

U

Urbanisation

Le sous-continent indien 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 avant J.-C., et étaient remarquables par leur taille, leur étendue et leur planification. Du deuxième millénaire jusqu'au 11^e siècle avant J.-C., les migrations aryennes en provenance des hauts plateaux iraniens, avec une expansion le long de la vallée du Gange, ont entraîné la fondation de centres urbains, sièges des monarchies. La civilisation hindoue s'étend progressivement à tout le sous-continent. La dynastie des Chola à partir du 11^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 damier.

Une autre étape importante pour l'histoire de l'Inde urbaine est la progression de la domination musulmane, par vagues d'invasions en provenance d'Asie centrale, principalement du 11^e au 16^e siècle. Le sultanat de Delhi fut ainsi fondé en 1193. L'empire Moghol, fondé au 16^e siècle, marqua son territoire par la construction de villes fortifiées, impressionnantes par leurs dimensions, leurs palais et leurs monuments.

À partir du 16^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 Compagnie des Indes orientales et de ses comptoirs, dont trois devenus mégapoles : Madras (1640), Bombay (1674, plus d'un siècle après

un premier comptoir portugais datant de 1534), Calcutta (1690). La colonisation britannique 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 indigène » mais également dans l'organisation de tout le système urbain. L'importance prise par les grands ports coloniaux a fréquemment déséquilibré les réseaux régionaux et affecté le réseau existant des villes moyennes. Dans la deuxième moitié du 19^e siècle, la construction d'un réseau 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 des réseaux de transports modernes se sont trouvés handicapés dans leur développement.

L'Indépendance de l'Inde, en 1947, a des conséquences majeures sur l'évolution du réseau urbain : la nouvelle distribution des pouvoirs politiques et les nouveaux découpages administratifs contribuent à la multiplication des métropoles régionales et à la création de villes nouvelles. La mise en œuvre de politiques industrielles affecte directement le développement de certaines villes.

Ces héritages historiques expliquent la richesse du réseau urbain indien ainsi que la complexité de la morphologie des villes actuelles.

Le niveau d'urbanisation en Inde reste faible, 29 % en 2005, malgré une définition peu exigeante de la ville en termes de seuil minimum de population – plus de 5 000 habitants réunis en une seule agglomération. La taille absolue

des masses humaines concernées est cependant remarquable : près de 350 millions aujourd'hui. Le taux de croissance de la population urbaine en Inde est resté relativement modéré, comparé à l'expérience d'autres pays en développement : inférieur à 4 % par an, avec une tendance au ralentissement après les années 1970 (2,8 % pour la décennie 1991-2001). Il serait donc inexact de parler d'explosion urbaine en Inde, malgré le développement des plus grandes villes en mégapoles.

Les migrations, malgré leur contribution manifeste à la croissance des villes, n'en représentent pas le facteur le plus important : la contribution de la migration nette à la croissance de la population urbaine au niveau national se situe autour de 19 % à 24 % de 1961 à 2001. L'accroissement naturel (l'excès des naissances par rapport aux décès) explique environ 60 % de la croissance urbaine de 1981 à 2001, les autres composantes correspondant à la reclassification de zones rurales urbanisées, par extension des limites des agglomérations et par le développement de villages en nouvelles villes. La grande majorité des nouveaux citoyens provient donc des naissances – cette dynamique générale n'étant pas exclusive de configurations particulières donnant la première place au facteur migratoire dans le développement de certaines métropoles à certaines périodes (Delhi sur les cinquante dernières années). Loin d'évoquer le spectre d'un exode rural massif, étant donné de fortes densités de populations rurales (en moyenne 226 hab/km² en 2001) et une pression accrue sur les terres agricoles, on pourrait au contraire s'étonner que les migrations des campagnes vers les villes ne soient pas plus intenses. Malgré une forte croissance économique depuis le milieu des années 1990, il n'y a pas eu d'accélération de la migration nette rurale-urbaine.

Des contraintes démographiques et économiques de base sous-tendent la lente urbanisation de l'Inde : une croissance démographique rapide et un surplus de main-d'œuvre non seulement dans les campagnes mais également en zone urbaine, auxquels s'ajoutent des déficits aigus de logement, ont limité la capacité d'attraction des villes, tandis que le développement des navet-

tes et autres formes de mobilités circulaires et temporaires offre des substituts à la migration définitive en ville. D'autres facteurs ont contribué au ralentissement de la croissance urbaine en période d'accélération de la croissance économique. La croissance de l'emploi industriel est restée singulièrement basse. Jusqu'aux réformes économiques des années 1990, les politiques de localisation industrielle ont en outre découragé l'implantation des industries dans les grandes villes, de même que la rigidité des lois foncières et la spéculation sur les prix des terrains. À ceci s'ajoutent des problèmes de gouvernance et d'insuffisance des infrastructures urbaines.

Malgré la multiplication du nombre de villes au cours du xx^e siècle et la densification du réseau urbain (riche de 4 378 villes en 2001) qui en résulte, de larges disparités spatiales se maintiennent, certains espaces restant à l'écart de l'urbanisation, d'autres à l'écart du développement des grandes métropoles. Le niveau d'urbanisation des vingt États de plus de 5 millions d'habitants en 2001 varie déjà considérablement, de 10 % dans l'Himachal Pradesh (région montagneuse), à 42 % au Maharashtra (dont Bombay est la capitale) et 44 % au Tamil Nadu (dont Madras est la capitale). Les zones du territoire indien les plus fortement urbanisées sont celles dotées de conditions géographiques favorables et qui ont profité du développement de leurs activités commerciales et industrielles. L'urbanisation a été intense dans les grandes plaines et les zones côtières (des régions à fortes densités de population), ou encore dans les régions de plateau où les activités non agricoles dominent l'économie locale. À l'inverse, l'Himalaya et les autres régions montagneuses ou de collines affichent un net retard d'urbanisation. La croissance urbaine se révèle particulièrement dynamique dans les districts situés autour des grandes métropoles, ainsi que dans les zones minières et les ceintures industrielles en expansion.

L'urbanisation en Inde au cours des cinquante dernières années s'est accompagnée d'un mouvement de concentration croissante de la population urbaine et des fonctions économiques dans les grandes métropoles, alors que les petites villes ont eu tendance à stagner dans la plu-

part des régions. Au lendemain de l'Indépendance, en 1951, l'Inde comptait 5 agglomérations de plus d'un million d'habitants, représentant 19 % de la population urbaine totale ; en 2005, 40 agglomérations abritent 40 % de la population urbaine. Ce processus de métropolisation a produit des mégapoles de plusieurs millions d'habitants.

Pendant plusieurs décennies, l'armature urbaine a été dominée par quatre grandes métropoles, formant les sommets d'un losange : Bombay-Mumbai (18,2 millions d'habitants en 2005), Delhi (15 millions), Calcutta-Kolkata (14,3 millions) et Madras-Chennai (6,9 millions). Aujourd'hui, le développement remarquable de Bangalore (6,5 millions d'habitants) et de Hyderabad (6,1 millions) complexifie cette structure en renforçant la compétition entre métropoles dynamiques dans la péninsule. Le réseau urbain indien ne souffre donc pas de macrocéphalie à l'échelle du territoire national ; en revanche, à l'échelle des États de l'Union, les armatures urbaines sont parfois beaucoup plus déséquilibrées, avec un poids dominant de la capitale par rapport aux villes de rang inférieur. À l'échelle de la planète, les mégapoles indiennes occupent une place démographique remarquable parmi l'ensemble des très grandes villes. En 2005, sur les vingt mégapoles mondiales (plus de 10 millions d'habitants), trois sont situées en Inde : Bombay, Delhi et Calcutta.

Les villes indiennes contribuent aux trois quarts du PIB du pays. Pourtant, c'est seulement dans les années 1980 que les pouvoirs publics reconnaissent officiellement leur contribution décisive à l'économie nationale et le rôle moteur des métropoles. Les défis auxquels doivent répondre les villes en Inde dans leur gestion quotidienne et pour faire face à leur croissance sont nombreux : logement, adduction d'eau potable et assainissement, transports urbains, dégradation environnementale, etc. 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.

Véronique Dupont

📖 Census of India : [www.censusindia.gov.in], voir les recensements décennaux.

United Nations (2007).

Durand-Dastès François, Mutin Gérard (dir.) (1995).

Dupont Véronique, Heuzé Djallal G. (2007).

Saglio-Yatzimirsky Marie-Caroline (dir.) (2002).

Sivaramakrishnan K.C., Kundu A., Singh B.N. (2005).

📍 *Ahmedabad, Bénarès, Bangalore, bidonvilles, Bombay, Calcutta, Chandigarh, Delhi, exode rural, gouvernance urbaine, immobilier, infrastructures, logement, Madras, périurbanisation, transports urbains, urbanisme, ville*

Urbanisme

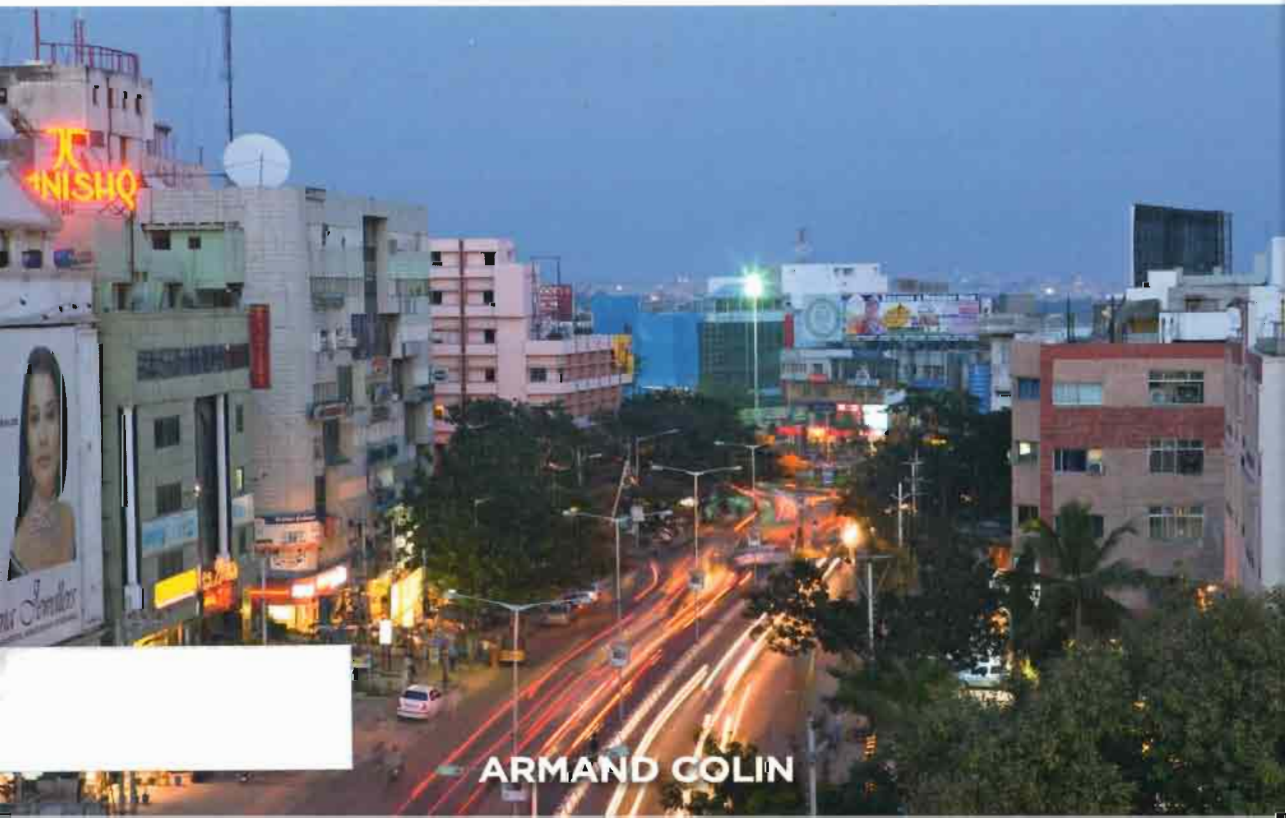
Les premières mesures en matière d'urbanisme apparaissent dès la fin du XIX^e siècle en Inde. À Bombay, après l'épidémie de peste de 1896, le gouvernement colonial promulgue en 1898 une loi (*City of Bombay Improvement Act*) dont l'objectif premier, au-delà de la création d'un syndicat d'aménagement (*Improvement Trust*), est de rehausser le niveau de santé publique, de réaménager les zones urbaines les plus pauvres et de fournir des logements à la classe ouvrière.

En Grande-Bretagne, la loi sur l'urbanisme de 1909 (*Town Planning Act*) reflète alors la nécessité de traiter de façon interdisciplinaire et planifiée la gestion urbaine, pour répondre à une urbanisation rapide entraînant la mise au point de techniques appropriées, de nouvelles normes et de connaissances analytiques, y compris dans les sciences sociales. Son principal inspirateur, Patrick Geddes, part pour l'Inde peu après, et sera à l'origine des premières lois d'urbanisme rédigées selon les mêmes principes et promulguées très rapidement dans de nombreuses grandes villes (*Bombay Town Planning Act, 1915, Madras Town Planning Act, 1920*). Les différentes législations que Geddes contribue à faire adopter sont également imprégnées de son idéal profondément démocratique : l'urbanisme ne peut être que participatif, et les orientations du développement urbain doivent être débattues et choisies de concert avec les habitants. Ces lois vont permettre la création de « *town planning schemes* » (projets) et de premiers plans d'urbanisme.



Sous la direction de
Frédéric Landy

DICTIONNAIRE DE L'INDE CONTEMPORAINE



ARMAND COLIN

Sous la direction de
Frédéric LANDY

Sous la coordination thématique de
Samuel Berthet, Frédéric Landy, Isabelle Milbert,
Joël Ruet, Gilles Tarabout, Max-Jean Zins

DICTIONNAIRE
de l'Inde
contemporaine


ARMAND COLIN

Maquette de couverture : Didier Thimonier

Cartographie : Aurélie Boissière

Composition : In Folio

© Armand Colin, Paris, 2010

ISBN : 978-2-200-35247-9



Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés, réservés pour tous pays. • Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur, est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (art. L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2 du Code de la propriété intellectuelle).