

LA REVUE

urbanisme

PARTENAIRES Métropoles en Méditerranée 17/

PLANÈTE L'urbanisme indien au-delà des villes 26/

L'INVITÉE Anne Querrien 64/

www.urbanisme.fr

Avril 2018

n° 408

20 €

3 663 322 100208

villes / sociétés / cultures



DOSSIER

La planification
à bout de souffle ? 30/

/ L'urbanisme indien au-delà des villes

Pour percevoir les contours de l'Inde urbaine, il ne suffit pas de connaître ses villes. Son expression la plus contemporaine se trouve dans les villages, et plus précisément dans tout ce qui les lie aux villes.

Par Rahul Srivastava, anthropologue, et Matias Echanove, urbaniste (Institute of Urbanology/Mumbai, collectif urbz.net)

Les flux de personnes, de fonds, de technologies et de cultures ont généré de nouvelles manières d'habiter le territoire indien. Depuis cinq ans, nous observons ces évolutions dans le cadre de notre travail avec le Forum Vies mobiles, *think tank* de la mobilité. Nous avons ainsi identifié l'émergence d'un «urbanisme circulatoire» reposant sur la mobilité des individus et sur les réseaux communautaires.

Mumbai, Delhi, Bangalore, Chennai ou Calcutta sont des géantes dont la taille et la densité dépassent souvent celles des villes chinoises. Les images de trains bondés, de routes congestionnées, d'air saturé de particules, de quartiers surpeuplés, de gratte-ciel démesurés ont largement fait le tour du monde. Elles traduisent une effervescence que rien ne semble pouvoir contenir : ni la bureaucratie sclérosée dont le pays a hérité de ses colonisateurs anglais ; ni le nombre croissant de maladies pulmonaires générées par la pollution ; ni les inégalités sociales qui continuent à se creuser en suivant la voie tracée par le système des castes.

Ainsi les villes indiennes se reconfigurent à une vitesse vertigineuse et débordent de vitalité. De la multitude de petits commerçants qui animent sans relâche les rues du sous-continent aux conglomérats dont les tentacules s'étendent largement au-delà des frontières nationales en passant par les industries, grandes ou petites, qui tentent tant bien que mal de concurrencer les exportations chinoises, tous semblent contribuer à un élan collectif vers la croissance économique et urbaine. Il ne fait aucun doute que les villes sont au cœur de l'Inde moderne. C'est là que la richesse est produite, que la connaissance est partagée, que la culture populaire est diffusée, que la technologie est diffusée, que la politique est menée.

UNE INDE OBSTINÉMENT RURALE

Comme l'affirme la Banque mondiale, l'urbanisation n'est pas simplement une conséquence de la croissance économique, elle est aussi partie intégrante de ce processus. Bien que seul un tiers de la population vive en milieu urbain, les deux tiers de la richesse y sont produits. Mumbai,

capitale économique du pays, génère à elle seule 20% du PNB. Dans cette ville dont les palaces verticaux dépassent en imagination les gratte-ciel américains «à la Trump», plus de la moitié des habitants vivent dans des quartiers officiellement désignés «bidonvilles».

Si les statistiques semblent explicites, elles reposent sur une définition de l'urbain qui l'est beaucoup moins. Neil Brenner et Christian Schmid défendent la thèse d'un urbanisme planétaire s'étendant à tous les confins du territoire et qui brouille la distinction binaire entre l'urbain et le rural. Pour saisir les changements en cours en Inde et dans d'autres parties du monde, il apparaît comme nécessaire de redéfinir l'urbain à partir des usages et des mouvements, et

non plus en fonction de données spatiales et démographiques telles que l'étalement des villes et la densité.

On attribue en général la croissance démographique des villes et le développement des bidonvilles à l'exode rural.

On s'imagine un flux massif de gens fuyant la pauvreté rurale et cherchant à recueillir les miettes du grand gâteau économique indien. Cette image ne reflète pourtant pas la complexité du phénomène. Tout d'abord, en termes purement statistiques, le grand basculement du rural à l'urbain ne semble pas avoir eu lieu. Entre 1990 et 2011, la population urbaine de l'Inde est passée de 26% à 31%, alors qu'elle a doublé au cours de la même période en Chine où la population urbaine dépasse désormais largement la population rurale. Les statistiques donnent à voir une Inde qui reste obstinément rurale, en dépit des efforts des dirigeants pour qui la modernisation des institutions et la croissance passent par l'urbanisation.

Ces chiffres cachent l'incroyable mobilité de la population indienne et le fait que le flux entre zones rurales et zones urbaines n'est pas unidirectionnel. Les populations rurales ne viennent pas s'échouer dans les villes pour y rester. Il s'agit plutôt d'un flux tendu et multidirectionnel entre les villages et les villes. Le réseau ferroviaire indien transporte neuf milliards de passagers par année (soit quatre fois plus qu'en Chine), et les trains au départ de Mumbai sont tout aussi bondés que ceux à destination ■■■

Redéfinir l'urbain à partir des usages et des mouvements

... de Mumbai. Oui, la ville regorge de migrants, mais ceux-ci ne la voient pas forcément comme une destination finale. Le passage par la ville est parfois désiré, parfois obligé mais, bien souvent, le village reste au cœur des préoccupations citadines.

La relation au village est particulièrement importante pour la majorité marginalisée car ce qu'Henri Lefebvre appelait « le droit à la ville » ne lui est jamais vraiment acquis. Les habitants des *slums* de Mumbai ont au mieux le droit d'occuper le terrain mais, sans titre de propriété, il leur est quasiment impossible d'obtenir l'autorisation de reconstruire une maison délabrée ou même d'installer des toilettes. Tout se fait informellement, et chaque petite réparation nécessite un pot-de-vin aux agents municipaux et autres représentants de l'autorité publique. Dans des villes comme Mumbai, la spéculation immobilière a complexifié l'accès à la propriété pour la classe moyenne. Acheter un appartement nécessite un emprunt massif à la famille et aux banques. Il faut aussi être prêt à vivre loin du centre d'activité, en périphérie, et accepter de se joindre à la masse des pendulaires qui congestionnent quotidiennement les artères des villes.

Ce qui explique en partie pourquoi tant de familles urbaines décident d'investir dans leur village ancestral. C'est là-bas qu'elles peuvent construire le logement de leur rêve, celui qu'elles ne pourront jamais acquérir en ville. Le coût très faible des transports autorise un retour au village relativement fréquent. À titre d'exemple, il est possible de voyager en train de Mumbai à Delhi (1442 km)

Le village reste au cœur des préoccupations citadines

pour moins de 10 euros, ce qui reste abordable, même pour les nombreux citadins ayant un revenu mensuel qui ne dépasse pas 120 euros.

L'ESSOR D'UN URBANISME « CIRCULATOIRE »

L'autre facteur qui facilite ce type d'investissement est le maintien de liens familiaux forts entre ceux qui sont partis et ceux qui sont restés au village. De nombreuses familles installées à Mumbai depuis plusieurs générations communiquent presque quotidiennement avec des parents habitant dans des villages éloignés. Ces familles urbaines font souvent partie d'associations qui se réunissent régulièrement pour décider d'investir dans la construction d'un temple, d'une conduite d'eau ou d'allouer une bourse d'études dans leurs villages respectifs. Ces rencontres sont relayées sur des applications telles que WhatsApp où les dernières nouvelles du village sont partagées.

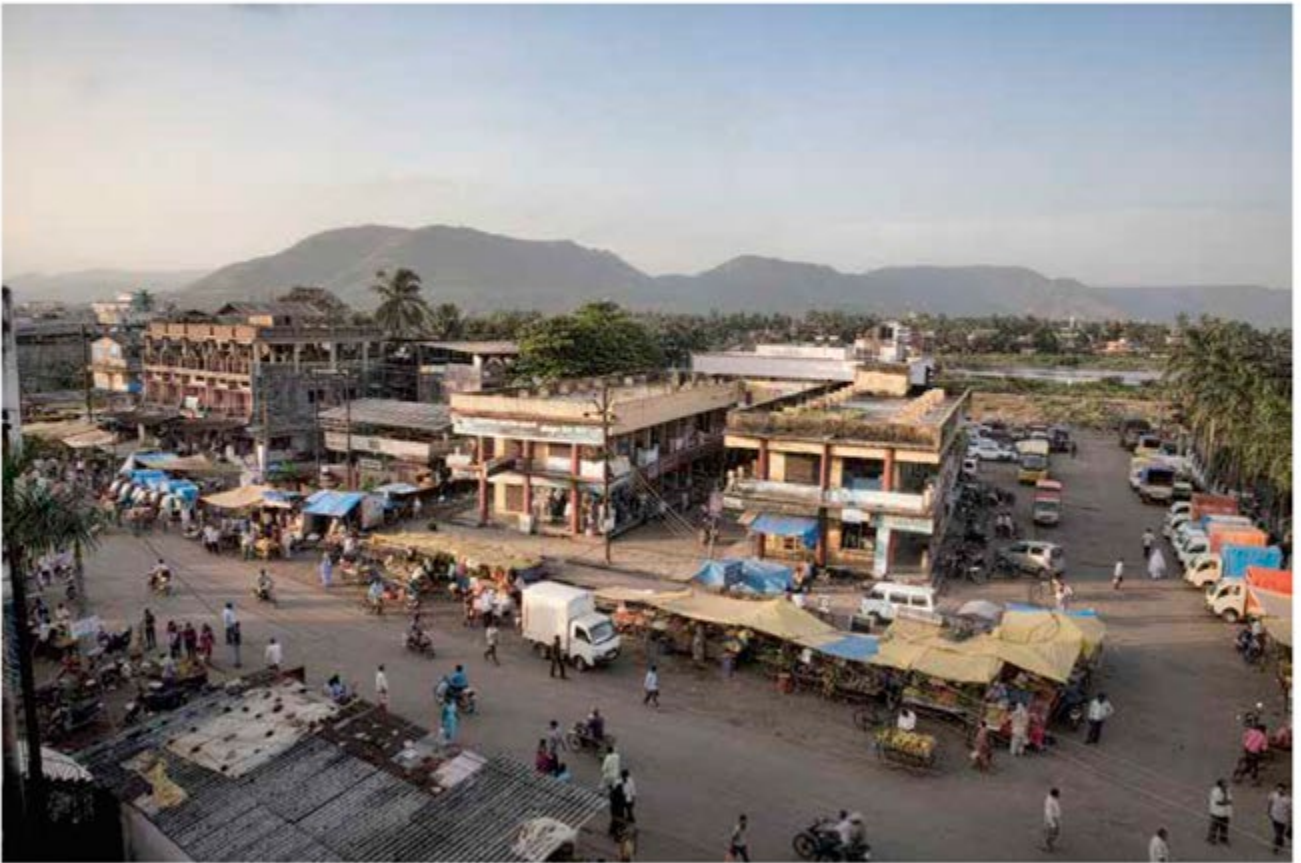
Beaucoup y ont vécu et s'y rendent régulièrement. Il n'est pas rare que des citadins de deuxième ou troisième génération décident de retourner vivre au village pour être proches de leurs parents, se marier, accoucher et élever un enfant, s'occuper des champs, construire une maison, monter une affaire, prendre leur retraite, ou simplement parce qu'ils désirent un autre rythme de vie. Ces retours au village peuvent s'étendre sur quelques années ou sur une vie entière et concernent autant les jeunes que les retraités.

Alors que des décennies de politiques de développement rural d'inspiration gandhienne n'ont laissé que très peu de traces tangibles, on observe une accélération du développement des villages générée par l'action des familles elles-mêmes. Cette activité repose fondamentalement sur le lien entre les villages et la ville, et la circulation des individus entre les deux habitats. Le réinvestissement des familles citadines contribue au développement des villages et à leur intégration dans l'économie ainsi qu'à la fabrique urbaine. La transformation de l'architecture vernaculaire dans les zones rurales rend ce processus visible. Alors que les villes indiennes deviennent des villes-monde, absorbent les codes architecturaux dominants et développent leurs gratte-ciel, centres commerciaux, banlieues résidentielles, autoroutes et métros, les villages aussi s'urbanisent : maisons en briques et en béton, toits plats, carrelage décoratif, ornements préfabriqués, cuisine à gaz, toilettes intégrées au logement, eau courante... Et, déjà, de nouvelles générations de citadins prenant conscience du besoin de préserver la qualité paysagère et environnementale de leur village d'origine se tournent vers l'agriculture biologique et l'utilisation de matériaux locaux pour la construction de leur maison rêvée.

La caractéristique de ce développement est de voir se consolider des modes de vie reposant sur la circulation entre villes et villages. Il est impossible de quantifier le nombre de familles qui organisent ainsi leur existence car il n'existe pas d'outil statistique permettant de mesurer l'ampleur du phénomène. Mais, sur la base d'échantillons ethnographiques, nous estimons qu'il concerne quelques millions de personnes à Mumbai et des centaines de millions à l'échelle de l'Inde, en particulier les classes

Carte de la région de Konkan, côte occidentale de l'Inde © Forum Vies mobiles





La ville de Roha (env. 140000 habitants) est située à 120 km au sud-est de la mégapole Mumbai

© Ishan Tankha

les plus modestes. Ces mouvements tracent une forme d'urbanisation reposant sur la mobilité.

Tout comme le village reste présent dans la vie de ceux qui se sont installés en ville, le lien à la ville fait partie de la réalité des villages. La mobilité rurale n'a rien de nouveau en soi. Les villages indiens ont toujours fait partie de réseaux régionaux véhiculant une main-d'œuvre dédiée aux tâches agricoles ou non agricoles. Historiquement, l'économie villageoise a toujours été complétée par d'autres types de revenus impliquant une relocalisation temporaire. Avant le développement du rail et de la route, il était déjà courant pour des villageois d'intégrer des armées royales comme mercenaires, de travailler sur des projets de construction ou de parcourir de vastes territoires pour échanger des biens ou se rendre sur un lieu de pèlerinage. Tout aussi commun était le retour saisonnier des populations migrantes dans leur village pour les récoltes. Aujourd'hui encore, des villes comme Mumbai se vident de leurs domestiques, marchands, ouvriers durant les mois d'été à l'époque des récoltes.

Si les infrastructures de transport et de communication modernes ne sont pas à l'origine de ces mouvements, elles les ont rendus plus aisés et fréquents. Elles ont accéléré l'essor d'un « urbanisme circulatoire » reposant sur enracinement double des familles dans la ville et le village, et la mobilité des individus entre ces deux pôles – relation stratégique qui remet en question l'opposition classique entre l'urbain et rural. Toutefois, cette division binaire se trouve toujours au cœur des politiques de développement

en Inde, dont les dirigeants considèrent que la croissance économique passe par la transformation du statistiquement rural en statistiquement urbain. Une urbanisation fondée sur la mobilité et les réseaux pourrait représenter une alternative au modèle chinois, qui repose sur l'étalement perpétuel des villes et le contrôle des mouvements entre zones rurales et zones urbaines. L'urbanisme du futur n'est peut-être pas, après tout, la *gigacity* de 100 millions d'habitants que Beijing aspire à devenir, mais plutôt un système capable de mettre en réseau 700 000 villes et villages indiens tout en préservant leurs identités respectives et le paysage qui les sépare. / **Rahul Srivastava et Matias Echanove**

FORUM VIES MOBILES

Ce *think tank* a pour ambition d'imaginer des mobilités futures désirées et soutenables et de penser la façon dont les individus, les entreprises et les acteurs publics pourraient progressivement les mettre en œuvre. Pour y parvenir, il dirige des recherches et développe des projets associant art et sciences sociales. C'est dans ce cadre qu'il a lancé le projet « Suivre la piste du rail indien », dont est issu cet article, piloté par Matias Echanove et Rahul Srivastava, du bureau d'étude indien Urbanology. Ceux-ci ont travaillé avec le photographe indien Ishan Tankha, dont toutes les photos sont présentées sur le site du Forum Vies mobiles dans la rubrique « Artistic Lab ».

<http://forumviesmobiles.org>