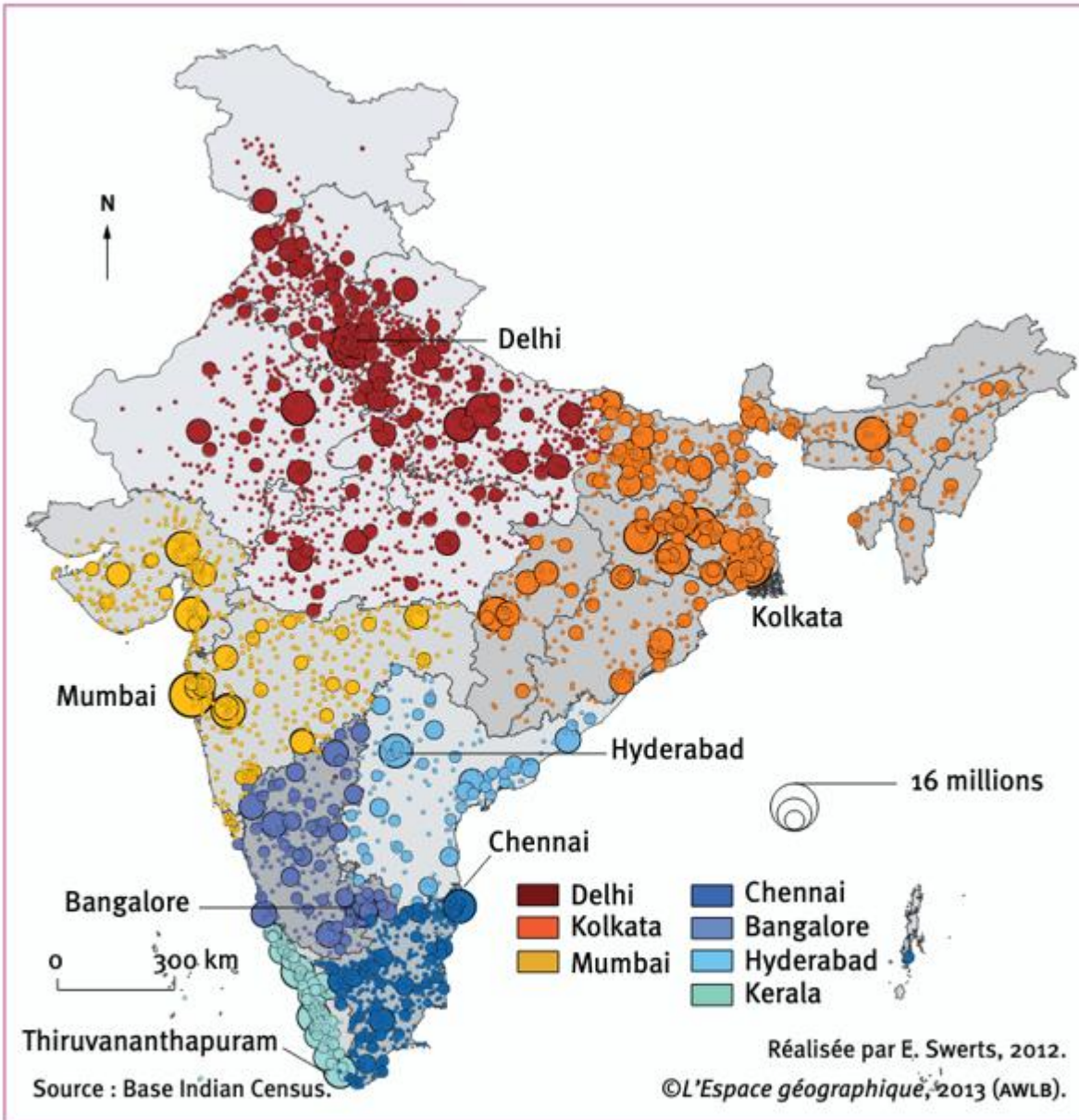


Fig. 3/ Découpage de l'Inde en grandes régions articulées autour d'une métropole

2. Métropolisation régionale et villes secondaires

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

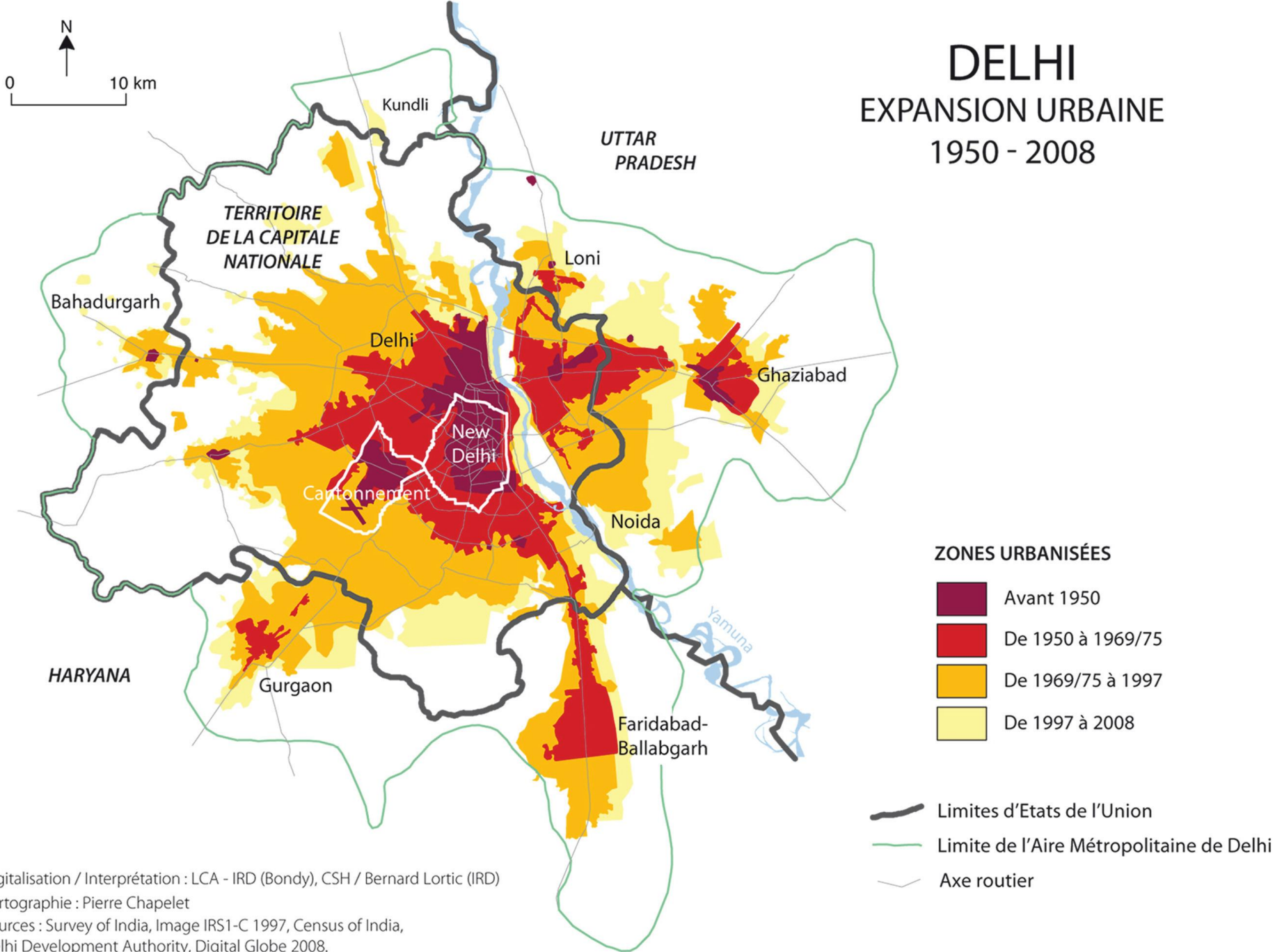
462

Pune 7millions en 2018

DELHI

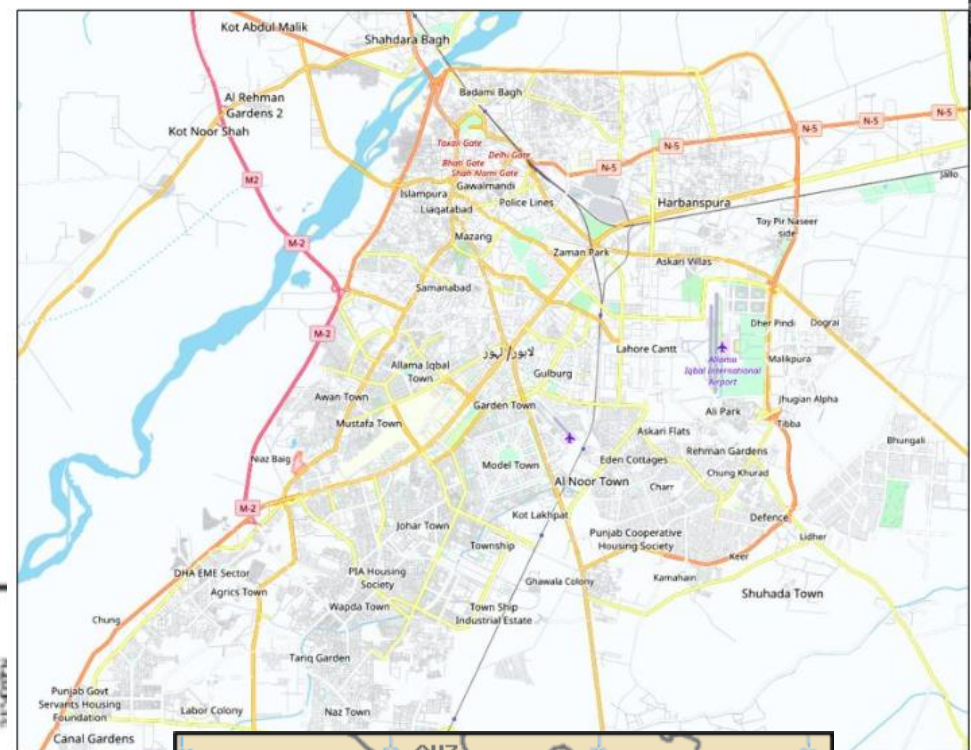
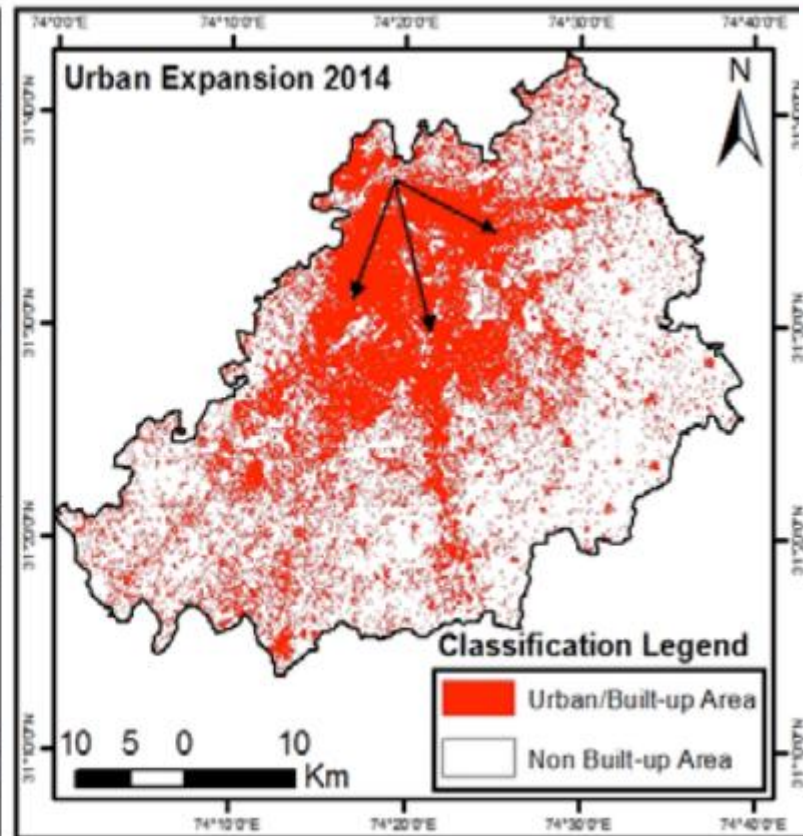
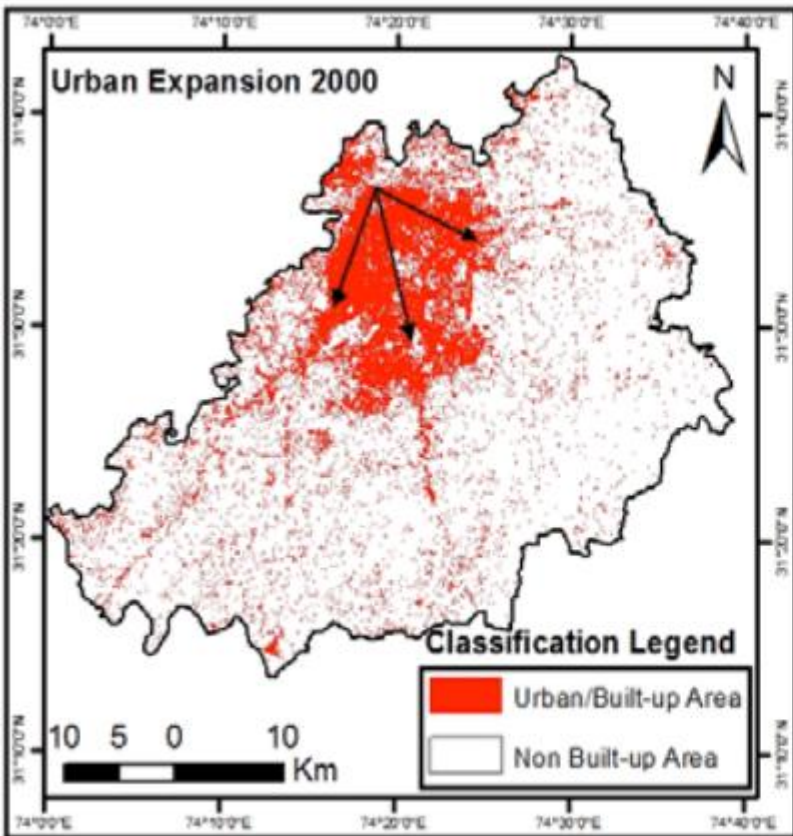
EXPANSION URBAINE

1950 - 2008



Digitalisation / Interprétation : LCA - IRD (Bondy), CSH / Bernard Lortic (IRD)
 Cartographie : Pierre Chapelet
 sources : Survey of India, Image IRS1-C 1997, Census of India, Delhi Development Authority, Digital Globe 2008.
 © V. Dupont, IRD

Lahore



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

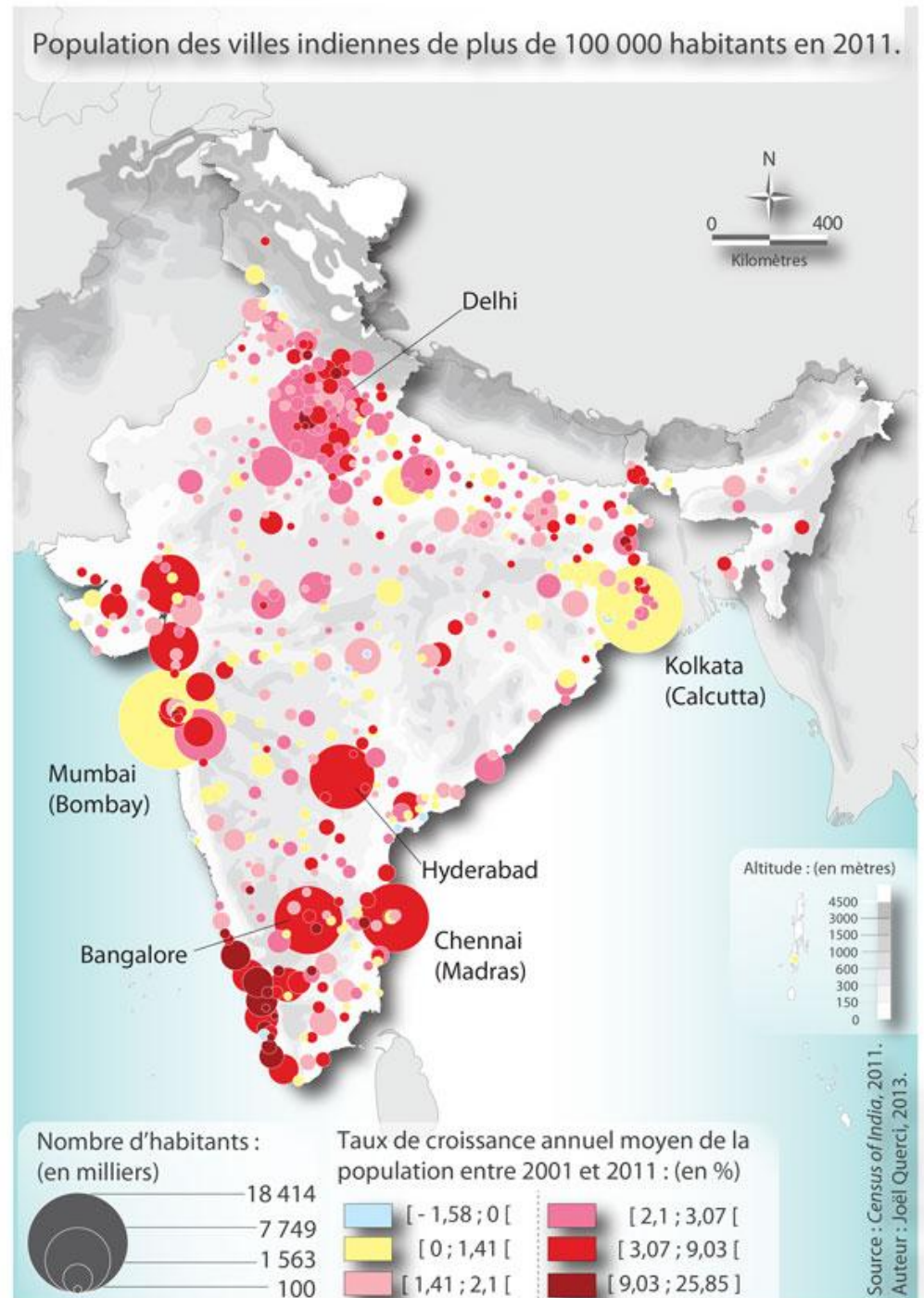


Fig. 4

L'émergence d'une région urbaine horizontale dans le Sud de l'Inde (Tamil Nadu)

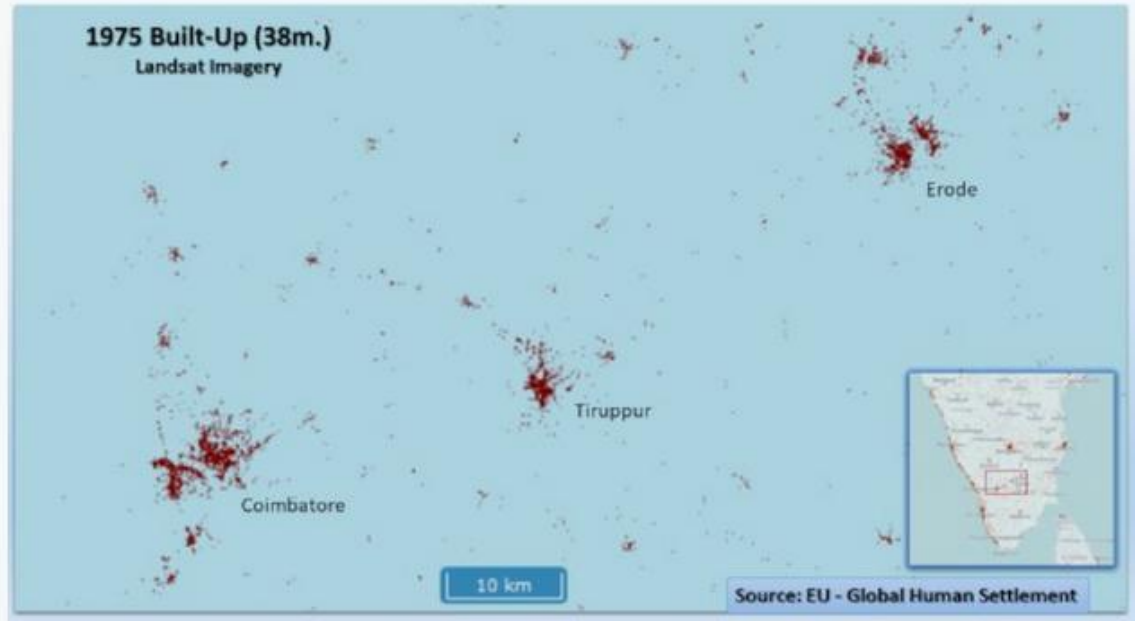
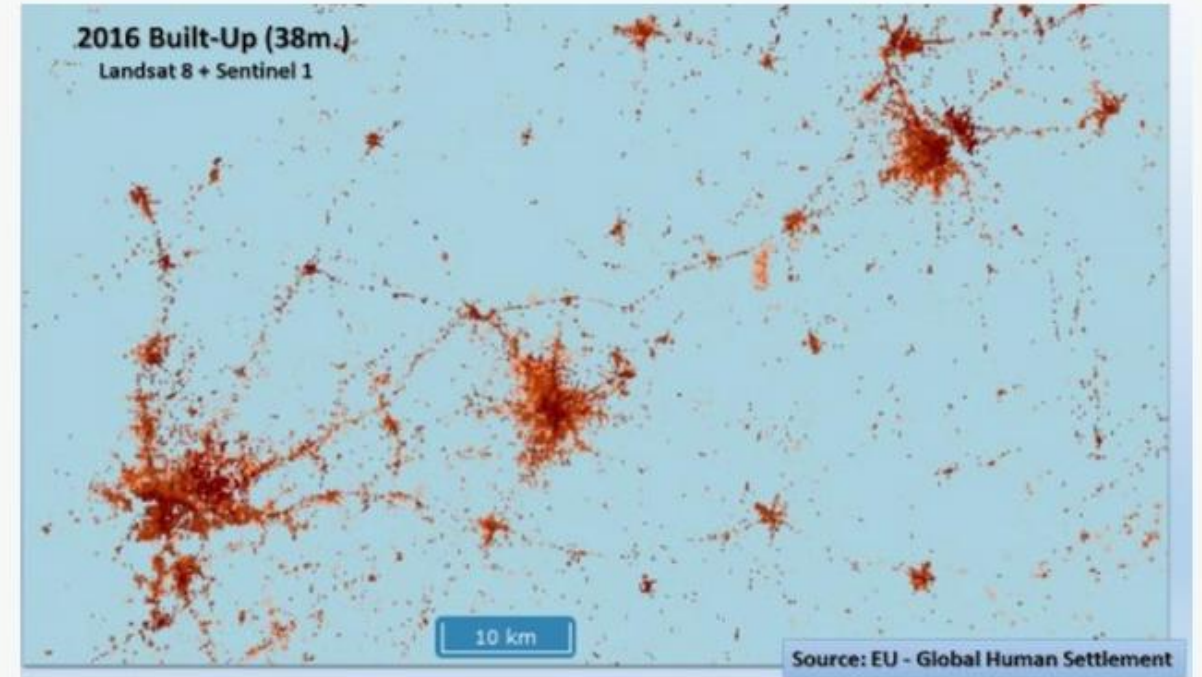


Fig. 5

L'émergence d'une région urbaine horizontale dans le Sud de l'Inde (Tamil Nadu)



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>.

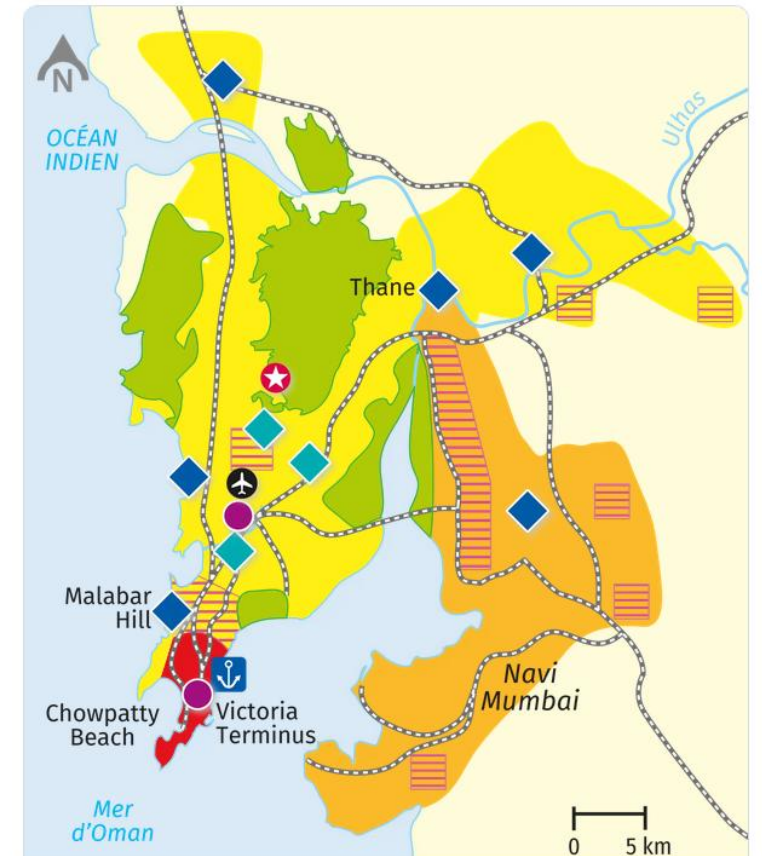
II. FRAGMENTATIONS, SÉGRÉGATIONS SOCIO-SPATIALES DES ESPACES URBAINS DES MONDES INDIENS

A. Mutation des paysages urbains

CBD Mumbai



Crédits : John Michaels/Alamy



1. Une métropole en croissance rapide

- Centre historique
- Espaces urbanisés depuis 1950
- La ville nouvelle de Navi Mumbai
- Parc national et espaces non construits (marais, mangrove)

2. Habiter une ville de contrastes

- Quartiers riches
- Principaux bidonvilles

3. Travailler et se déplacer

- Quartiers d'affaires
- Studios de cinéma Bollywood
- Zones industrielles
- Port
- Aéroport
- Voies ferrées

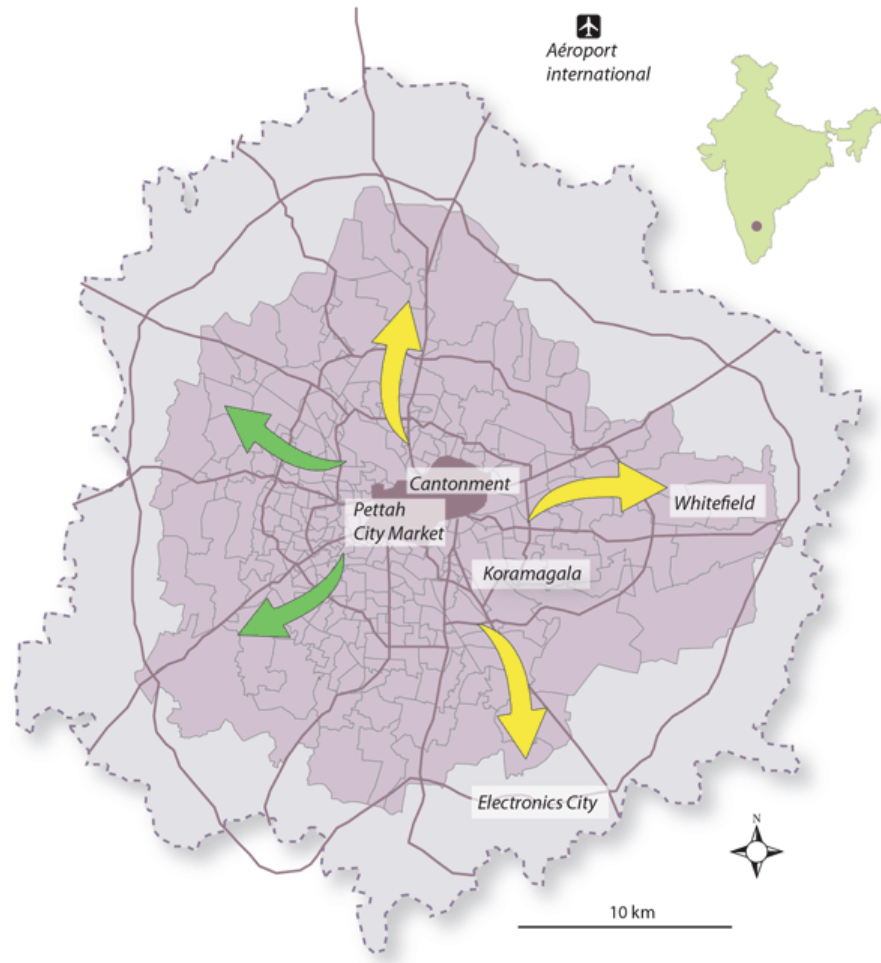
Source : Atlas de l'Inde, Philippe Cadène, 2008.



Dolmen City à Clifton en bord de mer : la nouvelle image du CBD de Karachi avec les Sky Tower (2020)

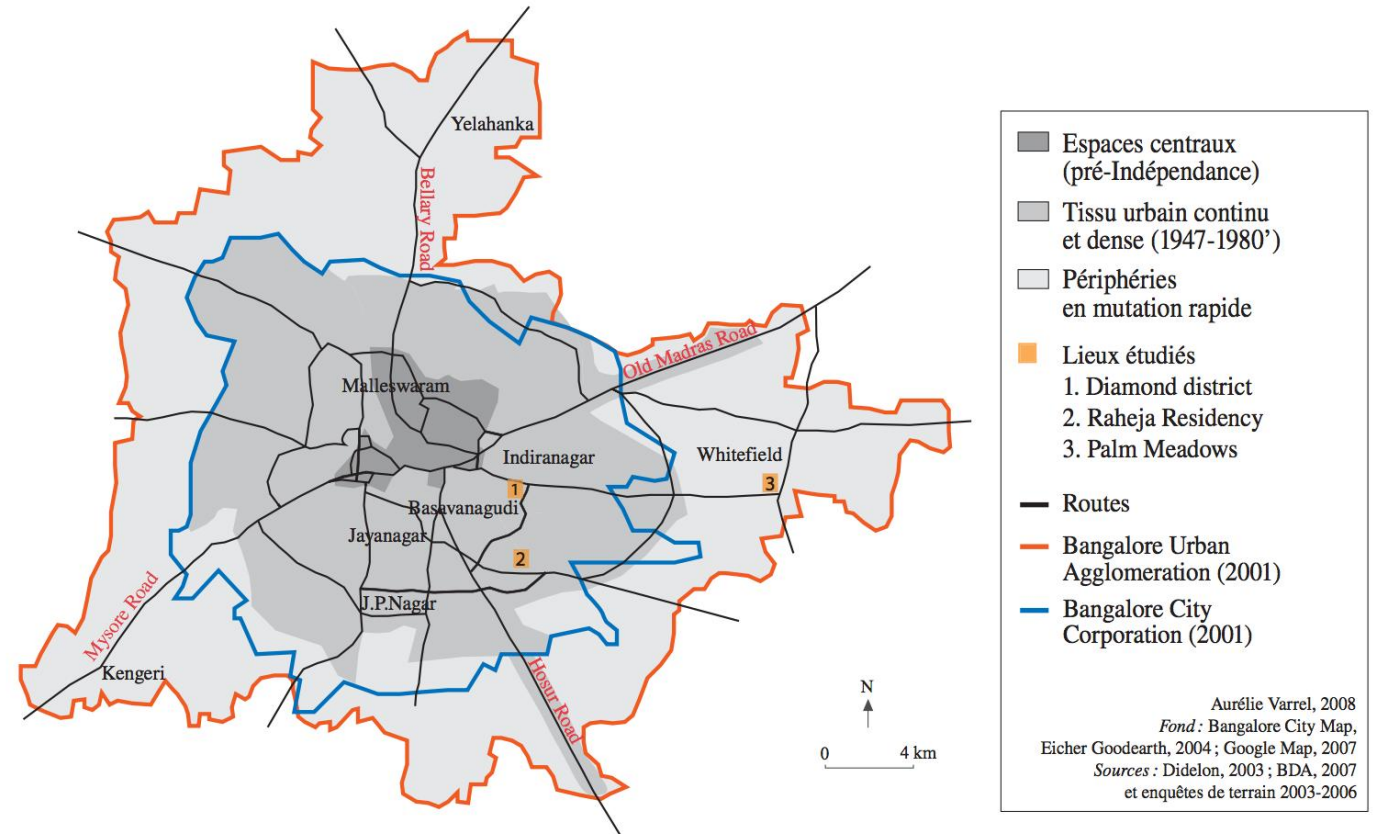
<https://amnistiegenerale.wordpress.com/2025/07/04/karachi-pakistan-une-megapole-de-19-millions-en-difficulte/>

L'agglomération de Bangalore



- Centre dual précolonial et colonial
- Greater Bangalore Region
- Bangalore Metropolitan Area
- Dynamique de diffusion des activités informatiques
- Départ des industries manufacturières

Réalisation : H. Rouanet, 2014



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

Aurélie Varrel et Hortense Rouanet, « De Bangalore à Whitefield : trajectoire et paysages d'une région urbaine en Inde », *Géococonfluences*, mars 2015.

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/le-monde-indien-populations-et-espaces/articles-scientifiques/de-bangalore-a-whitefield>

Quartiers fermés, gated communities



Diamond District, vue de l'intérieur de l'enclave.
Bangalore



Raheja Residency, vue de l'intérieur de l'enclave.

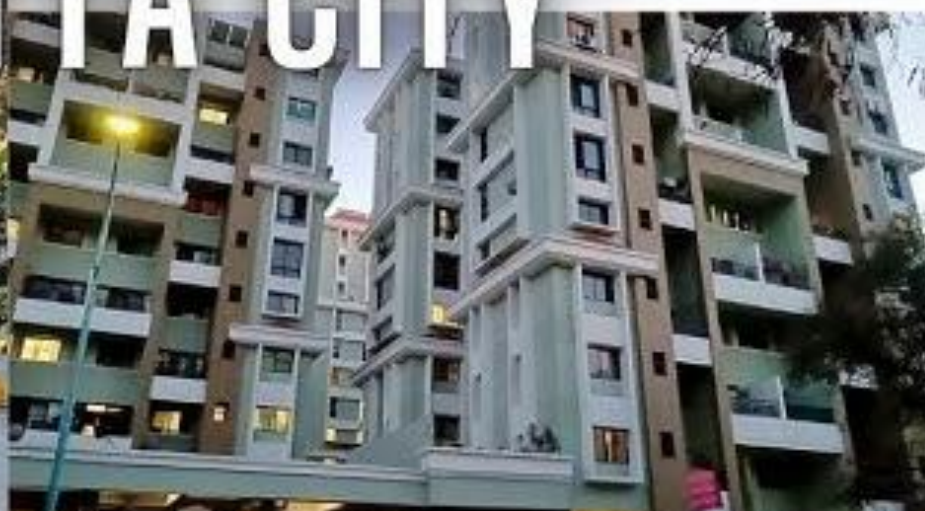
Aurélien Varrel et Hortense Rouanet, « [De Bangalore à Whitefield : trajectoire et paysages d'une région urbaine en Inde](#) », *Géococonfluences*, mars 2015.

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/le-monde-indien-populations-et-espaces/articles-scientifiques/de-bangalore-a-whitefield>



NIGHT VIEW MAGARPATTA CITY PUNE

MAGARPATTA CITY



2. L'habitat informel , l'autre paysage de la ville

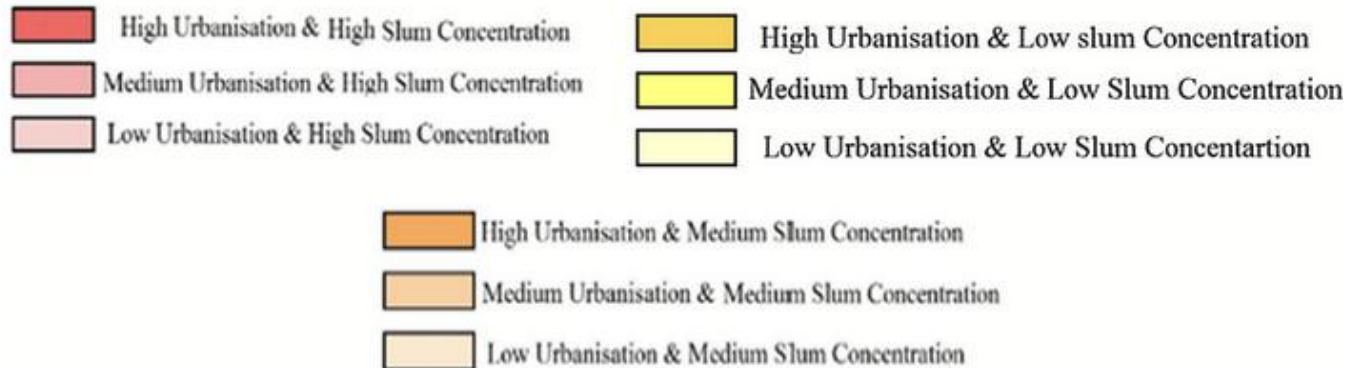
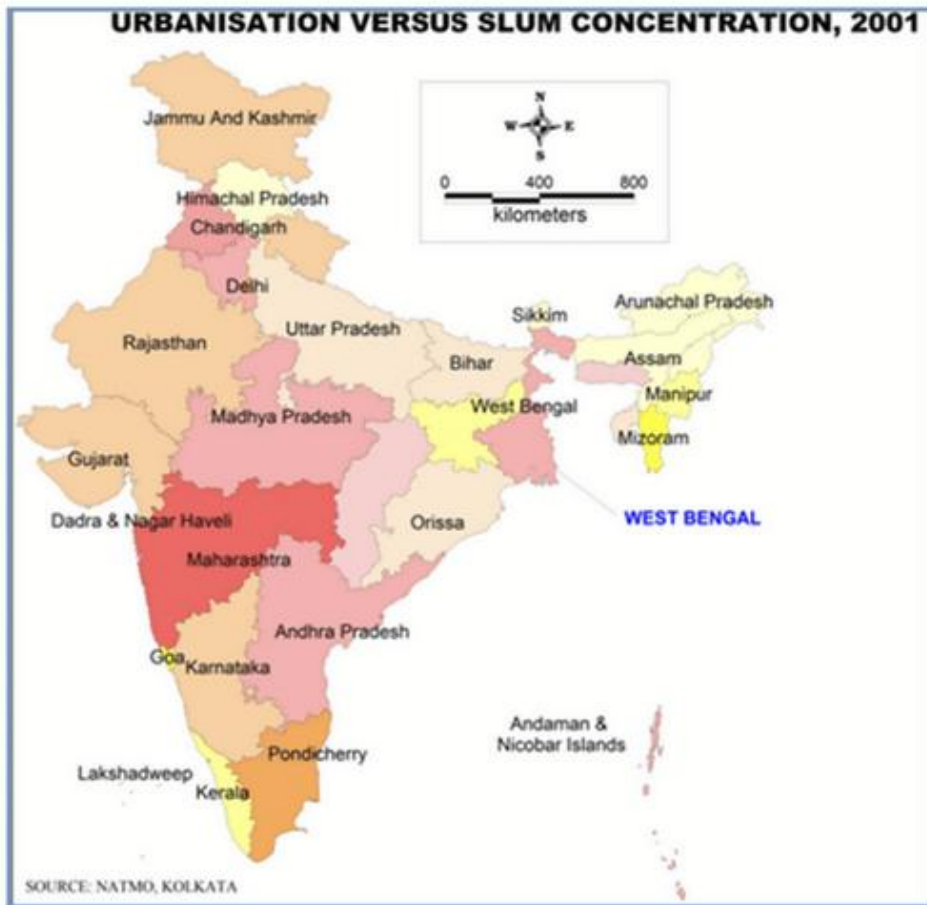
A l'époque de la Révolution Industrielle, l'administration appelle « slums » les quartiers ouvriers, insalubres, noirs, malsains...

Le mouvement hygiéniste vante le rôle primordial de la circulation de l'air et de l'ensoleillement et invite les autorités urbaines à raser les slums.



Origine du terme « slum »: l'Angleterre de Dickens, ici par Gustave Doré

.



Islam, Jaidul & Ali, Md & Mithun, Sk. (2022). Slums in India: making sense of place in urban planning. *GeoJournal*. 87. 1-16. 10.1007/s10708-020-10357-3.

Mumbai encore, le slum est aisément reconnaissable ici grâce à la géomatique

[Unequal Scenes – Mumbai](#) photographie de Johnny Miller



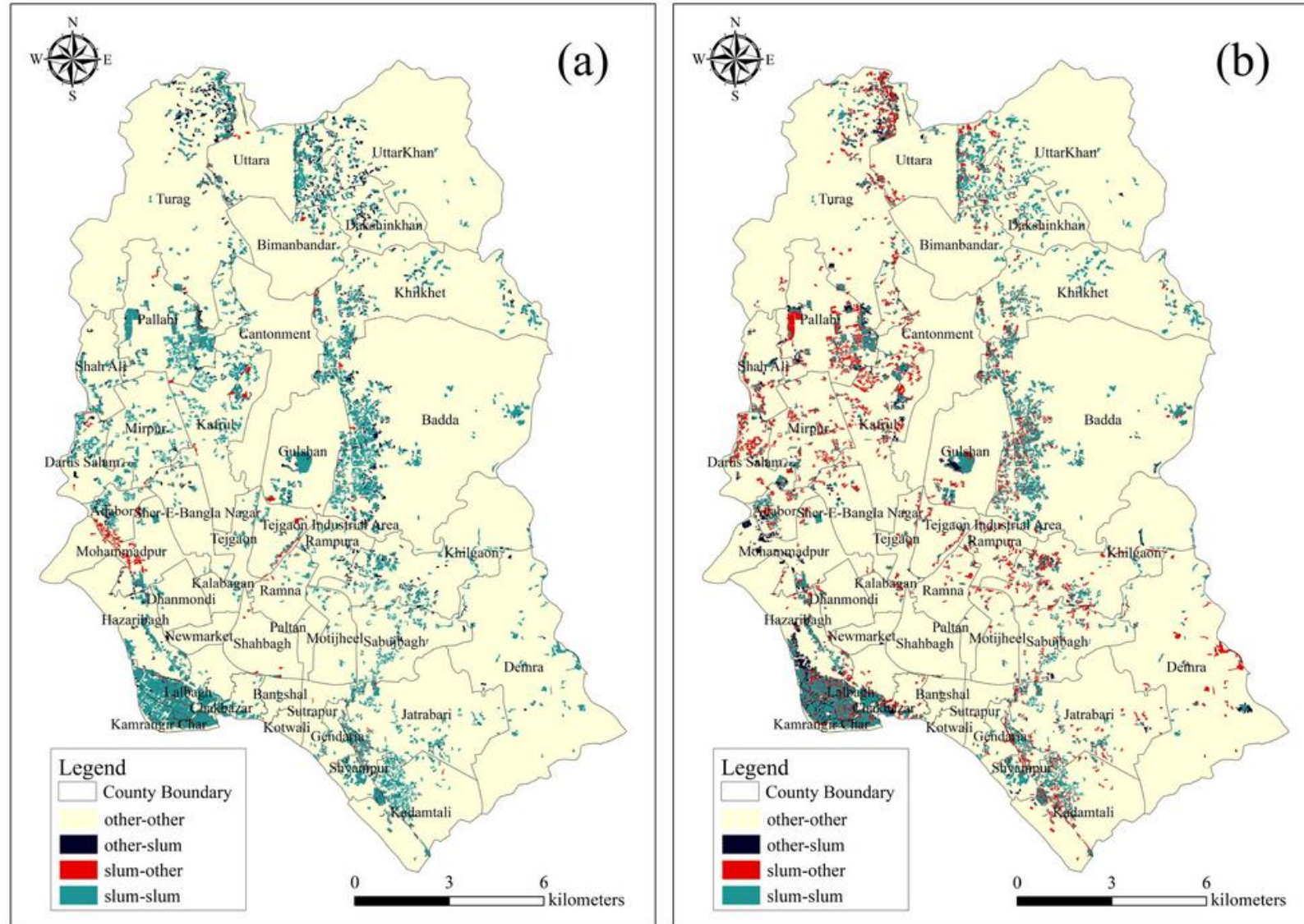
The area surrounding the Bandra Kurla complex is a mixture of extreme wealth and extreme poverty, including the consulate generals of several countries, corporate headquarters, and the National Stock Exchange.

caractéristiques d'un slum

- Couleur des toits/ texture / bâche
- Chaos/ inorganisation des routes (kachcha roads= impossible à décompter)
- Proximités des zones humides, rivières, canaux
- Friches à proximité des lignes de transport (chemin de fer / autoroutes aéroport)
- Absence d'espace vert
- Absence d'ombre (car pas d'immeuble en hauteur; horizontalité)
- Très petits espaces (tiny houses)
- Proximité d'habitats plus riches qui offrent des emplois

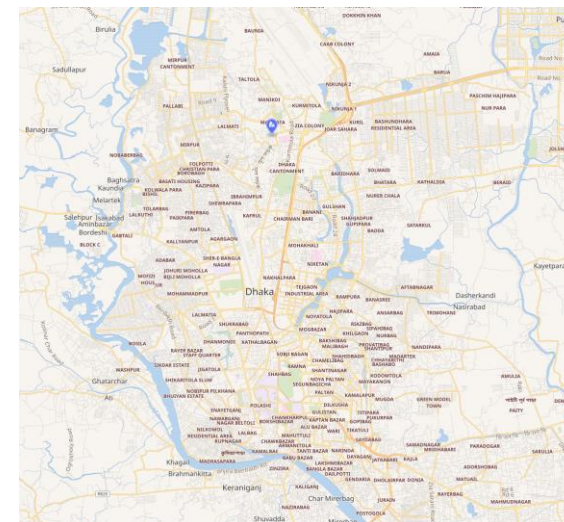


Figure 7. Map of land use change patterns in Dhaka city. (a) Distribution of land use conversions during 2006–2010 and (b) distribution of land use conversions during 2010–2020.



Bhashantek au Nord de Dacca

C'est d'abord Bhashantek, un bidonville du Nord de Dhaka. Au début des années 2000, Bhashantek est un quartier implanté en périphérie de la capitale, sur des terrains marécageux. Petit à petit, l'urbanisation a rejoint le bidonville, qui est aujourd'hui entouré de petits immeubles de la classe moyenne, construits sur des terrains drainés (mais qui restent largement inondables au moment de la mousson).



Bhashantek au début des années 2000 (au centre de l'image)



Bhashantek aujourd'hui (là où le tissu urbain est plus dense)

Les habitants dans ce bidonville sont souvent là depuis leur arrivée à Dhaka. Autrement dit, c'est un petit monde. Un quartier où il est difficile de vivre mais qui a le mérite de la stabilité : la plupart des personnes sont propriétaires (de leur maison, le terrain appartenant à la ville). Et même si elles sont pauvres, elles ont souvent un métier.

La diversité de ces métiers représentent bien toutes les petites mains de la capitale : conducteurs de rickshaws, de bus, de CNG (les triporteurs au GPL), petits commerçants, journaliers, employés de maison... Le revenu moyen par mois est d'environ 80 euros (3\$/jour). Cela signifie au moins deux choses : d'abord que ce revenu moyen est très faible. La ventilation des dépenses permet d'ailleurs de se rendre compte que les 2/3 des dépenses passent dans l'alimentaire. Et environ 1/3 des habitants ont beaucoup de mal à joindre les deux bouts. Mais ce revenu moyen est aussi légèrement au dessus du seuil de pauvreté (2\$/jour). Ce « presque rien » en plus représente finalement beaucoup : une partie des habitants peut mettre un peu de côté en prévision d'un coup dur ou d'un investissement futur. Tout est dans la nuance.

Ce bidonville a plusieurs aspects positifs pour ses habitants : d'abord, il est bien situé, au coeur de la capitale. Et ça compte quand on souhaite trouver un emploi. Ensuite, il y a relativement plus de place que dans d'autres bidonvilles puisqu'on peut utiliser l'espace des rails pour laver son linge ou jouer tant qu'il ne passe pas de train. L'horizon est un peu plus dégagé. Mais c'est bien sûr un des pires bidonvilles de la capitale par d'autres aspects. D'abord, le risque est omniprésent. Le risque de se faire happer par un train. Et d'autres risques liés aux mafias de la drogue notamment. Cela explique que ce lieu soit souvent le premier point de chute des nouveaux arrivants à Dhaka s'ils n'ont pas d'autre choix. Et cela explique le fort *turn-over*. Quand on peut en partir...



A l'heure de pointe, il est parfois plus facile d'emprunter le chemin des rails, bien droit et moins dangereux que le bord des avenues, pour transiter entre quartiers

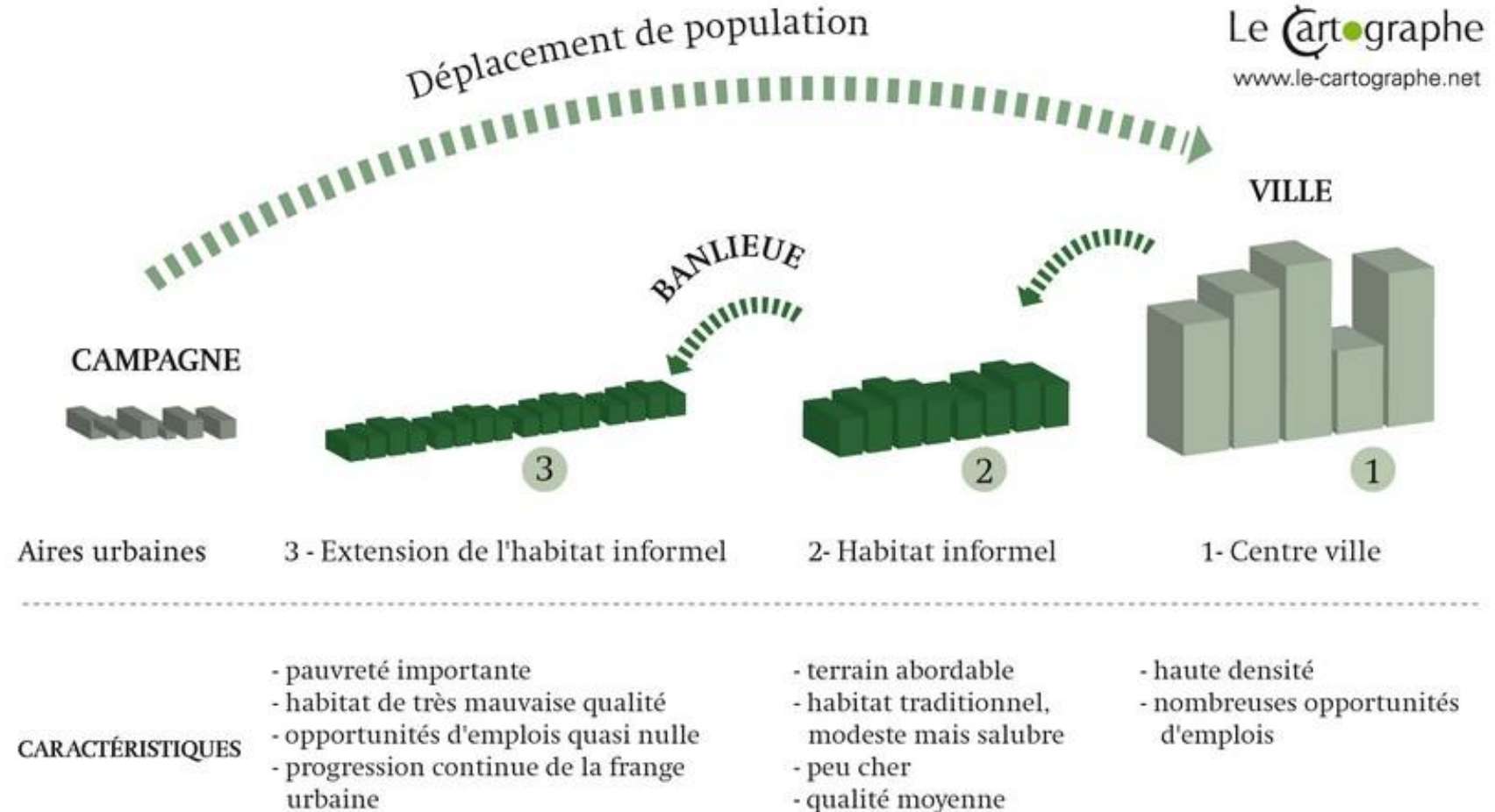
<https://www.davidmechin.com/2011/08/06/zoom-sur-deux-bidonvilles-de-dhaka/>



B. La politique d'exclusion des pauvres

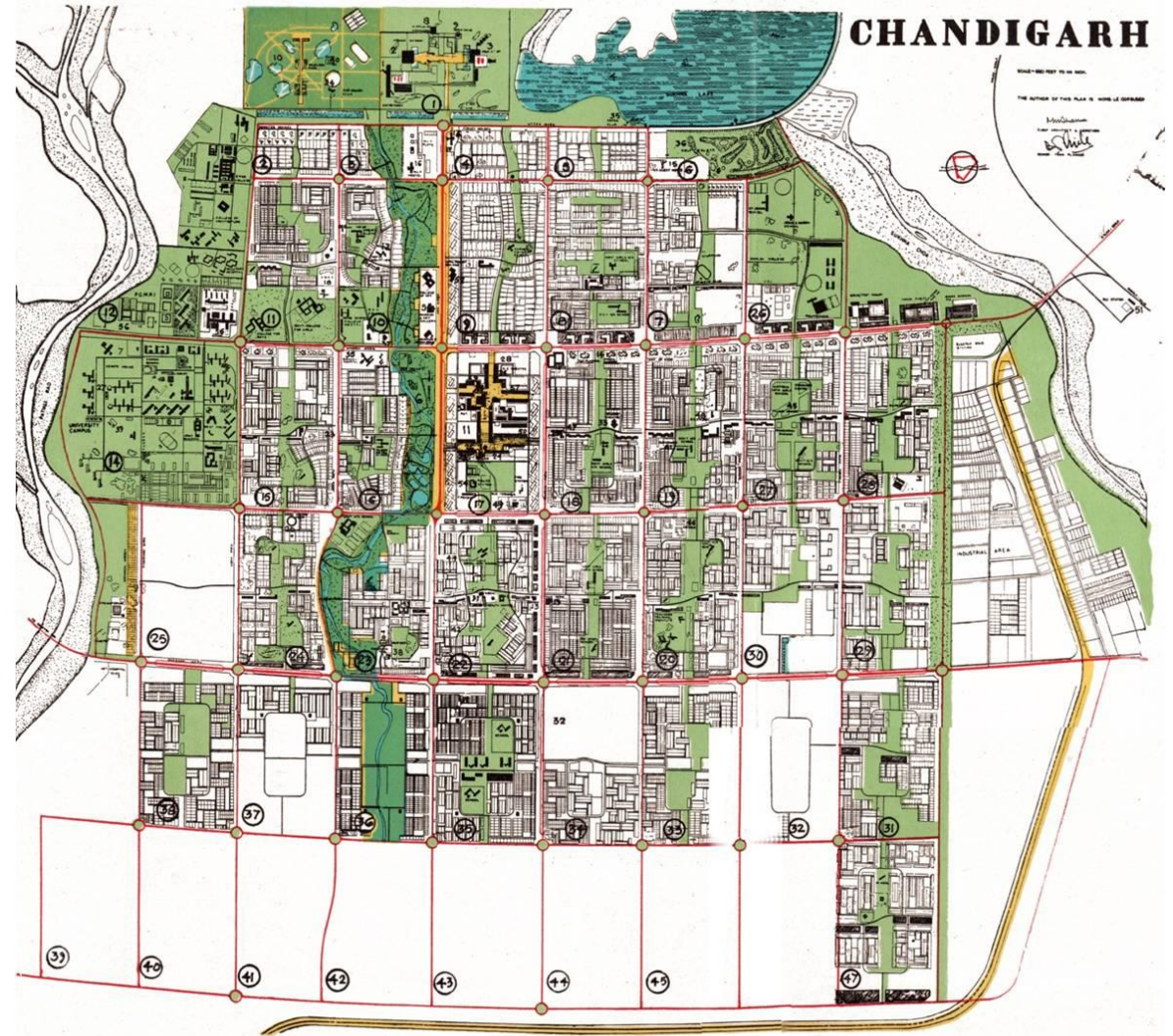
1. Définitions

Déguerpissement



2. Des logiques d'éviction et d'expulsions qui mettent à mal le droit à la ville dans un espace de plus en plus fragmenté et ségrégué

- Exemple de Chandigarh



| Nation

Chandigarh becomes India's first slum-free city after administration demolished last remaining colony

With the removal of all unauthorised colonies from government land and the successful implementation of large-scale rehabilitation measures, the city has completed the final phase of its long-standing slum eradication initiative.



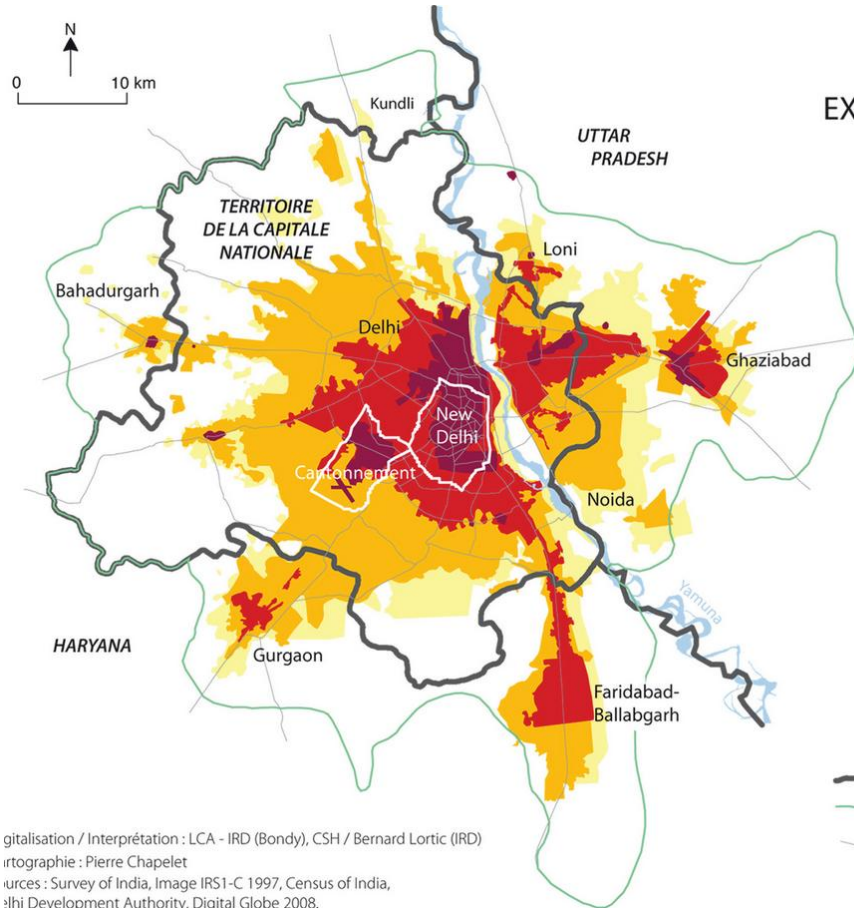
Image used for representational purposes. File Photo

Harpreet Bajwa ✕

Updated on: 30 Sep 2025, 3:31 pm · 2 min read

D'après les sources les plus récentes, Chandigarh (territoire de l'Union, Inde) ne comporte plus de slums reconnus : l'administration affirme avoir démoli le dernier settlement identifié comme "slum" (Shahpur Colony) en septembre 2025.

Delhi, capitale de l'Empire britannique des Indes de 1911 à 1947, puis de l'Inde; sa « vitrine » donc qui aspire à devenir une ville « globale »
 12,8 millions d'hab en 2001 / 26 millions en 2016 / 35,5 millions en 2026



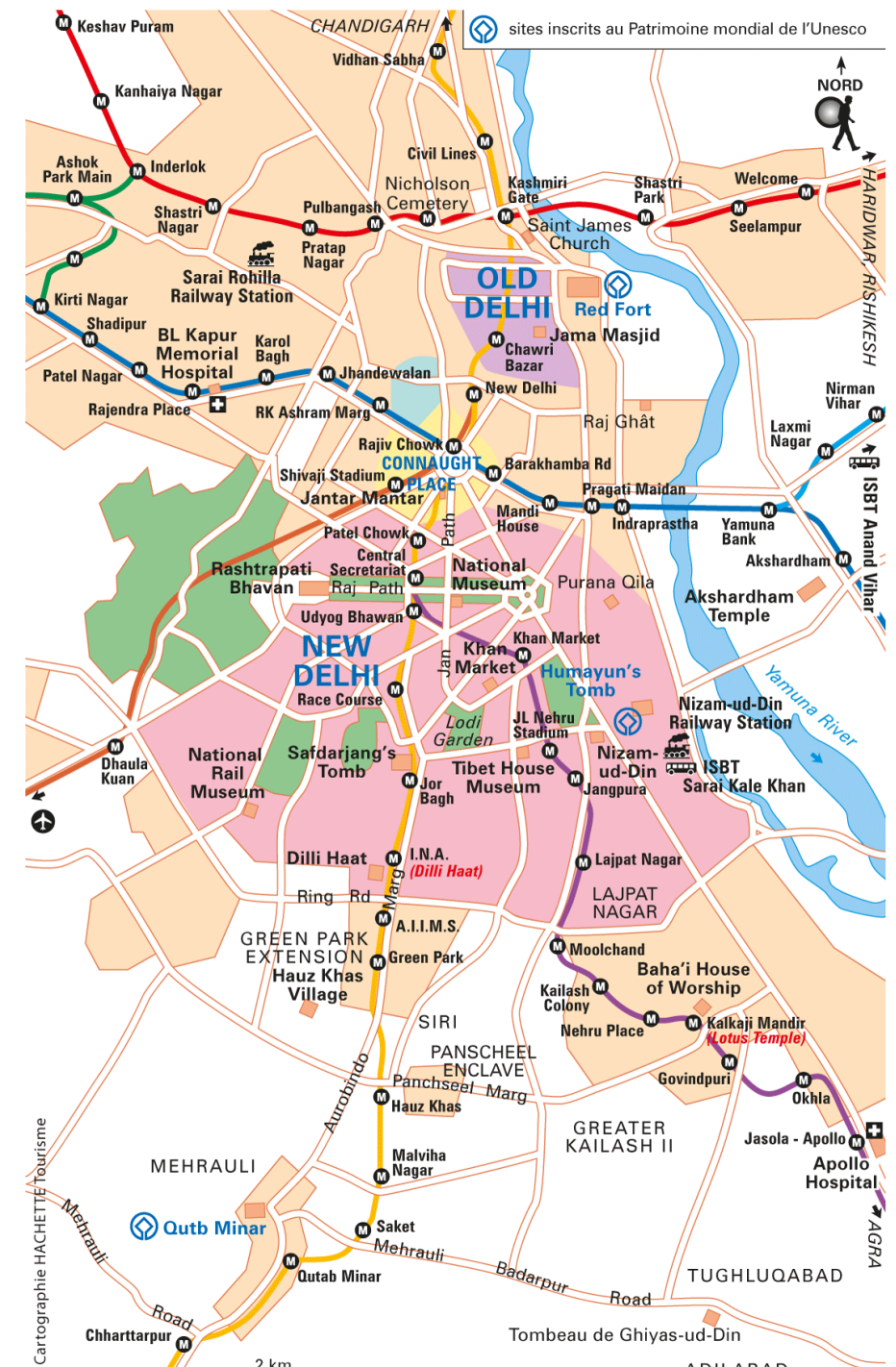
DELHI EXPANSION URBAINE 1950 - 2008

ZONES URBANISÉES

- Avant 1950
- De 1950 à 1969/75
- De 1969/75 à 1997
- De 1997 à 2008

- Limites d'Etats de l'Union
- Limite de l'Aire Métropolitaine de Delhi
- Axe routier

Cartographie / Interprétation : LCA - IRD (Bondy), CSH / Bernard Lortie (IRD)
 Cartographie : Pierre Chapelet
 Sources : Survey of India, Image IRS1-C 1997, Census of India, Delhi Development Authority, Digital Globe 2008.



Cartographie HACHETTE Tourisme

Old Delhi, ville indigène / New Delhi, ville britannique sur le modèle d'une cité-jardin, ici le Raj path
path
initialement, des espaces verts entre Delhi et new Delhi en guise de cordon sanitaire



Deux catégories juridiques de Slums en Inde; mais qui souvent cohabitent...

- Taudis anciens mais légaux, type Old Delhi

Nouveaux « slums » désignés comme des « bastis » ou des « Jhuggi-Jompri »

ILLEGAUX



Relogement;
« resettlement
colony »

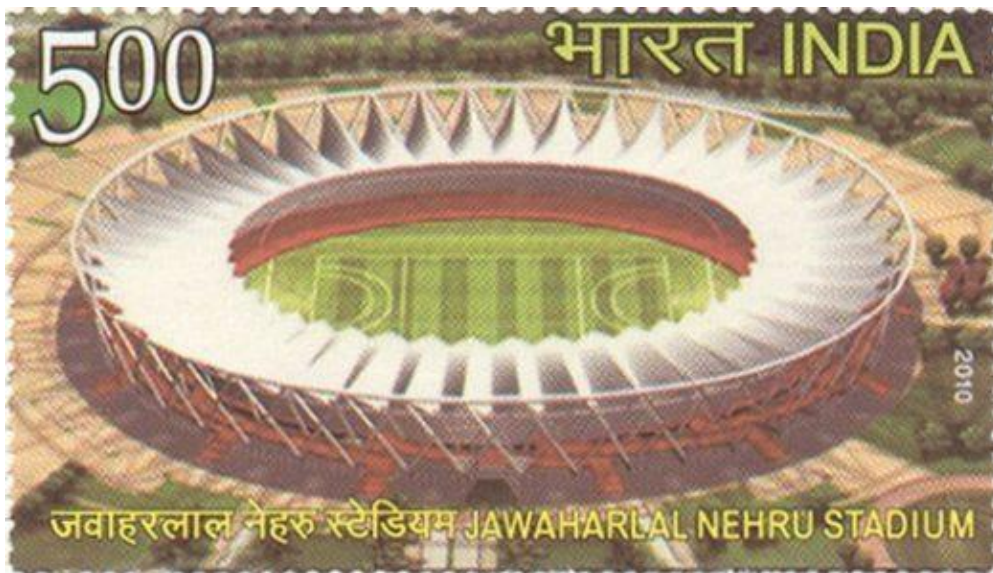


Migrants venus des campagnes très stigmatisés, considérés comme délinquants et inadaptés à la ville. Désignés comme « squatters » ou « encroachers » (« ceux qui empiètent abusivement sur le territoire des autres »

→ Éviction sans relogement

« Nettoyer pour embellir »?

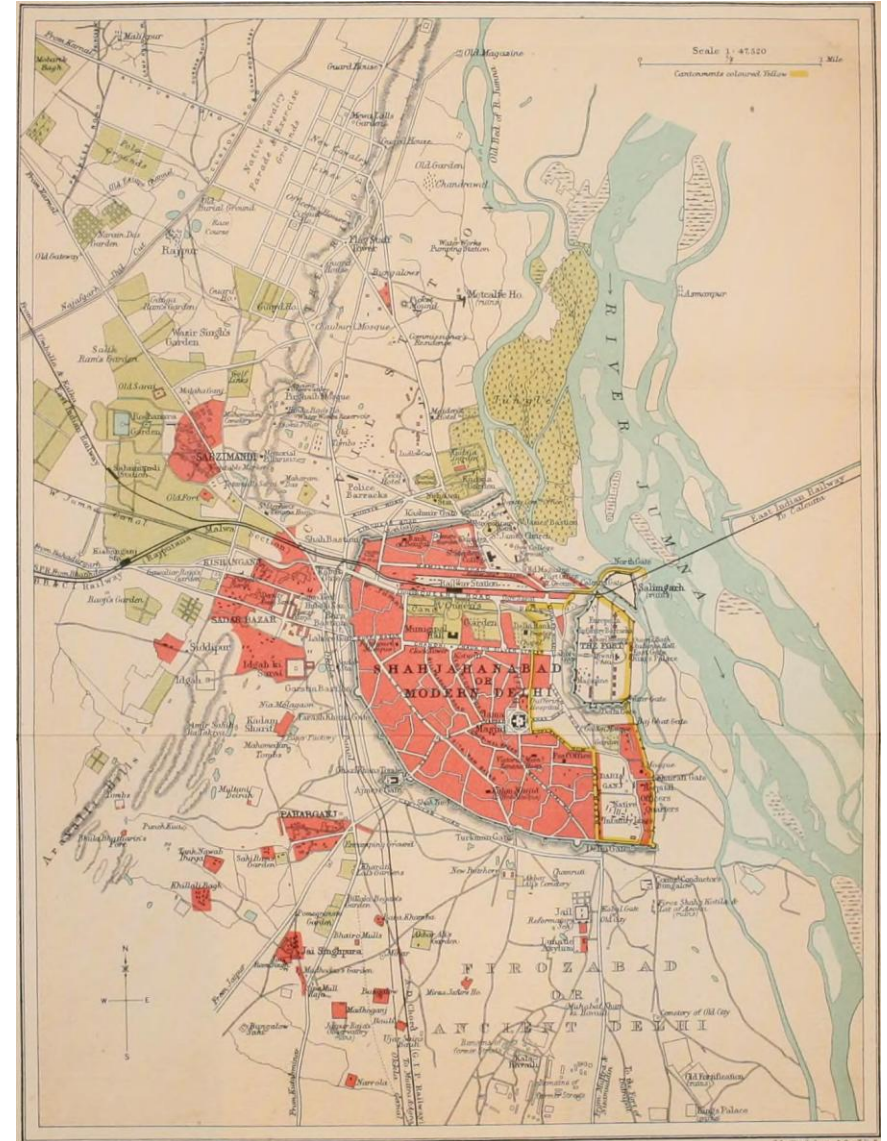
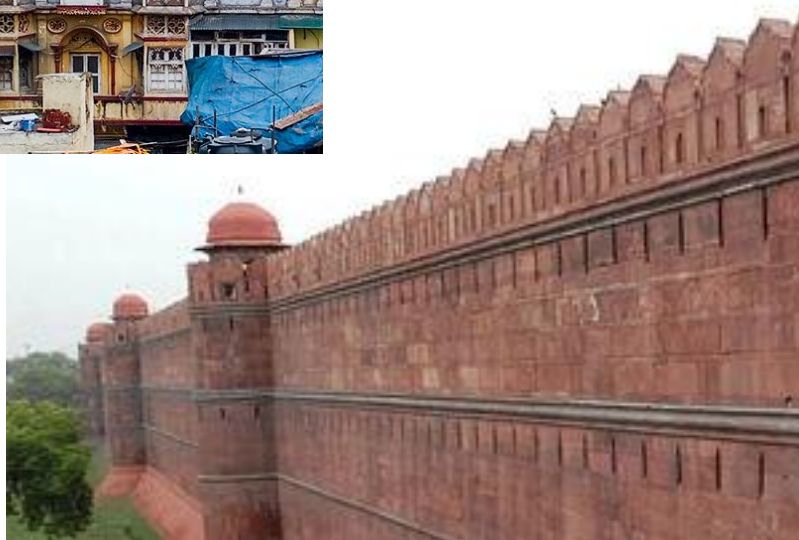
- Assainir (risques sanitaires)
- Eradiquer l'habitat insalubre
- Débarrasser la ville des industries polluantes
- Purifier l'air, dépolluer l'eau, assurer la collecte des déchets



- Refaçonner la ville: construire des stades, des piscines , des hôtels de luxe, des accès autoroutiers
- -> jeux asiatiques de 1982, construction du stade Nehru puis renovation pour les jeux du Commonwealth de 2010
- ...mais utilisation d'une main d'oeuvre migrante (et non respect du salaire minimum) -> abris de fortune à proximité du chantier, restés sur place plus tard. L'exploitation de ces gens recrée les conditions d'émergence de nouveaux bidonvilles!

Destruction du patrimoine de la ville historique (XVIII) construite par l'empereur Moghol SHAHJAHAN par la Delhi Development Authority DDA qui l'associe aux critères britanniques des Slums

- « clearance », démolition d'1/3 de la ville fortifiée soit 200 ha sur 570 t seulement 20 % des habitants relogés
- Remparts du sud de la ville rasés
- depuis les années 2000 , on commence à reconnaître l'intérêt historique de



Delhi

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

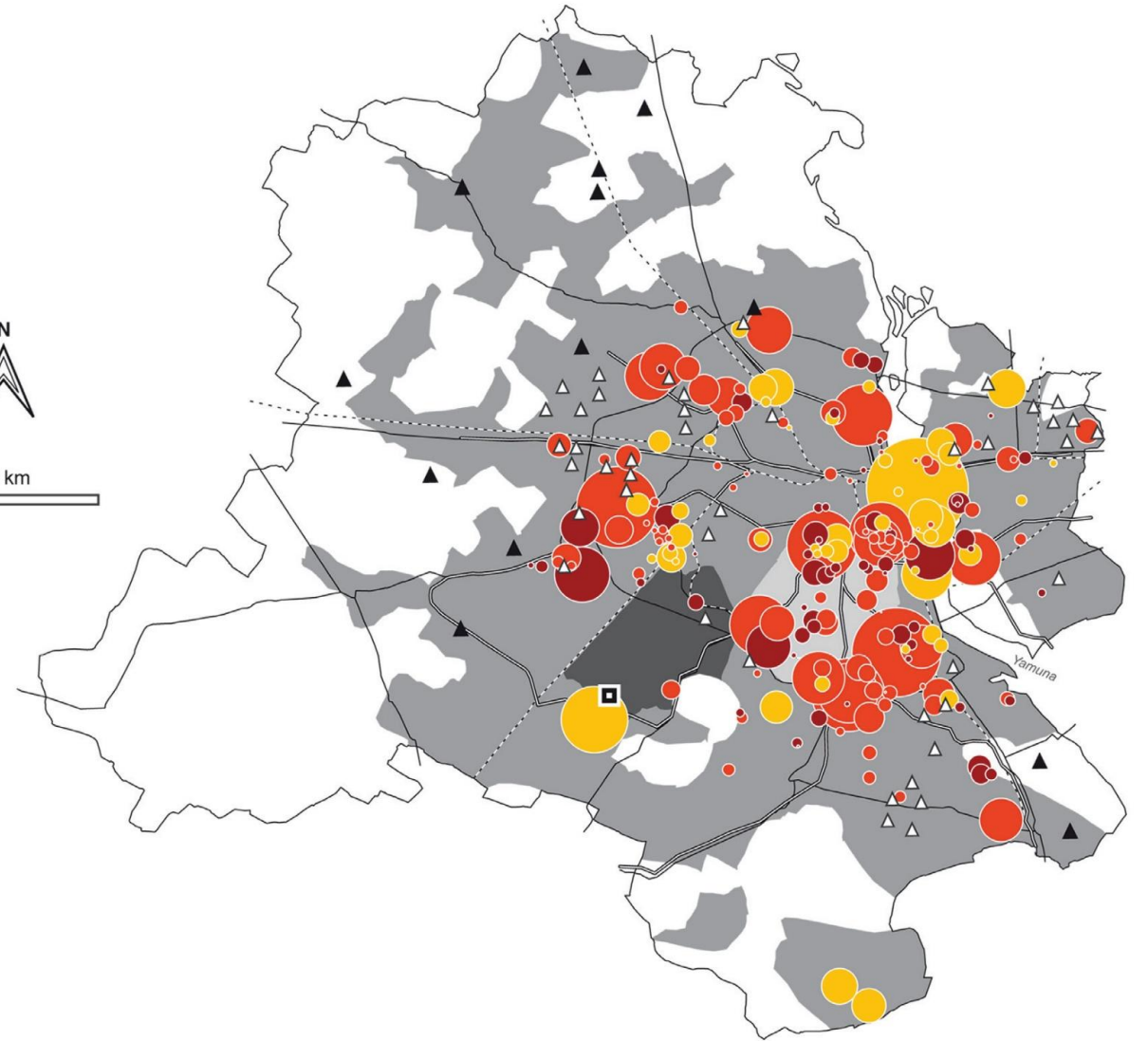
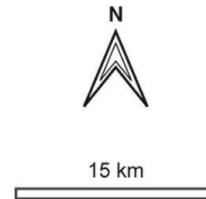
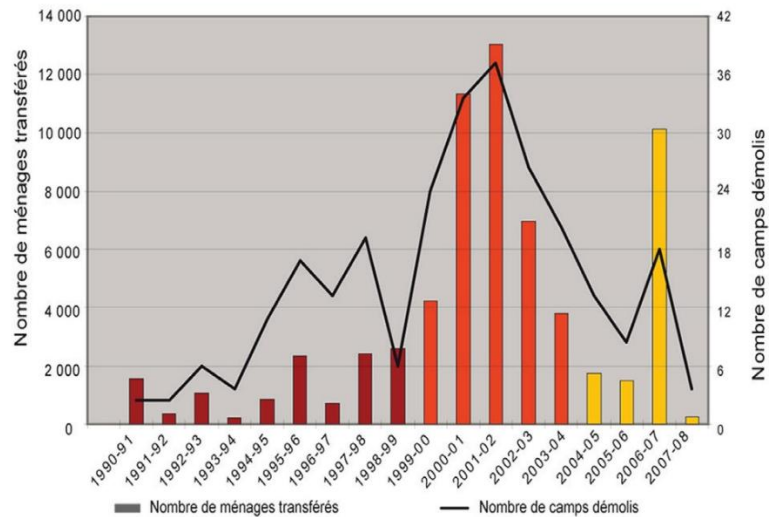
-  Axes routiers majeurs
-  Axes ferroviaires
-  Lignes de métro (opérationnelles et en construction)
-  Aéroports

Source : Slum and Jhuggi-Jhompri Department, Municipal Corporation of Delhi.

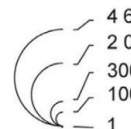
Années : du 1er avril de l'année n au 31 mars de l'année n+1

© V. Dupont (IRD), B. Lefebvre (AO-Seine).
Réalisé avec Philcarto : <http://philgeo.club.fr>



Camps de squatters démolis et ménages transférés par année (1990-2008)






Nb de ménages de squatters officiellement transférés



LOTISSEMENTS DE RÉINSTALLATION EN 2008

-  Etablis avant 1990
-  Etablis depuis 1990

AGGLOMÉRATION URBAINE DE DELHI EN 2001

-  Zone urbanisée selon le recensement
-  Cantonment
-  New Delhi

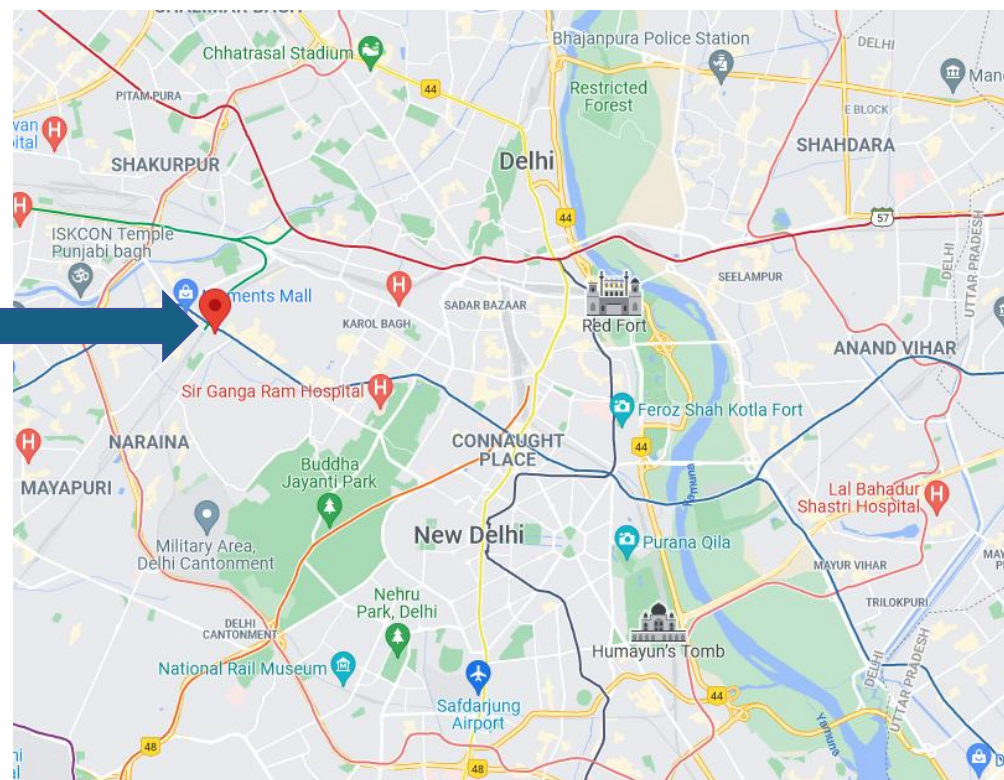
ANNÉE DE DESTRUCTION DES SITES

-  1990-91 à 1998-99
-  1999-2000 à 2003-04
-  2004-05 à 2007-08

Kathputli Colony: Life After Demolition

« nettoyer pour embellir »
Véronique Dupont

- <https://www.youtube.com/watch?v=-G3QyJiAYd4>
- « Les attentes des autorités urbaines sont triples : « nettoyer » la ville de ses *slums* ; fournir des logements à leurs habitants ; et libérer la valeur des terrains occupés par les *slums* pour des usages plus lucratifs »
- in **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.

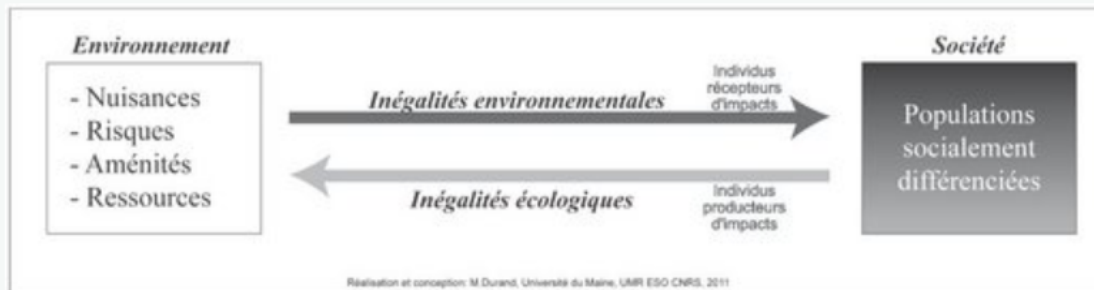


III. Les défis à relever

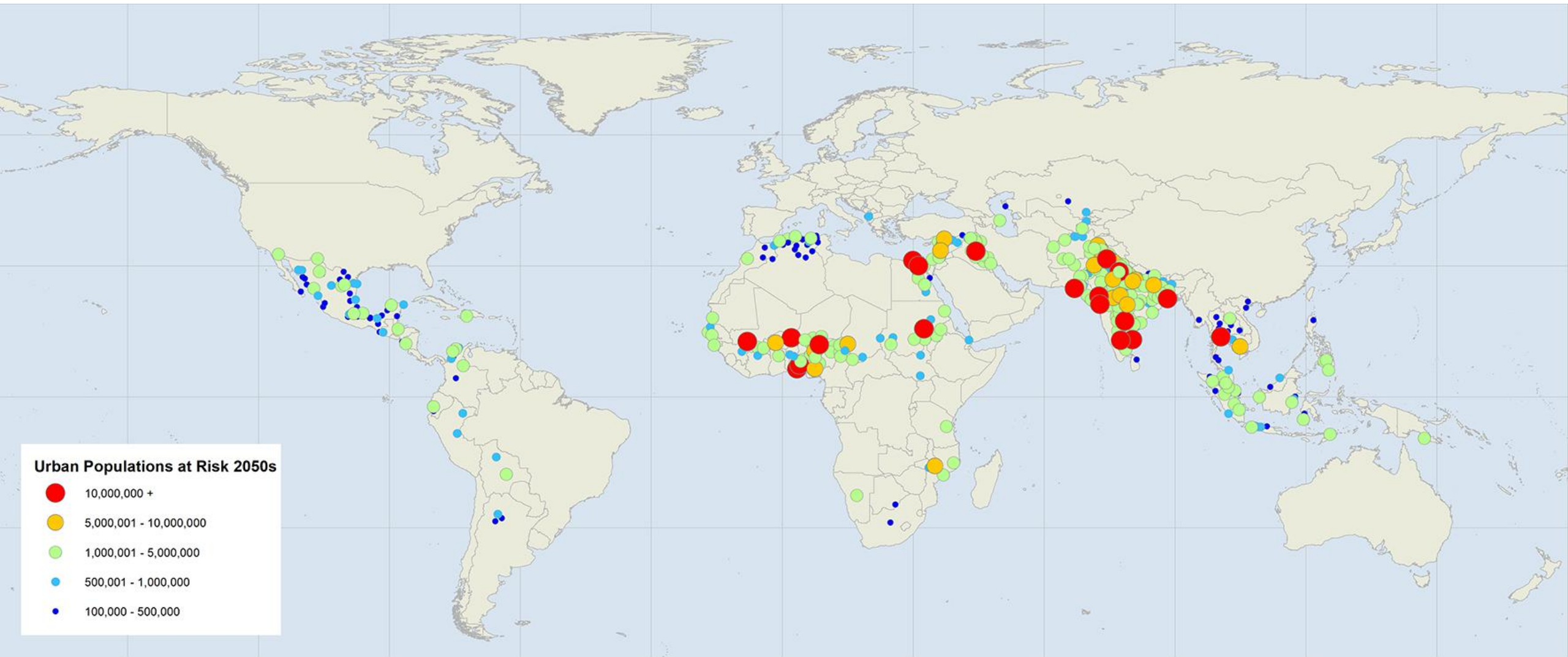
A. Les inégalités environnementales : faire face aux risques

Les inégalités environnementales : faire face aux risques

LA DISTINCTION ENTRE LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET LES INÉGALITÉS ÉCOLOGIQUES



LA DISTINCTION ENTRE LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET LES INÉGALITÉS ÉCOLOGIQUES



<https://www.c40.org/wp-content/uploads/2021/11/Urban-populations-in-poverty-at-risk-to-extreme-heat-Extreme-Heat-and-Poverty-2050s.jpg>

1984, la catastrophe de Bhopal

Un bilan très lourd

(estimations)

- ▶ Jusqu'à 10 000 morts les trois premiers jours
- ▶ 25 000 morts de plus dans les 10 ans

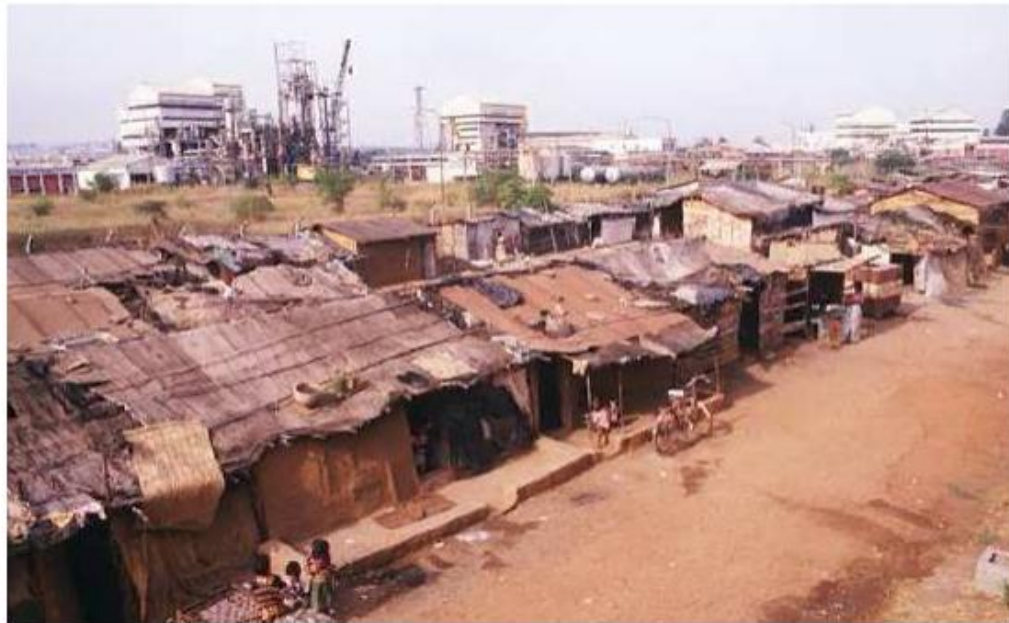


Photo D.R.. <http://membres.lycos.fr/onirik31/inde/bhopal.html>

1. Risques

La catastrophe de Bhopal en 1984

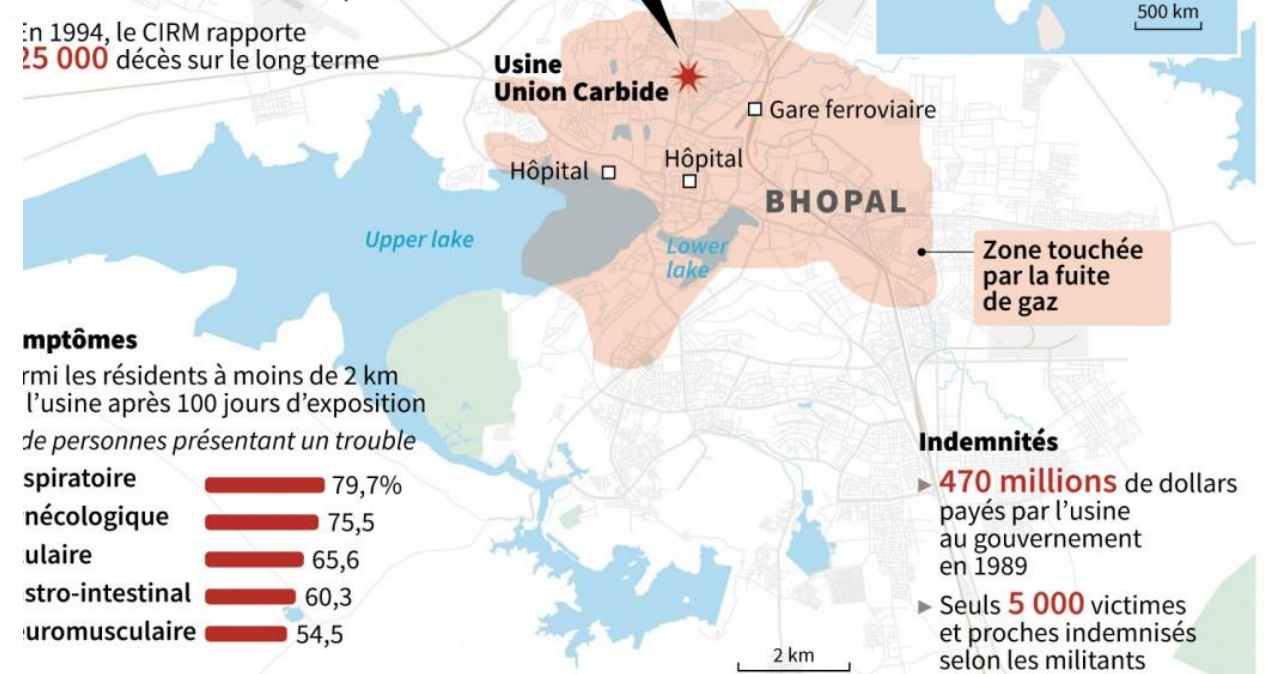
L'accident industriel le plus meurtrier au monde

Bilan

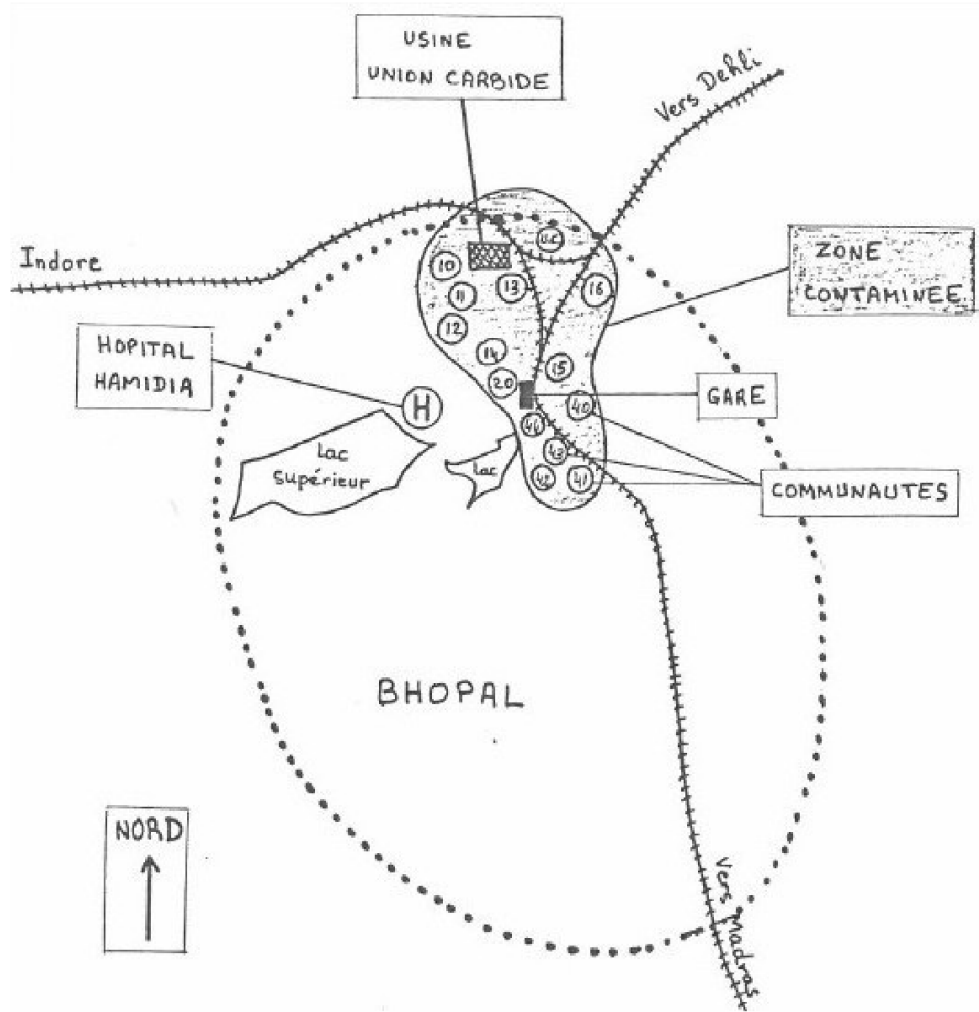
- ▶ Le gouvernement dénombre **3 500** morts au bout de 3 jours
- ▶ Le Conseil indien de la recherche médicale (CIRM) a estimé plus tard à **10 000** le nombre de décès directement liés à la catastrophe

En 1994, le CIRM rapporte **25 000** décès sur le long terme

2 décembre 1984 : Près de 30 000 tonnes de gaz (l'isocyanate de méthyle) commencent à se répandre de l'usine chimique



Source: Centre for Science and Environment, ICMR



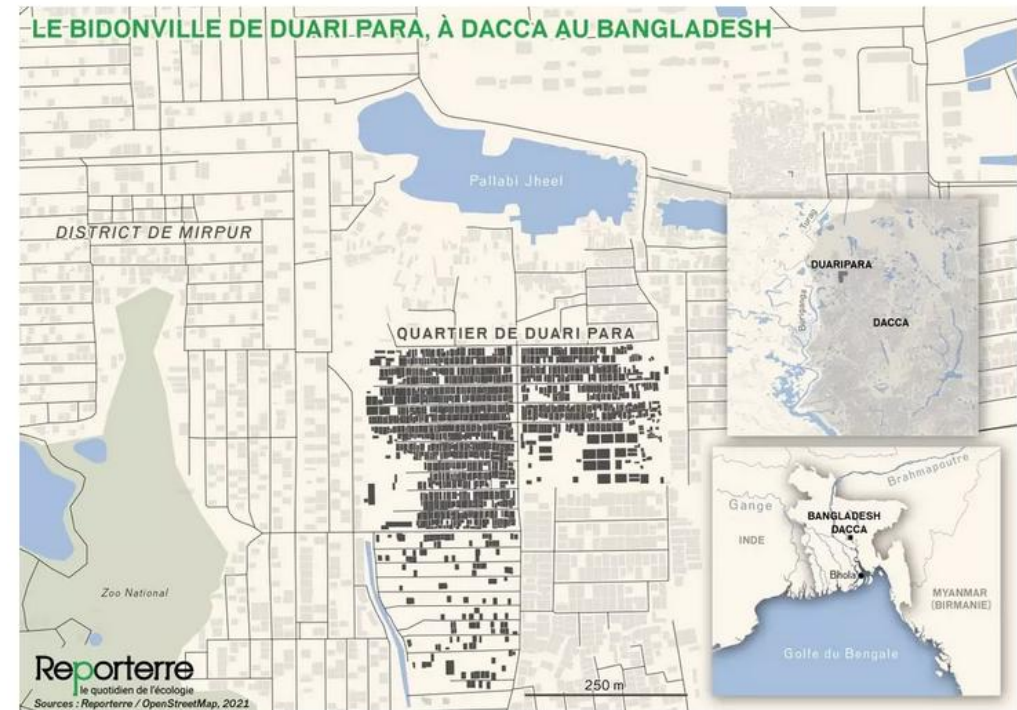
https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/files_mf/FD7022Bhopal_Inde_10042014_FR.pdf

Schéma de l'implantation de l'usine et de la zone impactée [1]

A la suite de l'implantation de l'usine, de nombreux bidonvilles se développent à proximité, notamment pour loger une partie des travailleurs et leurs familles. En 1984, de nombreuses habitations de fortune jouxtent littéralement le site.

Les risques d'inondation

Le bidonville de Duari Para borde les rives du Jheel, un plan d'eau similaire à un lac. La plupart de ses habitants sont des migrants climatiques. Après un cyclone, une inondation ou une érosion des berges fluviales, ils ont dû quitter leurs villages natals côtiers pour refaire leur vie à côté d'une grande ville. Duari Para n'est pas à l'abri des intempéries mais la plupart des habitations sont surélevées sur des pilotis de bambou, et certaines bâties en béton.



© Gaëlle Sutton/Reporterre

- <https://reporterre.net/Au-Bangladesh-des-paysans-fuient-des-fleuves-qui-debordent>

Pollution air/sols



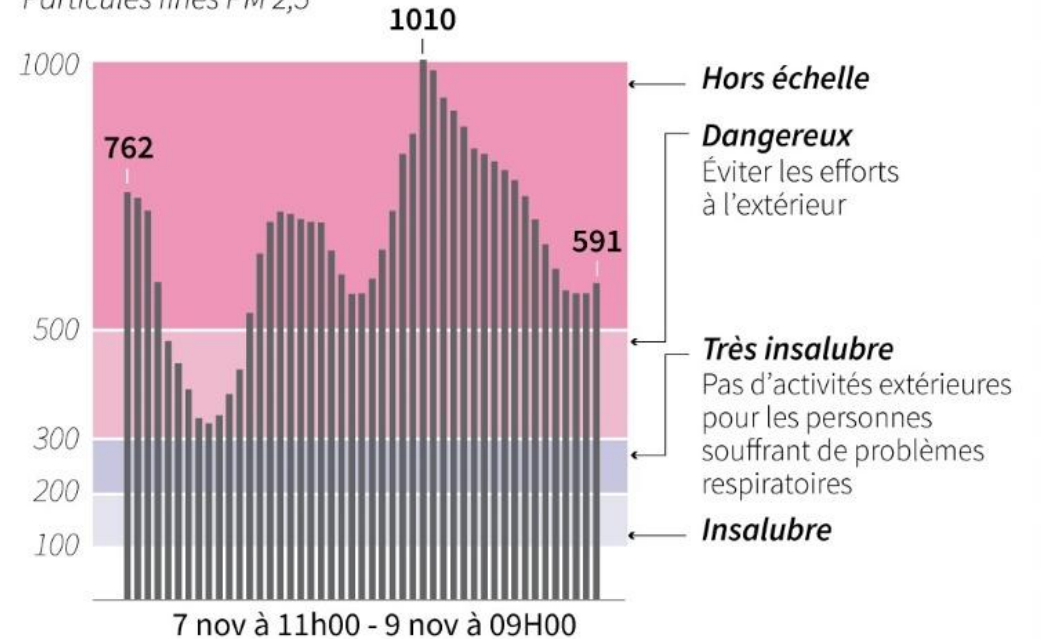
Près du temple Akshardham, à New Delhi, le 7 novembre 2025. Ce jour-là, l'indice de la qualité de l'air est passé dans la catégorie « malsain ». ISHAN TANKHA POUR « LE MONDE »

La pollution de l'air à New Delhi

Les habitants invités à rester chez eux, les écoles fermées

Index de la qualité de l'air par heure

Particules fines PM 2,5



Source : ambassade américaine en Inde

© AFP

Bangalore, histoire d'une ville au bord de la faillite écologique

Bangalore, la Silicon Valley indienne, est confrontée à de graves pénuries d'eau. Depuis vingt ans, la ville vit sous perfusion grâce à ses nappes phréatiques dont l'épuisement est prévu en 2025.
Reportage dans une ville au bord de la faillite écologique

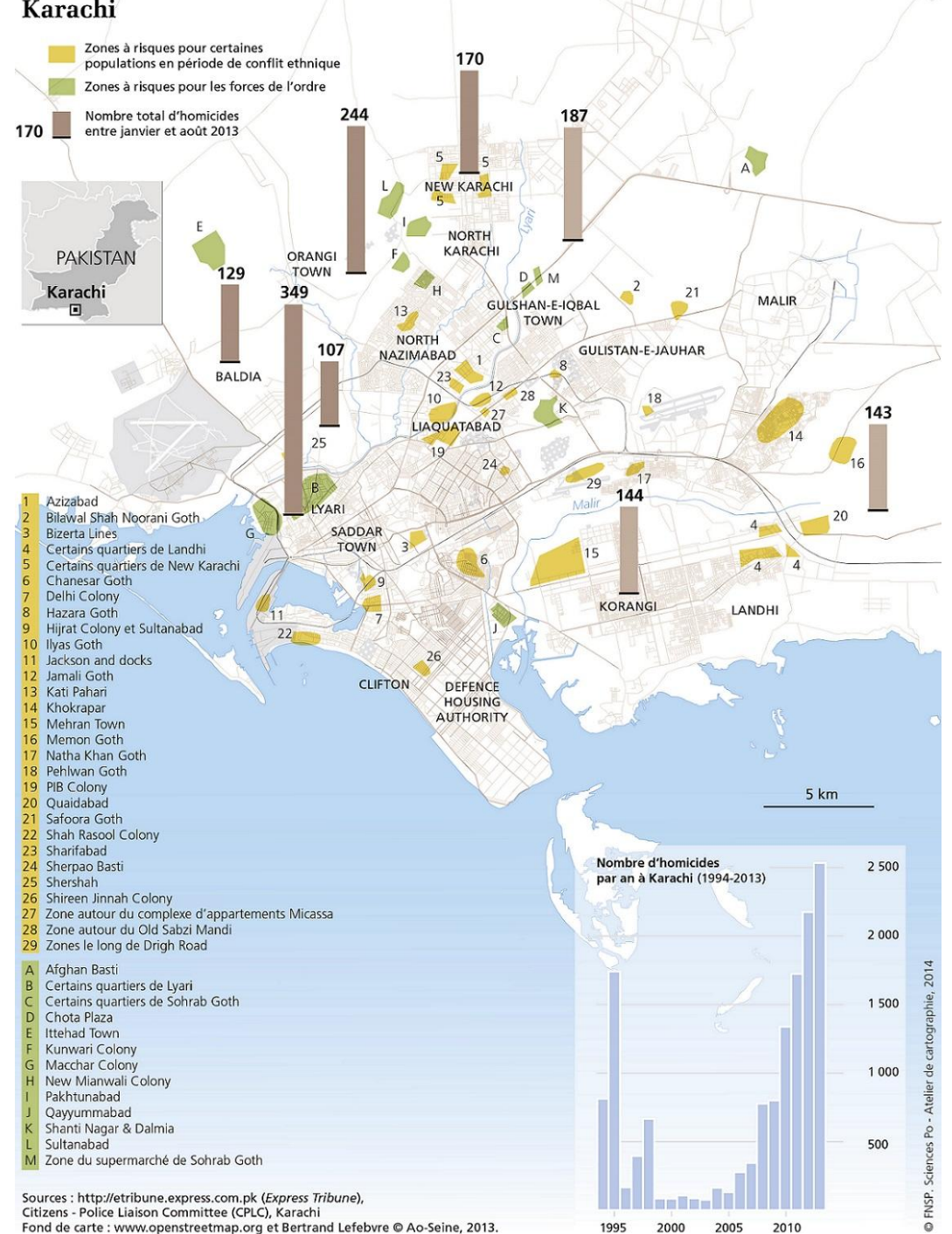
<https://www.letemps.ch/>
2018



Egout à ciel ouvert, le lac de Bellandur recueille 60% des eaux sales de la ville. Lors de fortes pluies, une mousse toxique se forme à sa surface. — © Laurent

L'insécurité des populations précarisés

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



Economie circulaire à Katmandou difficile à mettre en place

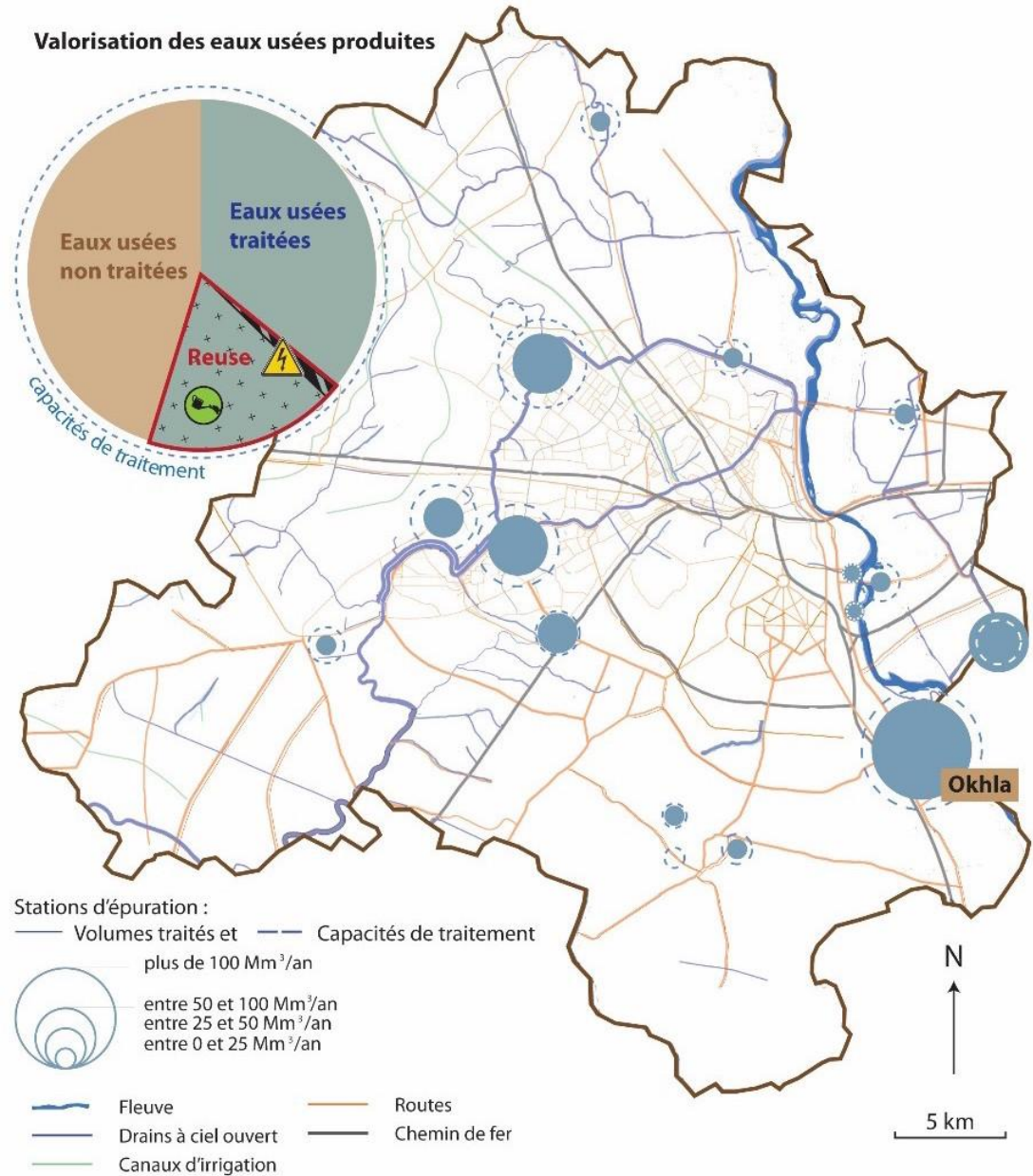


Gestion des déchets et économie circulaire dans la ville métropolitaine de Katmandou



Crédit photo : GRID-Arendal CC BY-NC-SA 2.0 via Flickr : <https://www.flickr.com/photos/gridarendal/46676441975>

Valorisation des eaux usées produites



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



Veolia Environnement



Canalisations apportant l'eau dans le bidonville de Dharavi, à Bombay. ROB HUIBERS/PANOS-REA

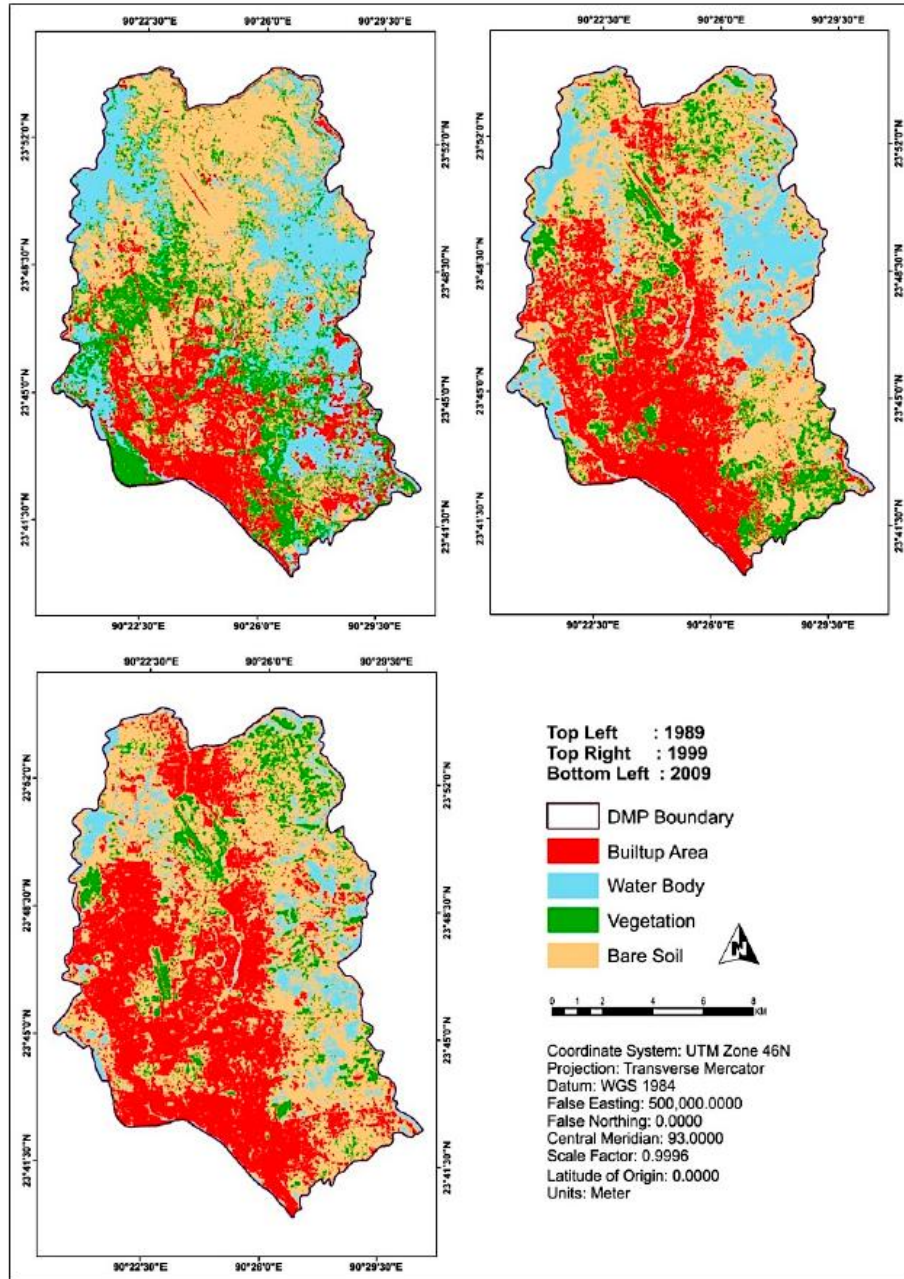
<https://www.revue-urbanites.fr/6-lassainissement-dune-grande-metropole-en-developpement-le-cas-des-egouts-de-delhi/>

B. Rendre la ville plus inclusive et moins inégalitaire

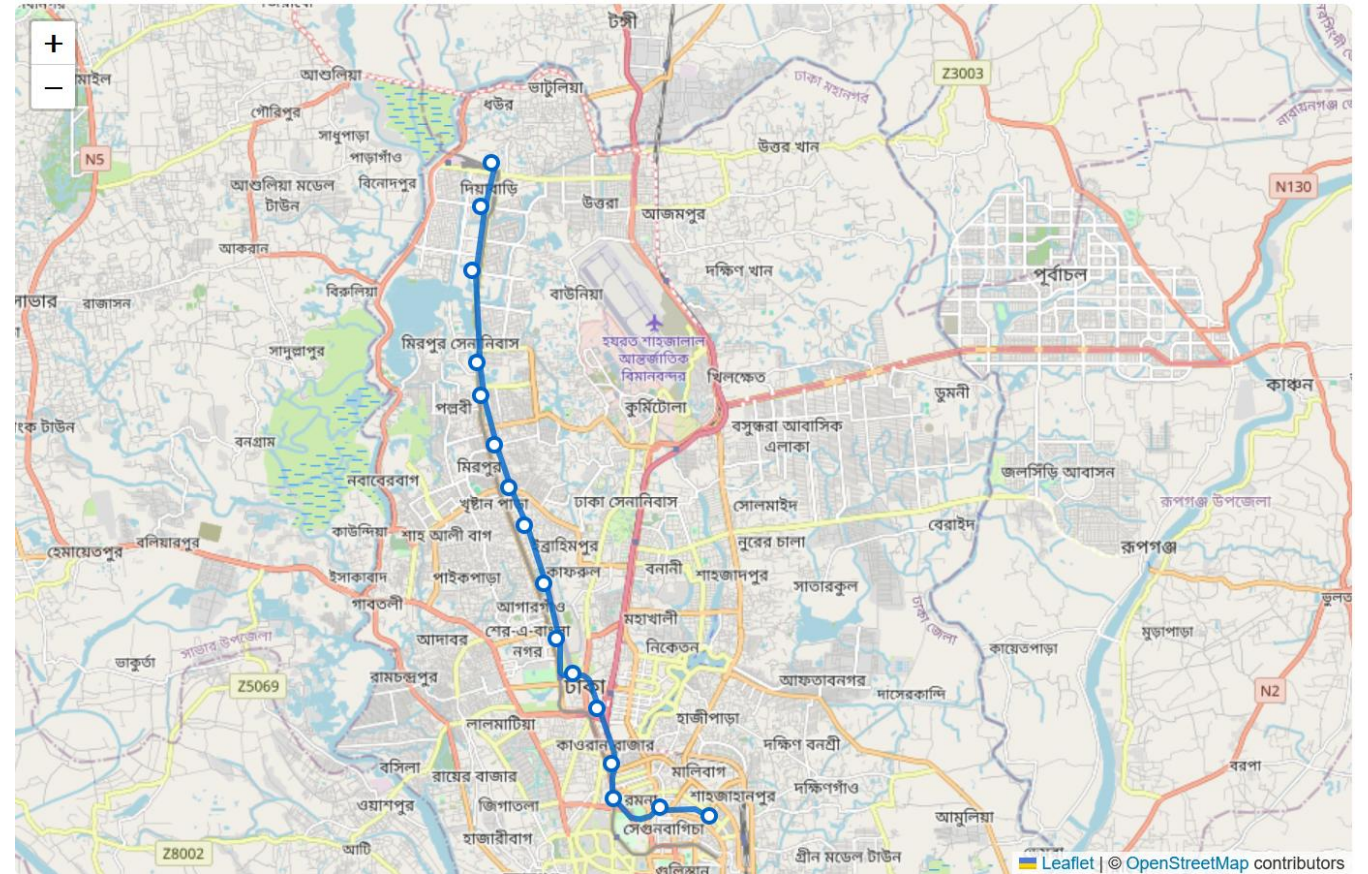
1. Renforcer les mobilités

Figure A1. Maps showing rapid urbanization in Dhaka Metropolitan Area (1989–2009).

Source: Ahmed *et al.*, 2013 [4].












Métro Dacca



ISPRS Int. J. Geo-Inf. **2014**, *3*, 1412-1444;
 doi:10.3390/ijgi3041412



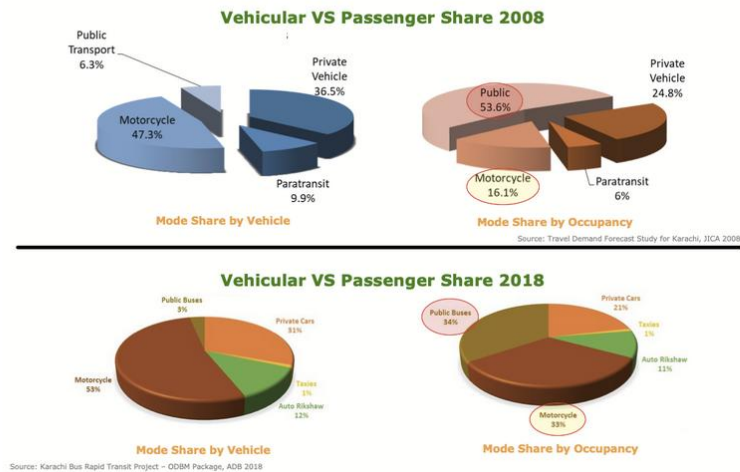
Dhaka Metro Rail Network

| | | | |
|---|----------------------------|--|---------------------------------|
|  | MRT Line 6 |  | Station |
|  | MRT Line 1 |  | Interchange Station |
|  | MRT Line 2 |  | Intra-route Interchange Station |
|  | MRT Line 4 | | |
|  | MRT Line 5: Northern Route | | |
|  | MRT Line 5: Southern Route | | |

Karachi is located in the Sindh Province of Pakistan and has a population of 16.05 million (2017) spread over an area of 1,200 sq.km. The public transportation situation in Karachi is such that the average number of people competing per one seat in a bus is 45 compared to 12 in Mumbai and 8 in Hong Kong.



Following is the mode share comparison by vehicle type and occupancy between 2008 and 2018.



Lutter contre La congestion à Karachi :

Long term strategy

- The revival of the Karachi Circular Railway (KCR)
- Two Mass Rapid Transit Lines i.e. Blue & Brown

Medium term strategy

- Six Bus Rapid Transit (BRT) lines i.e. Yellow, Green, Orange, Red, Purple & Aqua

Immediate action programme

Intercity

- Twenty developed/under-developed routes identified for inter-city bus operations.
- Introduction of approximately 288 buses on twenty structured inter-city routes.

Intracity (Karachi)

- Thirty priority routes for the operation of standard buses to supplement the MRT and BRT Route Network.
- Streamlined introduction of approx. 630 buses on 30 priority routes in the first phase.

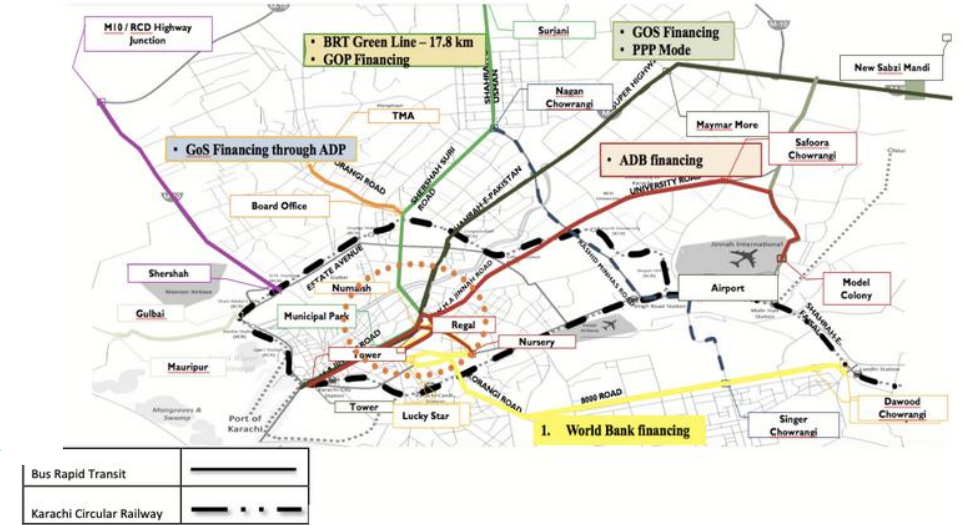


Fig.2. Karachi Mass Transit Plan.

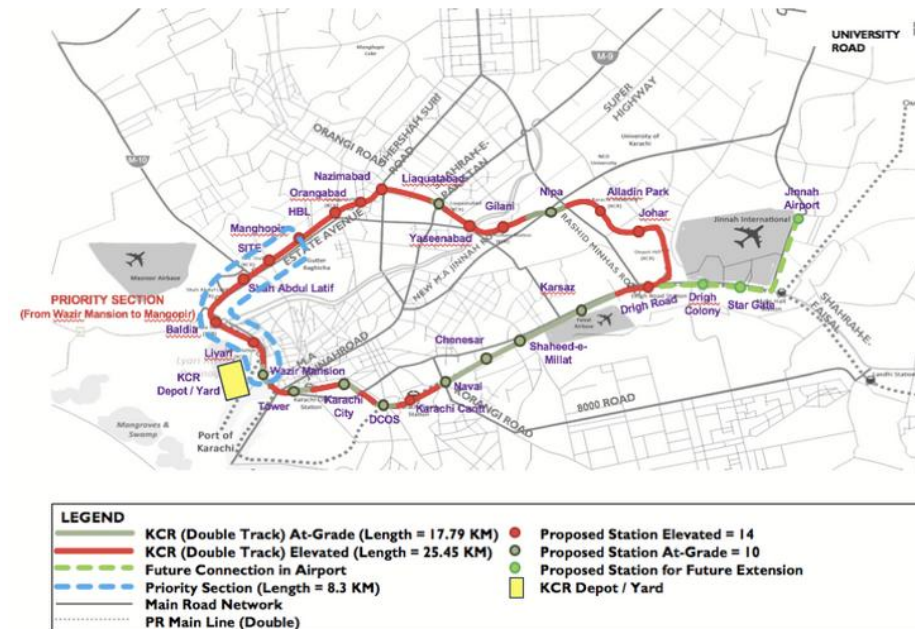


Fig.3. Route Alignment of the KCR.

2. Acteurs extérieurs pour cheminer vers les ODD et favoriser l'inclusion et la lutte contre les inégalités



Cities 4 Women : vers un paysage urbain résilient et inclusif au Népal

Dans le cadre du projet *Cities 4 Women*, soutenu par l'Union européenne et l'Agence des États-Unis pour le développement international et mis en œuvre en collaboration avec Cities Alliance, le Programme des Nations Unies pour les établissements humains et l'UNOPS, la participation des jeunes est une priorité depuis le premier jour. Pendant quatre ans, en s'appuyant sur la participation communautaire, cette initiative a aidé six municipalités à relever des défis liés à l'urbanisation rapide et à la vulnérabilité climatique grâce à la création d'espaces publics sûrs, dynamiques et résilients face aux changements climatiques.

« Les jeunes représentent une tranche de la population importante, dynamique et à fort potentiel. Notre priorité actuelle est de leur offrir des possibilités d'emploi dignes de ce nom pour tirer parti de leur potentiel créatif dans le cadre du développement urbain global et pour réaliser les grands objectifs nationaux », déclare Prakash Man Singh, vice-premier ministre et ministre du Développement urbain du Népal.

Grâce à des partenariats avec le programme des Volontaires des Nations Unies, des établissements éducatifs et des organisations axées sur les jeunes, le projet *Cities 4 Women* a créé des voies permettant à la jeunesse népalaise de se mobiliser, d'apprendre et d'influer de façon concrète sur la vie de leurs communautés.

Améliorer l'accès à l'eau potable dans les bidonvilles de Dacca

Eau et assainissement

Lutte contre les inégalités

Climat



Ce projet est réalisé avec le soutien de l'Union européenne

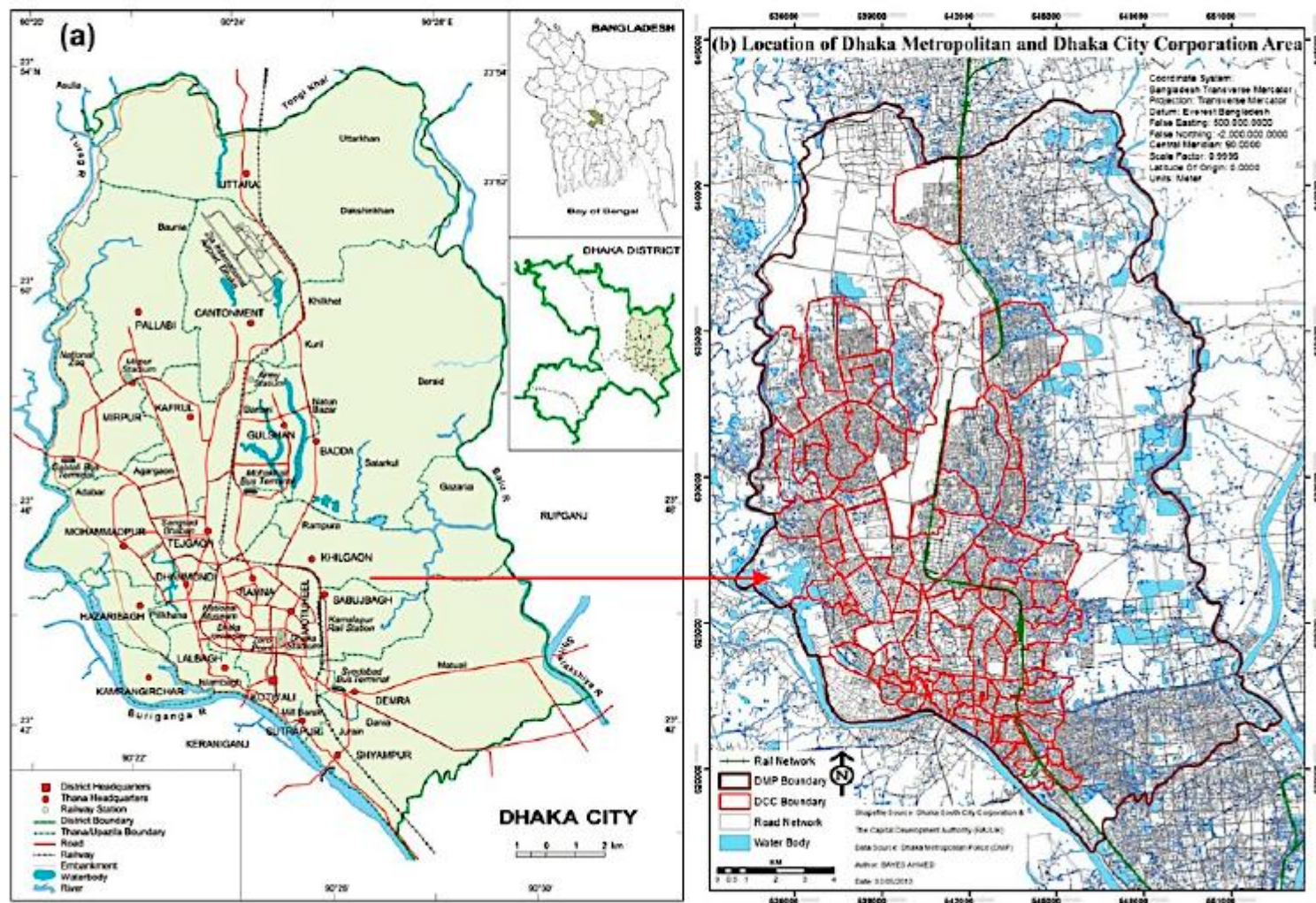


L'OIM achemine de l'aide après un grave incendie dans le camp de réfugiés de Cox's Bazar



Les équipes d'urgence de l'OIM ont répondu aux besoins humanitaires des réfugiés rohingyas touchés par un incendie dans un camp de Cox's Bazar. Photo : OIM NPM 2026

Figure 1. Location of Dhaka Metropolitan Area (a) in Bangladesh and (b) in Dhaka City Corporation (DCC). Source: (a) *Banglapedia*, National Encyclopedia of Bangladesh, 2014, and (b) the Capital Development Authority (*RAJUK*), Dhaka, Bangladesh, 2014.



capitale du Bangladesh, en 2005.

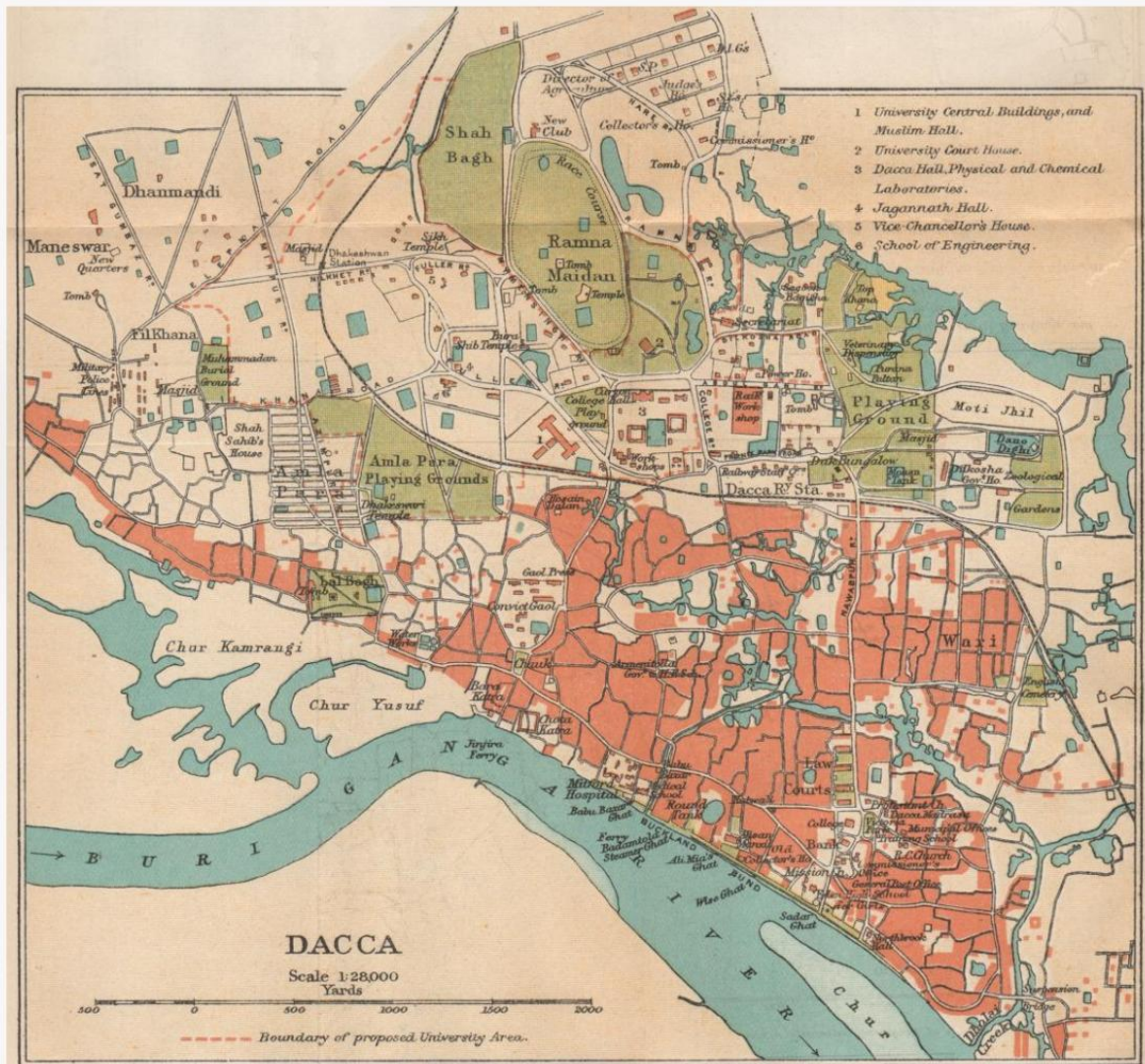
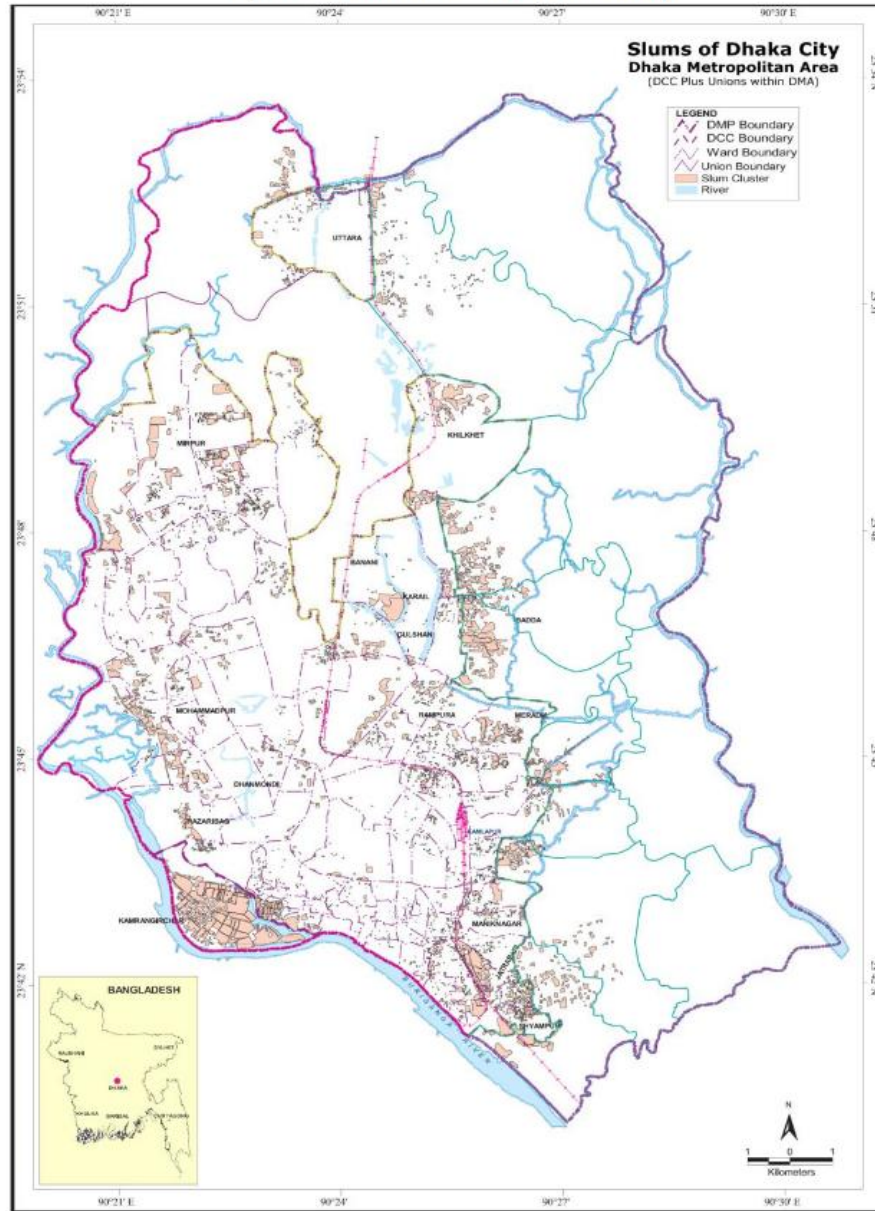


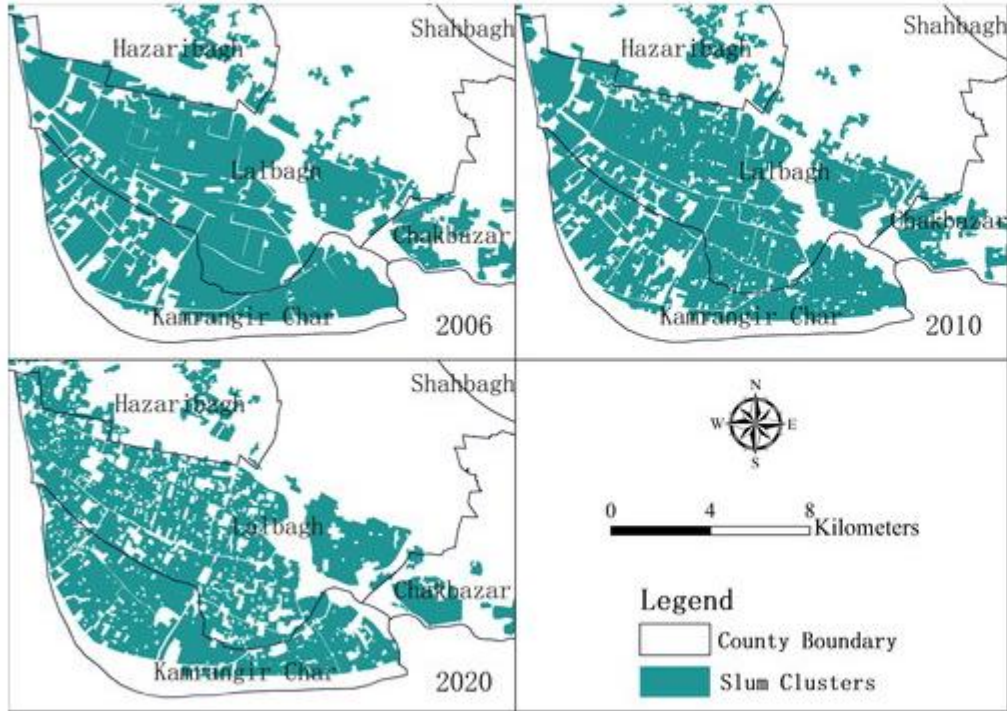
Figure 1: Location of slums in Dhaka city



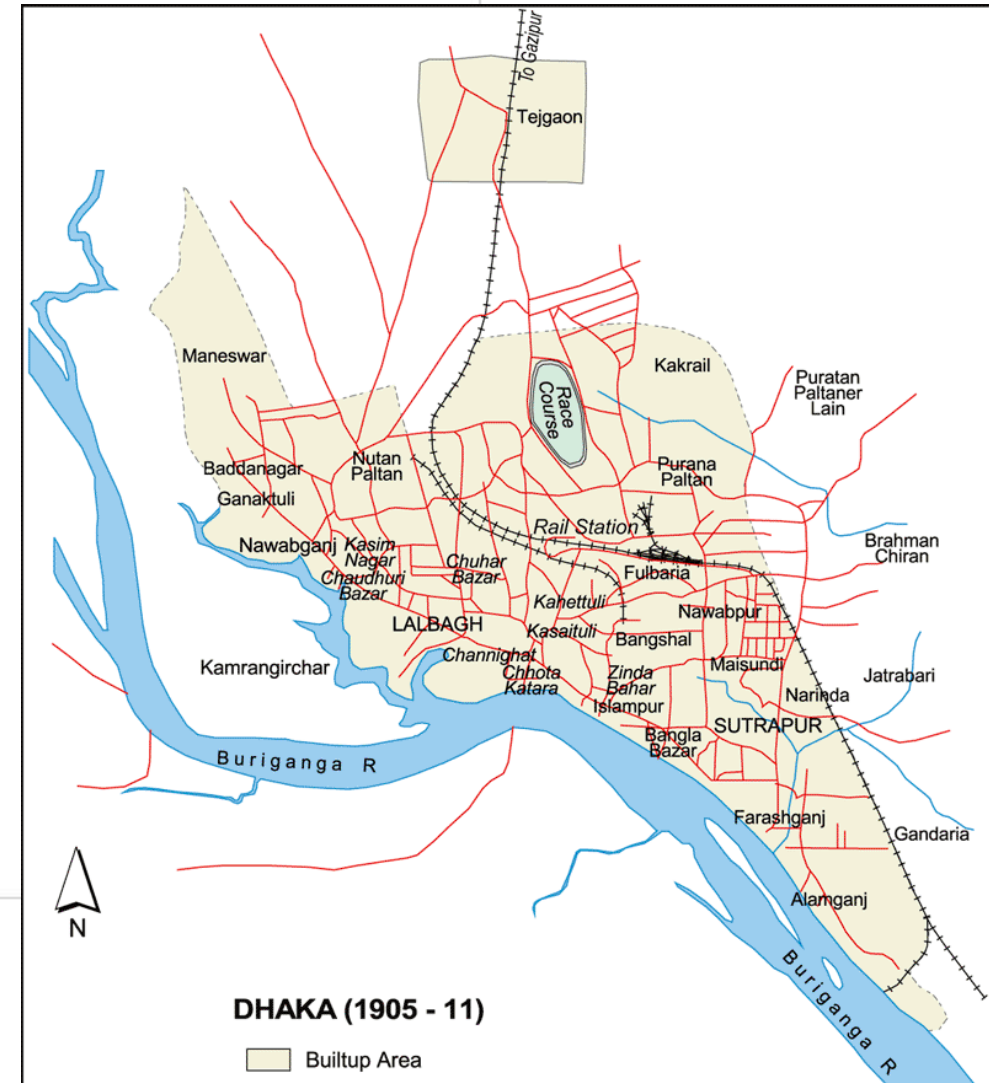
Source: CUS, NIPORT and Measure Evaluation, 2006 (Modified by author)

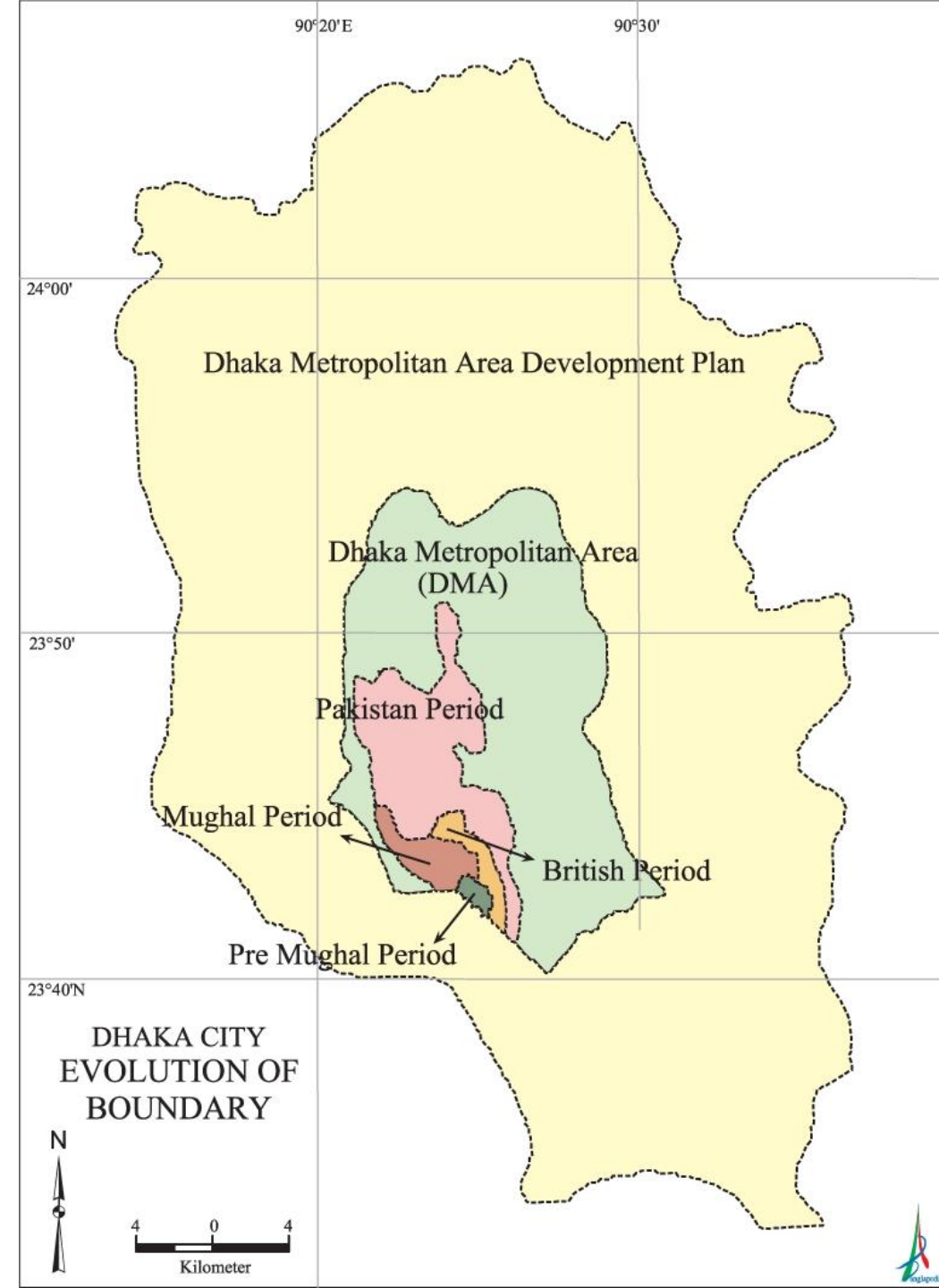
Rahman, Md & Atkins, Peter & Mcfarlane, Colin. (2014). 'Factors affecting slum sanitation projects in Dhaka City: learning from the dynamics of social-technological-governance systems'. Journal of Water, Sanitation and Hygiene for Development. 4. 346-58. 10.2166/washdev.2014.081.

Figure 6. Spatial distribution of slums in Kamrangir Char and Lalbagh in Dhaka city during three periods of time.



[Display full size](#)





<https://en.banglapedia.org/index.php/Dhaka#/media/File:DhakaPresent.jpg>