

## Sommaire

1. Editorial
2. Les défis du développement urbain en Inde
3. Le projet « Infrastructure métropolitaine de données spatiales » de Bangalore
5. Les transports urbains, défi environnemental de la croissance des villes indiennes
6. Publications
7. L'urbanisation des mœurs est à l'œuvre en Inde
8. Nouvelles de la coopération



Edification d'une ville nouvelle au sud de Delhi

Ruchir Joshi - D.R.

## L'inde des villes

L'Inde, hier encore, semblait figée dans l'atemporalité. Sa seule évocation nous plongeait dans un monde intérieur, un paysage idéalisé d'icônes multicolores et de traditions, mâtiné de fatalisme et de nonchalance, avatars d'une sagesse orientale impénétrable. Si ce cliché demeure, nul ne saurait occulter aujourd'hui le dynamisme d'un pays leader dans l'industrie pharmaceutique, les télécommunications ou les services informatiques externalisés et connaissant un taux de croissance de 7%.

Interrogés, nos investisseurs nous diront généralement combien ils sont satisfaits de leurs activités dans ce pays mais que parmi leurs principales préoccupations figure la mise à niveau des infrastructures. Interrogés, les usagers des services publics nous diront combien ils sont fiers de leur ville mais qu'ils rêvent d'un meilleur service urbain.

Les infrastructures et le développement urbain sont en effet des domaines prioritaires de l'action des municipalités et des autorités locales. Pour devenir la troisième puissance économique mondiale et attirer les capitaux étrangers, l'Inde devra se doter d'installations modernes palliant les déficiences actuelles notamment dans les services urbains ou l'électricité. Les entrepreneurs indiens et étrangers sont confiants dans les opportunités qui se dégagent des récentes orientations données par les pouvoirs publics :

modernisation /privatisation des aéroports de Bombay et Delhi, financement du métro de Bangalore grâce à un prêt de la JBIC ou clarification des règles du partenariat public-privé. De nombreux projets d'infrastructures ou de transport urbain sont d'ores et déjà en cours d'étude partout en Inde, non seulement dans les grandes mégapoles mais aussi dans les villes moyennes ou plus petites ou en zone rurale. Souvent, les décideurs indiens connaissent le savoir-faire et les technologies de nos entreprises et savent qu'ils leur donnent un avantage compétitif. Ce numéro de « Villes en développement » vous permettra de découvrir la présence de nos entreprises, que ce soit à travers l'exemple du cadastre numérique de Bangalore ou la réalisation du métro de Delhi.

L'Inde est un pays où notre présence doit être renforcée par des échanges accrus de savoir-faire, de technologies et de formations, qui permettront de développer une vision commune du développement durable. Le processus institutionnel est déjà bien engagé grâce aux divers groupes de travail franco-indiens, dont l'un concerne le développement urbain. D'autres voies sont à explorer sur un mode décentralisé et à cet égard plusieurs collectivités locales françaises s'y préparent ou sont déjà engagées avec leurs équivalentes en Inde. ■

S.E.M. Dominique Girard  
Ambassadeur de France en Inde

# Les défis du développement urbain en Inde

Véronique Dupont, Centre de Sciences Humaines de New Delhi, Inde, directrice de recherche à l'Institut de recherche pour le développement (IRD)

Contact : veronique.dupont@csh-delhi.com

*Le développement urbain en Inde s'inscrit dans un pays à forte prédominance rurale où les villes jouent cependant un rôle décisif dans l'économie nationale : elles abritent moins d'un tiers de la population totale mais contribuent aux trois quarts du produit intérieur brut. Par sa taille remarquable, environ 320 millions aujourd'hui, la population urbaine indienne se place au deuxième rang mondial. Bien que le rythme de la croissance urbaine se soit ralenti après les années 1970, la pression démographique contribue à la détérioration de la qualité des services.*

Les défis auxquels doivent répondre les villes en Inde – comme d'autres villes en développement – dans leur gestion quotidienne et pour faire face à leur croissance sont nombreux. Si ceux des mégapoles sont les plus spectaculaires (des grands bidonvilles aux autobus et trains de banlieue surchargés), le manque d'infrastructures dans les villes plus petites, à faible base économique, n'en est pas moins préoccupant.

## La question du logement

Le premier défi des villes indiennes, en particulier des plus grandes, est de répondre à la demande en logement d'une population croissante. Le déficit en logement adéquat se traduit par la congestion et le manque de confort des logements occupés et l'ampleur de l'habitat précaire et/ou illégal. Au recensement de 2001, 37 % des ménages urbains ne disposent que d'une seule pièce pour vivre, cette proportion s'élevant à 65 % à Mumbai, pour une taille moyenne du ménage proche de cinq personnes. La moitié seulement des logements sont équipés d'eau au robinet et 26 % n'ont pas de toi-

lettes (53 % à Mumbai). Par ailleurs, 23 % de la population urbaine vit dans des *slums* – camps de squatters et taudis – cette proportion augmentant dans les municipalités les plus grandes : un quart de la population à Chennai et près de la moitié à Mumbai. Face à l'ampleur et à la persistance des *slums*, les pouvoirs publics ont mis en œuvre différents types d'intervention qui ne résolvent cependant pas le problème à ses racines : destruction avec relocalisation, fourniture de services de base, réhabilitation in situ.

## Insuffisance des infrastructures urbaines et détérioration de la qualité des services<sup>1</sup>

La couverture des villes indiennes en infrastructures de base a enregistré de nets progrès – pour l'accès aux services de télécommunication, d'électricité, d'eau et d'assainissement, etc., mais (excepté pour les télécommunications) la qualité des services s'est détériorée. En outre, de larges inégalités entre Etats, entre villes (avec une dégradation du niveau de service dans les villes de taille inférieure) et entre ménages de différents revenus au sein d'une même

ville persistent, ou s'aggravent, entraînant une segmentation des espaces urbains, voire des exclusions.

En matière d'adduction d'eau, si 90 % de la population urbaine a accès à l'eau potable en 2001, l'approvisionnement municipal est en moyenne de quelques heures par jour, la situation se détériorant pendant les mois d'été, à charge pour les ménages de trouver des solutions de stockage. Quant au système d'égout, trois cents villes (sur les trois mille huit cents environ que compte l'Inde) en sont partiellement pourvues, et seules soixante dix ont un système de traitement des eaux usées. Même dans les métropoles, un quart à peine des eaux usées est traité. La collecte des déchets solides, un autre service de base essentiel pour la santé publique – comme l'a rappelé a contrario l'épidémie de peste qui a éclaté à Surat en 1996 – reste un des secteurs les plus négligés par les municipalités. La collecte dans les grandes villes couvre 50 à 90 % du volume généré, tous les déchets collectés sont cependant loin d'être traités.

Les transports urbains, facteur critique pour assurer la viabilité de l'expansion spatiale des grandes villes et leur efficacité économique, nécessite une planification intégrée à celle des plans d'occupation des sols. Celle-ci fait défaut dans la plupart des villes indiennes mais constitue un des principaux objectifs de la nouvelle politique nationale des transports urbains proposée en 2005. Certaines métropoles disposent d'un véritable réseau de transport public largement utilisé (autobus, trains de banlieue à Mumbai, métro à Kolkata et à Delhi) mais qui reste insuffisant et sur-encombré. Le sous-développement des transports publics se traduit par des routes congestionnées, avec une régulation du trafic complexifiée par la variété des modes de transport aux vitesses très différentes sur les mêmes voies. La montée de l'automobile et des deux-roues motorisés, impulsée par l'ouverture de ce secteur aux multinationales, est impressionnante, avec des effets négatifs sur la pollution atmosphérique et le nombre d'accidents.

La croissance économique et démographique dans les zones urbaines a entraîné une pression de plus en plus forte sur l'environnement et des menaces sur la santé publique : dégradation de la qualité de l'air, entassement des ordures, eaux usées non traitées contaminant les cours d'eau, déplétion des ressources en eaux souterraines, empiètement des constructions sur les espaces verts.

## Moyens financiers et gouvernance en question

La situation décrite reflète le manque de moyens financiers des pouvoirs publics face à une pression démographique croissante, mais aussi une gestion inefficace, une corruption rampante et une planification inadéquate et transgressée – de larges parties des villes se développant en dehors des plans d'urbanisme.

Afin de promouvoir le développement des infrastructures des villes et de mieux répondre à la demande en logements, le gouvernement indien adopte à la fin des années 1980 une nouvelle stratégie urbaine qui s'articule autour des concepts de décentralisation, déréglementation et partenariat privé-public. Un amendement constitutionnel promulgué en 1992 octroie davantage d'autonomie aux municipalités pour la mise en œuvre de leur planification et pour rechercher des financements privés. L'abolition de la loi sur les plafonds des avoirs fonciers en ville en 1999 vise par ailleurs à réactiver les marchés fonciers. Différents



Slum dans un quartier sud de Delhi : consolidation et densification d'habitat spontané, sur des terrains squattés dépourvus de réseau d'assainissement et aux branchements électriques illégaux.

D.R.

Ruchir Joshi

programmes urbains, reposant sur des financements du gouvernement central, ciblent le développement de certaines catégories de villes (villes petites et moyennes ou grandes métropoles) ou certains secteurs (habitat, dont les *slums*, ou les transports). Les diverses réformes et initiatives n'ont cependant pas donné tous les résultats escomptés. L'originalité du dernier grand programme,

lancé en décembre 2005, la Mission Nationale Jawaharlal Nehru de Renouveau Urbain, qui s'adresse aux grandes villes, est de soumettre l'accès aux subventions à l'application d'un certain nombre de réformes et à la formulation de plans de développement urbain, en incitant les municipalités à se projeter dans le futur et à améliorer la productivité économique et l'efficacité des villes, tout

en veillant à créer des villes équitables et inclusives. ■

1. Source des données : India Infrastructure Report 2006 - Urban Infrastructure, 3iNetwork, Oxford University Press, New Delhi, 2006, 257 p.

Réf. : DUPONT V., *Le monde des villes*, in SAGLIO-YATZIMIRSKY M.-C. (dir.), *Population et développement en Inde*, Paris, Ellipses, (Collection : Carrefour de géographie. Les dossiers) 2002, pp. 55-84.

# Le projet « Infrastructure métropolitaine de données spatiales » de Bangalore

Jean-Philippe Lestang, Memoris (SCE et FIT), responsable du développement export

Contact : [jp.lestang@memoris.fr](mailto:jp.lestang@memoris.fr)

*Tantôt paradis des retraités, cité verte, Silicon Valley d'Asie du sud ou hub planétaire des délocalisations, Bangalore oscille entre nostalgie et cybercity. Cinquième ville indienne et capitale de l'État du Karnataka, elle a l'ambition de s'inscrire parmi les toutes premières villes asiatiques.*

*Présent depuis 1999 en Inde, SCE et le groupe FIT sont intervenus sur plusieurs projets urbains, dont récemment la révision du SDAU de Bangalore.*

Le projet d'Infrastructure métropolitaine de données spatiales (IMDS) a été élaboré, négocié et monté par SCE, société de conseil, d'ingénierie et de services en aménagement du territoire et gestion de l'environnement, dont le siège est à Nantes. Sa réalisation a associé plusieurs

partenaires français et indiens, dont les principaux sont le Groupe Huit, l'Apur, l'Aurif, l'Institut de géographie de Paris IV et Alternative Law Forum.

## Genèse et contexte du projet

Après trois ans de présence locale, SCE était sur le point d'achever un important tra-

vail de cartographie et de mise en œuvre d'outils SIG pour la gestion opérationnelle, administrative et financière des réseaux d'eau et d'assainissement de la région des eaux métropolitaine. Elle avait ainsi acquis, non seulement une connaissance intime de la ville, une vue synthétique des enjeux de son développement, mais aussi une bonne notoriété sur ses capacités techniques auprès des autorités locales et de l'État.

C'est dans ces conditions qu'en janvier 2002, le *Bangalore Development Authority (BDA)* – organisme d'État faisant fonction d'agence d'urbanisme, d'autorité foncière et de principal lotisseur/développeur de la ville – s'est adressé à la SCE pour l'assister dans la révision du *Comprehensive Development Plan (CDP)*. Institué en 1961, le CDP est la fois un document d'orientation stratégique pour le développement de l'agglomération, qui repose sur une approche dépassée de la ville et une définition rigide de l'usage des sols. L'ampleur des transformations urbaines intervenues à Bangalore depuis le précédent schéma directeur de 1963 a fait ressortir une perte de contrôle du développement urbain. Plusieurs niveaux d'enjeux sont apparus en parallèle :

- . enjeux politiques à la veille d'élections locales et présidentielles,
- . pression du secteur des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC),
- . absence de ressources locales pour produire les outils de base (cartographie numérique, BDU, SIG, etc.) et l'ensemble des documents d'orientation, réglementaires et opérationnels.

Ces trois priorités ont conduit l'État du Karnataka à demander une assistance

technique et financière auprès de la coopération française afin de mener à bien sa mission de planification urbaine. Un protocole financier a ainsi été signé en février 2003 à Bangalore entre le ministre en chef de l'État du Karnataka et le Premier ministre français, Jean-Pierre Raffarin. Il a été suivi d'un contrat commercial pour un montant global de 4,6 millions euros<sup>1</sup>.

### L'ampleur des missions

La dénomination « Infrastructure métropolitaine de données spatiales » peut prêter à confusion car le projet ne concernait pas seulement le recensement et la collecte de données numériques spatiales au moyen d'outils technologiques perfectionnés. Il a permis d'amener les décideurs locaux à recentrer le débat autour de la ville et de ses grandes fonctions, mais aussi de valoriser les technologies SIG pour élaborer une nouvelle stratégie de développement urbain, en rupture avec l'approche traditionnelle d'extension territoriale concentrique « en pelure d'oignons ».

La définition et la mise en place des outils a nécessité la création et la mise à jour de la cartographie de référence (1 : 4000) sur les 1306 km<sup>2</sup> de la région urbaine de Bangalore et d'importantes enquêtes sur le terrain ont complété les images satellites haute résolution.

Le défi était de développer en parallèle des bases de compréhension des dynamiques urbaines (MOS réalisé par l'Iaurif sur 1500 km<sup>2</sup>), la modélisation et la constitution d'une base de données urbaines multi usages<sup>2</sup> pérenne (base élaborée par SCE et l'Apur et servant à l'implémentation du CDP) et enfin la création d'outils SIG de consultation et de gestion de l'occupation des

sols pour tous les départements impliqués, en plus des bornes interactives et du site web.

La révision du CDP a été encadrée par le Groupe Huit et a impliqué une équipe de quarante personnes, dont dix français, pendant deux ans. La problématique principale fut d'élaborer un type de planification urbaine anticipative : intégration des nouveaux projets de développement et prise en compte des paramètres de croissance de l'agglomération ; réaliste et souple : reconnaissance de la mixité urbaine, intégration des différents secteurs économiques et promotion de l'équité sociale ; opérationnelle : mobilisation du foncier, régulation spatiale des fonctions, développement de nouveaux quartiers. Il a également fallu former les personnels des administrations concernées et accompagner le BDA au quotidien pour l'instruction des dossiers d'urbanisme et d'aménagement (PC, lotissements, ZA, etc.).

### Leçons et pistes de réflexion

Malgré l'ampleur des tâches et des contraintes, ce projet a été conduit de façon satisfaisante. Après validation de ses conclusions et recommandations par le *Chief Minister*, une consultation publique a été organisée durant l'été 2005 pour la première fois depuis 1964. Connaissant un vif succès (plus de mille visiteurs certains jours), elle a permis d'exposer le travail, de susciter des discussions collectives et des débats constructifs sur le développement urbain de Bangalore. Cette consultation a surtout souligné l'immense besoin d'information d'une population en quête d'une plus grande implication dans le processus de décision.

Le projet a bénéficié d'un partenariat efficace entre

deux agences d'urbanisme (Iaurif et Apur), deux facultés (Institut de géographie de Paris IV Sorbonne et Institut de sciences sociales de Bangalore), des consultants et bureaux d'études (SCE et Groupe Huit) et des ressources humaines diverses (doctorants ENMP, MIT, Sciences Po, etc.). Ce travail collectif a donné naissance au premier bureau d'études franco-indien (cent dix employés) spécialisé dans la planification spatiale, la composition urbaine, la cartographie et les outils SIG. Si les outils informatiques ont une place indiscutable et contribuent à améliorer les méthodes et les modes d'exécution, il ne faut pas tomber dans l'illusion technologique, en oubliant la réflexion sur le contenu, le contexte local et les préalables nécessaires à toute démarche de planification urbaine.

Enfin, l'expérience de Bangalore a démontré que les villes ont besoin de moyens, notamment en matière de formation de professionnels, aux profils multidisciplinaires. C'est un changement profond d'approche et de mentalité qui, sans totalement délaisser la pensée gandhienne de l'Inde des villages, doit se recentrer sur la ville et ne plus simplement désigner les campagnes comme l'avenir de la nation indienne. ■

1. Il s'agissait de crédits d'aide concessionnels gérés par le ministère de l'Économie (DGT-PE) et rattachés à « la réserve pays émergents ». La RPE s'inscrit dans l'aide publique au développement française et, à ce titre, est destinée à des projets participant au développement économique des pays emprunteurs.
2. Douze bases de données spatiales ont été mises en œuvre concernant : les limites administratives, le recensement, le transport, l'environnement, la cartographie, les réseaux, etc.

# Les transports urbains, défi environnemental de la croissance des villes indiennes

Benoît Lefèvre, doctorant en économie de l'environnement urbain, Centre d'économie industrielle (Cerna), École nationale supérieure des mines de Paris

Contact : lefevre@cerna.ensmp.fr

*La raréfaction et la dégradation des ressources en eaux et les émissions polluantes sont certainement les deux plus urgents défis environnementaux posés par la croissance rapide des villes indiennes. Dans cet article, nous nous intéresserons aux processus de structuration spatiale des villes indiennes et à leurs conséquences en matière de consommation énergétique et d'émissions polluantes liées au secteur des transports urbains.*



D.M.R.C.

Delhi Metro Rail Corporation

Source majeure de consommation énergétique, le transport est voué à augmenter considérablement avec le développement économique. Nous nous appuyerons sur l'exemple de Delhi, agglomération emblématique des méga-villes indiennes, pour montrer que les solutions purement technologiques ne sont pas en mesure de répondre au défi de la durabilité. Il est nécessaire d'intervenir sur la structuration même de l'espace urbain afin de réduire la demande de mobilité, notamment la mobilité automobile.

## **Des tendances actuelles alarmantes**

Malgré une forte tradition urbanistique, le développement urbain indien est très

peu maîtrisé. La structuration spatiale spontanée de la croissance des agglomérations indiennes se caractérise par un agrandissement des aires urbaines vers des villes satellites, par conurbation ou selon un étalement urbain diffus. Cette augmentation en taille s'accompagne d'une polycentralisation des villes dans des centres secondaires ou le long des infrastructures de transport.

Ces modèles de croissance urbaine favorisent de plus en plus les modes de transport individuels. A Delhi le nombre de véhicules, et donc les émissions polluantes, connaissent une croissance exponentielle : 2,24 millions en 1994, 4,18 millions en 2004, soit un taux de croissance annuel de 6,5 %. Cette

explosion est principalement engendrée par la croissante motorisation des catégories riches : le nombre de voitures et de deux-roues a augmenté respectivement de 150 % et 78 % (*Delhi Planning Department, 2005*).

## **L'amélioration de l'efficacité environnementale des véhicules**

L'agrandissement et la polycentralisation des aires urbaines, conjuguées à une motorisation galopante, augmentent les consommations énergétiques et les niveaux de pollution. Depuis une dizaine d'années, sous la pression de lobbies environnementalistes, les villes indiennes ont mis en place des programmes d'amélioration de l'efficacité environnementale des véhicules

existants et à venir (approche *end of pipe*).

Ainsi, le programme de conversion au gaz naturel (CNG) de la flotte de bus, taxis et *rickshaw* (tricycles) de Delhi constitue un succès exemplaire. Malgré la forte opposition des opérateurs et un faible soutien des autorités locales, l'expansion du CNG à partir de 2002 fut impressionnante : 45000 *ricks-haw*, 4000 minibus, l'ensemble des 7400 bus, soit au total plus de 75000 véhicules convertis au gaz naturel, approvisionnés par plus d'une centaine de stations CNG. Ce succès a été répété dans la plupart des villes indiennes (GTZ, 2005).

Mais l'absence de maîtrise de la répartition modale – et plus profondément des be-

soins de déplacement – fait que les mesures d'amélioration de l'efficacité environnementale des véhicules ne sont pas à la hauteur du défi posé par les dynamiques urbaines. Ces mesures sont indispensables mais non suffisantes. Une étude réalisée pour la GTZ montre que leur efficacité pour lutter contre l'effet de serre reste limitée, même avec un prix élevé du pétrole.

### La promotion des transports rapides de masse (TRM)

Jusqu'alors essentiellement limitée à l'augmentation de la capacité du réseau routier, la stratégie adoptée par les municipalités indiennes est une fuite en avant d'autant plus dangereuse qu'elle génère une structure urbaine de plus en plus dépendante de la voiture. A Delhi, les scénarios prévoient pour 2021 une augmentation entre 0,8 et 1,2 du nombre de déplacements par personne et par jour et une croissance de 50 % des

longueurs moyennes de trajet (voiture comme bus). En réponse, le nombre de véhicules passerait à 8 millions. L'offre d'alternatives efficaces est donc indispensable.

Les structures urbaines indiennes sont heureusement encore adaptées aux systèmes de transports basés sur des corridors de transit. Le développement urbain est canalisé par les grandes artères (voies ou rails), et non dispersé sur l'ensemble de l'aire urbaine. De ce fait, les villes fortement congestionnées sont des villes saturées par les voitures. Elles ne sont pas (encore) des villes morphologiquement dépendantes de la voiture (où les activités et résidences sont hautement dispersées). Ce contexte offre l'opportunité de flux importants de passagers et donc la possibilité de développer des Transports rapides de masse. (TRM)<sup>1</sup>.

Beaucoup de villes indiennes ont inscrit dans leur agenda

politique la construction d'un TRM. Delhi a inauguré la troisième ligne de son métro en septembre 2005. La construction des premières lignes de métro débutera prochainement à Bangalore, Hyderabad et Mumbai. Pune et Ahmedabad discutent l'implémentation d'un *Bus Rapid Transit* (BRT). Chennai envisage la construction d'un métro léger. Il est urgent que ces projets se concrétisent.

### Une planification intégrée

#### « Transport - Urbanisme »

Par l'accessibilité qu'ils offrent, les TRM ont la capacité d'orienter le développement urbain. C'est sans doute là leur principal intérêt sur le long terme. La construction d'un TRM constitue donc pour la municipalité une opportunité d'influer sur la structuration urbaine et de lutter contre l'étalement et la dispersion, sources de dépendance à l'automobile. Pour que cette opportunité devien-

ne réalité, il est indispensable de coordonner les politiques d'urbanisme et de transport. Les POS et COS doivent être adaptés afin de faciliter la concentration des investissements privés dans ces zones de forte accessibilité. Cependant, dans la pratique, les plans d'urbanisme et de transport sont le plus souvent élaborés sans véritable prise en compte des interactions. Aujourd'hui, on n'a pas une compréhension suffisante des relations entre la construction d'une infrastructure de transport et les modifications dans l'usage des sols ; de même qu'entre la modification des POS et COS et la demande de mobilité. C'est un axe de recherche de première importance si l'on veut construire des villes durables. ■

1. On distingue généralement quatre types de TRM : le métro lourd, le Bus Rapid Transit (BRT), le Commuter Rail (CR) et le métro léger (Light Rail Transit).

## Publications



### India Infrastructure Report 2006

#### Table des matières :

- . Le secteur des infrastructures en Inde, 2005.
- . Tendances et modèles d'urbanisation et leurs implications économiques.
- . Gouvernance et distribution des services urbains.
- . Planification des infrastructures urbaines.
- . Finances urbaines.
- . Transports urbains.
- . Eau potable et eaux usées en ville.
- . Gestion de déchets solides.
- . Gestion urbaine de l'énergie.
- . Environnement urbain.
- . Cadre social : santé et éducation urbaines.

[www.3inetwork.org/reports/IIR2006/iir2006.html](http://www.3inetwork.org/reports/IIR2006/iir2006.html)

• India Infrastructure Report 2006

• L'économie de l'Inde

• L'Inde, côté villes



### L'économie de l'Inde

Jean-Joseph Boillot, 2006, Ed. La Découverte, Coll. Repères/Economie. 128 p.

Le décollage de l'Inde intervient à un moment clé de la mondialisation des services pour lesquels ce pays dispose d'avantages comparatifs avérés et d'une main d'œuvre qualifiée et abondante. Mais comment l'Inde va-t-elle faire face à ses défis internes, en particuliers ceux de la pauvreté et d'une soutenabilité environnementale déjà critique dans toutes les grandes villes du pays ?

Prix : 8,25 Euros

[m.straub@editions-ladecouverte.com](mailto:m.straub@editions-ladecouverte.com)



### L'Inde, côté villes

Thierry Paquot, 2005, Carnets de ville, Ed. l'Harmattan. 116 p.

Depuis une quinzaine d'années, de séjour en séjour dans plusieurs villes indiennes (Pune, Mumbai/Bombay, New Delhi, Chandigarh, Bangalore, Panaji), l'auteur observe à la fois l'urbanisation physique - la croissance géographique des villes, leurs transformations architecturales et urbanistiques - et l'urbanisation des comportements et des valeurs. (réf. [editions-harmattan.fr](http://editions-harmattan.fr))

Prix : 11,80 Euros

[www.editions-harmattan.fr](http://www.editions-harmattan.fr)

# L'urbanisation des mœurs est à l'œuvre en Inde

Thierry Paquot, philosophe de l'urbain, professeur des universités (IUP-Paris XII), éditeur de la revue *Urbanisme*

Contact : [th.paquot@wanadoo.fr](mailto:th.paquot@wanadoo.fr)

*L'urbanisation est l'autre nom de la modernisation globalisée à l'œuvre en Inde, comme partout sur la planète. Elle transforme les villes et contamine les campagnes, elle revêt des formes multiples dont l'urbanisation des mœurs.*

Pour de nombreux spécialistes de l'Inde et chercheurs en sciences humaines et sociales indiens, le village et l'agriculture demeurent les fondements de l'Union indienne. Ils n'en démontent pas et brandissent des statistiques sur la population dite « rurale » (72 %) et d'innombrables enquêtes sur l'importance de la campagne, qui corroborent leur croyance. De la même manière qu'un taux de croissance ne mesure guère le bonheur, les chiffres du recensement n'expriment pas ce quelque chose de rétif à la mesure quantifiée, que je nomme, à défaut d'autres formulations plus judicieuses, « l'urbanisation des mœurs »<sup>1</sup>. De quoi s'agit-il ? De la diffusion de « l'esprit de la ville », si bien écrit par Georg Simmel<sup>2</sup>, à l'ensemble des populations, mais selon des modalités et des temporalités bien contrastées. Cet « esprit de la ville » – de la métropole pourrais-je préciser – réclame l'affirmation du « je », ce qui dans un système de castes où la famille joue un rôle majeur, nécessite un long processus peu avare en tensions. L'urbanisation est l'autre nom de la modernisation globalisée à l'œuvre en Inde, comme partout sur la planète. Elle transforme profondément

les anciennes villes et contamine les campagnes de ses valeurs spécifiques. La télévision, la presse, l'école, les nouvelles technologies de l'information et de la télécommunication, les migrations incessantes entre le village natal et le coin de bidonville, tout cet environnement culturel façonne, peu ou prou, l'*homo urbanus*. Les romans et les films témoignent mieux encore, bien souvent, que les travaux des sociologues et des géographes, de cette urbanisation des mœurs. Salman Rushdie, Amitav Ghosh, Raj Kamal Jha, Rohinton Mistry, Tarun Tejpal et tant d'autres romanciers font de leurs intrigues fictionnelles, mais l'un des personnages principaux. C'est par, avec et dans la ville que leurs héros deviennent ce qu'ils sont. La ville est un cadre, certes, mais actif et réactif. Bien sûr, l'histoire de l'Inde (en cours de révision, du reste), le poids des mythes et des croyances, l'enracinement au lieu et le respect des rituels participent pleinement de cette individualisation comportementale. Le citoyen n'apparaît pas d'un coup, soudainement, vierge de traditions, de pratiques ancestrales, de réflexes culturels acquis depuis la prime enfance, il résulte

de parcours compliqués où s'entremêlent les valeurs propres à sa communauté aux origines villageoises bien localisées et castiques. Il convient d'observer l'incroyable diversité des situations que revêt l'urbanisation, tant en ce qui concerne les pratiques alimentaires, vestimentaires, interrelationnelles, intergénérationnelles, festives et religieuses, etc., qu'au niveau architectural et urbain. Des décalages, des métissages, des résistances, des refus et rejets, des coexistences entre pratiques culturelles s'effectuent et colorent le phénomène d'urbanisation. Ainsi, par exemple, l'automobilisation s'accomplit plus rapidement que la reconnaissance des droits des femmes, mais avec l'urbanisation c'est l'ensemble des éléments constitutifs de cette société-mosaïque qui se repositionne et se métamorphose, pour le pire comme le meilleur, aussi bien en ville que dans les campagnes. Cette « urbanisation des mœurs » touche en plein front l'individu, son identité et son rapport à autrui<sup>3</sup>. Cela a des répercussions considérables sur sa psyché et la hiérarchie de ses préoccupations existentielles. Simultanément, l'économie se globalise, des nouveaux standards de consommation visant la *middle-class* se

généralisent, des références culturelles venues d'ailleurs s'imposent, comme l'organisation du temps quotidien, les règles de civilité, la réduction de la taille de la famille, les conditions de la séduction ou de l'ambition professionnelle, etc. Les représentations de soi et du monde, de la ville et de la modernité, des mobilités et de la communication, se renouvellent et nourrissent l'imaginaire urbain de chacun, qu'il réside dans une « enclave résidentielle » (les *gated communities* se multiplient), occupe un logement de fonction ou s'abrite dans la hutte d'un bidonville. Pour le chercheur, la principale difficulté réside dans le manque de recul, il doit observer, décrire et analyser quelque chose en cours, dont la multidimensionnalité échappe grandement à ses actuels outils conceptuels. C'est dire si sa tâche est stimulante ! ■

1. Cf. *Homo urbanus. Essais sur l'urbanisation des mœurs et du monde*, par Thierry Paquot, Le Félin, 1990.
2. Cf. *Sociologie. Étude sur les formes de la socialisation*, par Georg Simmel, traduit de l'allemand par Lilyane Deroche-Gurcel et Sybille Muller, PUF, 1999.
3. Cf. *Sortir de la sujétion. Essais sur la désurbordination des parias de l'Inde, femmes et intouchables*, par Guy Poitevin, Préface de Thierry Paquot, L'Harmattan, 2001.

# Nouvelles de la coopération

# ISTED

## Coopération bilatérale franco-indienne pour le développement urbain

Le groupe de travail franco-indien sur le développement urbain a été créé en 2001 à l'initiative de la commission mixte économique franco-indienne, par décision conjointe des gouvernements français et indien, pour favoriser l'échange d'expériences et renforcer la coopération bilatérale dans ce domaine. Il se réunit deux fois par an, alternativement en France et en Inde.

Depuis sa création, le groupe a principalement travaillé sur la question de l'eau avec la réalisation d'une étude de faisabilité pour la création d'un centre de formation aux métiers de l'eau à Delhi. Cette étude, réalisée par l'Office international de l'eau, a été remise en novembre 2005.

La dernière réunion du groupe de travail, tenue le 19 janvier 2006 à New Delhi, a été l'occasion de faire le point sur ce sujet et de convenir qu'une étude de réalisation devait dorénavant être effectuée. Outre le bilan du séminaire organisé sous les auspices du groupe de travail, trois jours plus tôt à Chandigarh, cette réunion a permis de présenter les possibilités de la coopération décentralisée et d'envisager d'autres thèmes de travail pour le groupe, autour des questions des transports urbains et de l'urbanisme.

*thierry.desclos.@equipement.gouv.fr*

## La réhabilitation et la revitalisation du centre historique d'Ahmedabad

En 1997, à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance de l'Inde, le gouvernement français a proposé au gouvernement indien une coopération dans le domaine de la sauvegarde et de la mise en valeur du patrimoine.

A l'issue de deux séminaires de travail organisés en 1998 et 1999 avec la participation de l'Indian National Trust of Art and Cultural Heritage, confrontant les savoir-faire en matière de restauration, de gestion et de mise en valeur du patrimoine et réunissant des experts indiens et français de la ville, le *Municipal Commissioner* a proposé que le centre historique d'Ahmedabad, d'une remarquable qualité urbaine et architecturale, soit retenu pour tester l'application des méthodes françaises au contexte indien.

En 2000, un protocole de coopération visant à établir un projet modèle de revitalisation du centre ancien a été signé entre la France et la Commission municipale d'Ahmedabad. Une équipe franco-indienne a élaboré une analyse urbaine, architecturale, législative, technique et financière destinée à produire un projet de plan de revitalisation.

En 2003, un accord a été signé entre le gouvernement français et le Conseil municipal d'Ahmedabad

pour établir le Ahmedabad Heritage Center. Cette maison du patrimoine, co-dirigée par un architecte français, joue un rôle de conseil architectural, légal et financier pour tous les projets publics et privés ; elle est un lieu d'accueil, d'information et de formation.

Ses locaux, installés dans une ancienne *haveli*, ont fait l'objet d'une restauration démonstrative sur financements français et devraient être inaugurés en 2006.

Fin 2005, 49 projets de restauration ont été menés à bien, 10 autres étaient en cours d'exécution, 22 en attente de réalisation. Parmi les chantiers finalisés, 8 avaient bénéficié de prêts à taux bonifiés accordés par la banque indienne de l'habitat et du développement, HUDCO. Les principes de base, établis en préambule à cette coopération, sont respectés : aider la population locale à sauvegarder son propre patrimoine et à demeurer sur place, moderniser les intérieurs, montrer des modèles de restauration, réactiver la vie dans les *pols*, former des architectes indiens aux techniques de sauvegarde. Un séminaire doit, en 2006, officialiser la réglementation, une première liste d'édifices et de *pols* à classer et les prêts d'HUDCO pour l'ensemble des villes indiennes.

Financé par :

Ministère  
des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer

Ministère  
des Affaires étrangères

Directeur de publication :  
Jean Didier Blanchet,  
Président de l'ISTED

Rédacteur en chef :  
Jean-Michel Maurin,  
Association de professionnels  
développement urbain  
et coopération (Adp)

Comité de rédaction :  
Michel Arnaud  
Anne Charreyron-Perchet  
Xavier Crépin  
Philippe Gratadour  
Chantal Haage  
Françoise Reynaud  
Jean-Marie Tetart

Rédactrice : Isabel Diaz

Secrétaire de rédaction et PAO :  
Christiane Rebel-Graechen

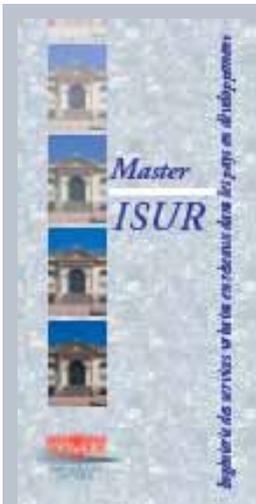
Impression Lefevre - LP Presses  
(91) Saint Michel sur Orge

ISSN 1151 - 1672

Abonnement : 4 n° par an 20 Euros

ISTED  
Centre de documentation et d'information  
«Villes en développement»  
Arche de la Défense  
Paroi Nord  
92055 La Défense Cédex  
France  
Tél. (33) 1 40 81 78 01  
Fax. (33) 1 40 81 78 07  
*anne-marie.gonzalez@i-carre.net*  
*www.isted.com*

Ce bulletin est en ligne  
sur le site internet de l'ISTED



Master « Ingénierie des services urbains en réseaux  
dans les pays en développement »

Diplôme national – bac+ 5 – temps plein et temps partiel

Ce diplôme de niveau 2 à finalité professionnelle, vise à former des spécialistes pour les politiques d'implantation et de gestion des services urbains en réseaux (SUR) dans les pays en développement. Il est cohabilité par l'Institut d'études politiques de Rennes et l'Université de Rennes 1. L'ISTED a participé à la définition des programmes du diplôme, dans lequel les professionnels assurent plus de 45 % des enseignements.

Service Formation Continue - Tél. : 02 23 23 39 50  
*http://sfc.univ-rennes1.fr*  
Scolarité de l'IEP de Rennes - Tél (33).(0).299.843.939  
Mél : *strubhar@rennes.iep.fr* - *www.rennes.iep.fr/dess\_isur*