

Étalement urbain et périurbanisation des grandes métropoles indiennes, le cas de Mumbai

Urban sprawl and peri-urbanisation of indian metropolises, the case of Mumbai

Anastasia ANGUELETOU

Doctorante en économie

LEPII – CNRS, Université de Grenoble

1221, rue des Résidences BP 47, 38 040 Grenoble Cedex 9 France

CSH, New Delhi

2, Aurangzeb road, New Delhi 110 011, Inde

anastasia.angueletou@upmf-grenoble.fr

Résumé

L'urbanisation rapide des grandes métropoles indiennes, telles que Mumbai, est une tendance qui va se poursuivre dans les années à venir. Le développement de ces métropoles passe par la formation d'une aire d'influence sur les territoires périurbains. Malgré le fait que les territoires périurbains constituent des « territoires supports » pour le développement des métropoles, ils connaissent une urbanisation anarchique et un retard dans l'évolution des infrastructures de service public.

Avec l'ouverture de l'économie indienne depuis les années 1990, un tournant a été marqué dans les politiques d'urbanisation. La ville, la métropole devient le « moteur » de la croissance économique et du développement du pays. Malgré une réelle volonté de maîtriser et de planifier la croissance urbaine, l'évolution récente de la métropole et de ses villes périphériques montre des décalages croissants entre les objectifs affichés par les politiques et l'évolution effective de la ville produite par des dynamiques spontanées des populations citadines qui soulignent les limites et même la crise de la planification urbaine.

La présente communication, qui se base sur une étude de terrain réalisée en 2005 sur les territoires périurbains de Mumbai, analyse la forme de l'étalement urbain sur ces territoires. L'analyse se fait à deux niveaux.

Le premier porte sur l'urbanisation de la région de Mumbai depuis les années 1960. Le développement de la région n'a été uniforme ni dans le temps, ni dans l'espace, et l'accès inégal aux infrastructures et services urbains implique une hiérarchisation des centres périurbains, les mettant ainsi en concurrence.

Le deuxième niveau d'analyse met en évidence les processus d'urbanisation des villes satellites. Elles n'ont pas toutes bénéficié des mêmes instruments de politique urbaine. L'étalement urbain de ces centres a conduit à un développement inégal entre les quartiers régularisés et illégaux, et à la prolifération d'un habitat formel et surtout informel. Ces inégalités sur les territoires périurbains exacerbent les fractures sociales entre populations riches et pauvres, entre populations autochtones et migrantes.

Abstract

The rapid urbanisation of Indian metropolis as Mumbai is going to continue in the near future. The development of these metropolis is organised with the formation of an area of influence in the peri-urban territories. In spite of the fact that peri-urban territories are “supporting territories” for the development of the metropolis, the urbanisation in these territories is anarchical and they suffer from insufficient infrastructure in public amenities.

Indian economic and political reforms of the 1990s have influenced urban policies. Cities and metropolis have become the “engines” of economic growth and development. There has been a real willingness to plan and control urban growth. Nevertheless, the recent evolutions of metropolis and their peri-urban towns imply a growing gap between the official objectives stated by politicians and towns' effective evolutions. These evolutions result from a spontaneous dynamics of the urban population and underline the limits, even the crisis, of urban planning.

This paper is based on a field study conducted in 2005 in the peri-urban areas of Mumbai, analysing the shape of urban sprawl on those territories. This analysis has been carried out on two levels.

The first level of analysis deals with Mumbai's Metropolitan Area's urbanisation since the 1960s. Regional development has not been uniform neither in time, nor in space and the unequal access to infrastructures and urban public amenities induces a hierarchical organization of peri-urban towns, which creates competition between them.

The second level of analysis highlights the urbanisation process of satellite towns. Different instruments of urban policies were applied to develop the area. The urban sprawl of these secondary centres has induced an unequal development between regularised or illegal areas and the proliferation of informal settlements. These inequalities in peri-urban territories have worsened the social divisions between the rich and the poor, between the native population and the migrants.

Mots clés : fragmentation urbaine, périurbain, Inde, politiques urbaines

Key words : urban sprawl, peri-urban territories, India, urban policies

1 Introduction

L'extension rapide des grandes métropoles indiennes est une tendance forte qui va se poursuivre dans les années à venir. Ces métropoles exercent une influence sur leurs territoires périurbains en expansion. Comprendre les dynamiques périurbaines est un préalable essentiel à toute entreprise de planification urbaine et régionale (Dupont V., 2005). Malgré le fait qu'ils constituent des « territoires supports » pour le développement des métropoles, ces zones connaissent une urbanisation anarchique et un retard dans l'évolution des infrastructures de service public.

Comment peut-on définir ces nouvelles aires urbaines étendues ? Quelle est leur forme ? Il n'existe pas de réponse absolue. Cette définition varie d'un pays à l'autre et s'adapte aux spécificités locales de chaque métropole. Une grande diversité de définitions et de termes utilisés existe pour appréhender le périurbain (Rohilla S., 2005) : frange métropolitaine, frange urbaine-rurale, rurbain, périphéries métropolitaines, interface urbaine. Il se dégage toutefois un consensus sur les caractéristiques suivantes : le périurbain est une zone située à l'extérieur de l'agglomération urbaine existante, en pleine mutation. Ce concept d'interface périurbaine ne peut pas être un concept statique (Schenk H., 2005), ce qui renverrait à des délimitations strictes et fixes. Les zones périurbaines sont en évolution continue. Ce sont des territoires en cours de constitution (Prost B., 2001), encore en mouvement, complexes, où se côtoient et s'entremêlent questions socio-économiques, d'aménagement et d'environnement.

Aujourd'hui dans la littérature indienne, l'évolution des zones périurbaines en Inde conduit à deux thèses. La première, soutenue par A. Kundu et H. Schenk, défend l'idée d'une « périurbanisation décadente » qui se caractérise par une population majoritairement défavorisée (résultant de l'installation de nombreux migrants ruraux pauvres et de la délocalisation des habitants des bidonvilles urbains), un manque d'infrastructures au niveau des services et des équipements urbains, la présence d'industries polluantes ou lourdes écartées des centres et un environnement dégradé. La deuxième thèse, développée et soutenue par V. Dupont, défend celle d'une hétérogénéité et d'une segmentation accrue des espaces périurbains et de l'émergence, au sein de ces espaces, de nouvelles formes de ségrégation, de polarisation voire de fragmentation. La fragmentation urbaine est une notion multidimensionnelle (Jaglin S., 2001) qui combine des composantes spatiales (déconnexions physiques, discontinuités morphologiques), sociales (ségrégations résidentielles, replis communautaristes), économiques (formes d'emploi éclaté) et surtout politiques (dispersion et foisonnement croissants des acteurs de la gestion et de la régulation urbaine).

Ainsi, le processus d'urbanisation est désormais principalement « horizontal », procédant par le peuplement des zones périphériques et l'absorption rapide dans le tissu urbain de localités rurales ou périurbaines plutôt que par la densification des centres-villes. Ce mécanisme a l'avantage de décongestionner le cœur des grandes cités, mais tend à engendrer des aires métropolitaines de plus en plus vastes. Ce qui implique des changements morphologiques et socio-économiques dans les noyaux villageois originels, avec un accroissement et une densification de l'habitat et des changements de structures sociodémographiques de la population, avec l'afflux des migrants venant soit de la métropole, soit des régions de l'arrière-pays (Guilmoto C., 2005 ; Allen A., 2006).

L'extension spatiale des métropoles se traduit par la formation d'« espaces mixtes » (Dupont V., 2005 ; Allen A., 2006). Ces territoires périurbains présentent des caractéristiques tant rurales qu'urbaines, qui font l'objet de transformations multiples. L'espace périurbain décrit ainsi « une mosaïque de villages, formant une sorte de troisième couronne urbanisée à la périphérie des agglomérations, caractérisée par un paysage de type rural, et à ce titre bien différent de la seconde couronne, construite, elle, au contact direct de la banlieue et dans

laquelle lotissements et activités diverses ont conquis une part majoritaire de l'espace ». Les villages de cette troisième couronne se différencient par trois caractéristiques principales (Cadène Ph., 2005) :

- La population y augmente et la densité y est plus forte que dans celle des villages ruraux plus éloignés des centres urbains ;
- Une fraction non négligeable des populations qui y résident ou qui y travaillent les quitte ou les rejoint quotidiennement ;
- Un double marché foncier opère dans ce périurbain, celui des terres agricoles et celui des terres à bâtir.

En même temps qu'une urbanisation diffuse occupe les territoires de la métropole, l'espace environnant des villes est de plus en plus inséré dans le système urbain et plus précisément dans le système socio-spatial des grandes agglomérations (Prost B., 2001). L'échelle du territoire pour comprendre les dynamiques sous-jacentes n'est pas la ville satellite ou la métropole mais l'aire métropolitaine formée. Ce territoire s'identifie par l'étendu et la nature des activités économiques dans une zone autour de la ville. Souvent, certaines fonctions sont relocalisées à l'intérieur de ce territoire. Dans de nombreux cas, la ville-centre est incapable de croître en terme de taille, elle doit céder une part des emplois industriels, manufacturiers à des zones périphériques. Dans cette configuration, la ville-centre devient le cœur de commande des affaires au niveau régional et mondial (Scott A.J., 2001 ; Simmonds R. & Hack G., 2000). En augmentant son intégration dans l'économie mondiale, la ville-centre entraîne ses territoires environnants dans cette dynamique. C'est ce que les décideurs politiques ont voulu faire de Mumbai, le plus grand centre économique et d'affaires en Inde.

Mais, comme Swapna Banerjee-Guha l'indique, l'insertion des grandes métropoles indiennes dans le mouvement de la mondialisation entraîne de nouvelles fragmentations et une aggravation des inégalités socio-spatiales entre les territoires environnant la métropole. Ainsi, longtemps négligés par les décideurs politiques, les territoires périurbains deviennent importants pour le développement de la métropole et semblent constituer la clé du développement urbain futur (Shenck H., 2005).

Partant de l'hypothèse que les dynamiques de transformation des espaces périphériques ne sont pas indépendantes de celles qui se manifestent dans les espaces les plus centraux de la métropole, l'étude du périurbain permet une meilleure compréhension du rôle des petites et moyennes villes sur ces territoires et du potentiel qu'elles constituent pour l'aire métropolitaine.

Cette communication analyse la forme de l'étalement urbain sur les territoires périurbains de Mumbai, en particulier la région de Vasai-Virar. Elle est organisée en cinq parties. Après ce bref survol de la littérature existante sur la forme des territoires périurbains en Inde, nous aborderons quatre autres points. Tout d'abord, le cadre général de ces mutations : L'Inde connaît depuis les années 1980 une vague de réformes économiques et politiques qui ont influencé les politiques de planification du territoire et la forme de l'urbanisation à travers le territoire. Dans une troisième partie, nous présenterons brièvement la méthodologie de collecte des données lors de l'étude de terrain en 2005. La quatrième partie abordera les dynamiques en cours dans les territoires périurbains de Mumbai avec une attention particulière portée à la région de Vasai-Virar et de New Mumbai. Ces zones ont été choisies car elles ont connu des trajectoires d'urbanisation différentes. Enfin cette communication soulèvera les incohérences des politiques urbaines appliquées aux territoires d'étude, la prolifération de l'habitat informel, les inégalités criantes des municipalités face

aux moyens financiers dont elles disposent, ce qui accentue une hiérarchisation, une classification des villes périurbaines, selon le niveau des services et des infrastructures.

2 Contexte

2.1 Réformes économiques et gouvernance urbaine décentralisée

Depuis les années 1980 et surtout depuis 1991, l'Inde s'est engagée dans des réformes, qui ont amorcé une phase de libéralisation et d'ouverture économique (Chauvin S., Lemoine F., 2005) et qui continuent aujourd'hui. Cette libéralisation a conduit à une redéfinition de la politique économique des pouvoirs publics et au retrait progressif de l'Etat dans la régulation des échanges nationaux et internationaux. Les grandes orientations de ces réformes tendent vers une déréglementation industrielle, l'ouverture des entreprises nationales, l'aménagement du système fiscal et l'assainissement des finances publiques. La politique d'ouverture a été lancée dans un contexte d'ajustement structurel lié au prêt consenti par le FMI en 1991 ; elle vise dans un premier train de réformes à démanteler une bonne partie du protectionnisme indien. Elle entraîne une accélération de la croissance, des investissements et des exportations de biens et services (Racine J.L., 2005), avec un intérêt particulier porté à l'attraction de capitaux étrangers, encore insuffisants toutefois, pour financer tous les grands travaux d'infrastructure engagés. Malgré la nouvelle vague de réformes accomplies depuis 2004, des mesures essentielles se font encore attendre dans plusieurs domaines, tels que les infrastructures physiques, l'électricité, les lois du travail, la reprise des desinvestissements publics, la modernisation de l'agriculture, l'administration (Mahadevia D., 2003). Le retard en ce qui concerne ces réformes reste un obstacle considérable à une croissance économique forte et soutenable à moyen terme pour l'Inde.

La libéralisation économique s'est accompagnée d'une politique de décentralisation, notamment avec le 74^e amendement de la Constitution promulgué en 1992. Cette loi donne aux gouvernements locaux urbains le pouvoir et l'autorité nécessaire, pour pouvoir fonctionner en tant qu'institutions autonomes au niveau local. Avant l'adoption du 74^e amendement, le gouvernement de chaque Etat était responsable de la fourniture des infrastructures urbaines. Dorénavant, cette responsabilité incombe aux autorités locales, lesquelles encouragent la participation du secteur privé et des groupes de citoyens dans le processus de planification. Cet amendement donne une grande souplesse aux municipalités pour faciliter la recherche de fonds privés en vue de soutenir leur développement, notamment par l'assouplissement des partenariats publics-privés. La forme de décentralisation envisagée par le 74^e amendement est cohérente avec la pensée néo-libérale (Mahadevia D., 2003). Mais toutes les collectivités n'ont pas à ce jour l'ensemble des pouvoirs en main de manière égale pour participer à ce renouveau de la gouvernance urbaine. En effet, le transfert de pouvoir décisionnel aux autorités locales ne s'est pas accompagné d'une plus grande allocation de moyens techniques et financiers. Les municipalités se trouvent alors dépourvues de moyens pour répondre aux exigences d'une population en constante croissance, qui demande des services urbains adéquats.

Avec les réformes économiques et politiques, de nouvelles dynamiques se mettent en place dans les centres urbains. Les villes, et notamment les grandes métropoles, vont devenir le moteur du développement économique et social. La nouvelle stratégie nationale pour le secteur urbain s'articule autour des concepts de décentralisation, déréglementation et privatisation.

2.2 Les politiques d'urbanisation en Inde

Les politiques urbaines en Inde se font à deux niveaux. Au niveau régional, il s'agit des politiques d'urbanisation et de localisation industrielle qui se décident au niveau du gouvernement de chaque Etat. Au niveau local, il s'agit des politiques urbaines de planification des usages du sol et de contrôle des valeurs foncières urbaines ; des politiques de logement et de réhabilitation des bidonvilles ; des politiques de réduction de la pauvreté, qui se décident au niveau des gouvernements locaux.

La planification urbaine ne démarre en Inde qu'avec le quatrième plan quinquennal de 1969-1974. Il spécifie, entre autres, le besoin de « métropoliser » le problème. Le plan propose de « traiter le problème des villes métropolitaines au niveau régional », de « promouvoir le développement de petites villes et de nouveaux centres urbains », de « changer le cadre organisationnel et financier des agences locales pour la mise en place des programmes de développement urbain » et de « formuler une politique d'occupation des sols urbains » (Jain A.K., 1990). Mais la priorité est surtout donnée aux deux premiers aspects et à la création d'institutions métropolitaines, sous le contrôle des gouvernements d'Etats, sans résoudre la question de l'autonomie des villes.

Dans les années 1960 et 1970, les gouvernements indiens ont essayé de ralentir le rythme de l'urbanisation, en limitant l'extension des grands centres métropolitains. L'idée était d'obtenir un développement régional planifié et équilibré, un développement urbain diffus à travers le territoire, afin d'éviter la formation de grandes villes. Le septième plan quinquennal (1986-1990) prévoyait « un développement intégré de petites et moyennes villes, en ralentissant l'accroissement des grandes métropoles » (Sukthankar D.M., Sundaram P.S.A., 1987). Même si le concept de développement équilibré a été annoncé, il s'est heurté à l'absence de volonté politique.

Avec l'ouverture de l'économie indienne, la priorité de la croissance économique se reflète dans les stratégies urbaines. Les réformes économiques et politiques ont eu un impact direct sur l'évolution économique des villes indiennes et sur leur intégration à l'économie mondiale, en particulier en ce qui concerne les métropoles. On se rend compte que la ville va jouer un rôle important dans l'économie indienne globalisante. Un discours nouveau sur les stratégies d'urbanisation se met en place. La politique d'urbanisation doit dorénavant faciliter le développement économique et la réduction de la pauvreté. La préoccupation majeure des politiques urbaines devient le développement urbain et non plus un développement régional équilibré. Il faut rendre les économies des aires métropolitaines plus efficaces et de diffuser l'urbanisation en investissant sur des villes intermédiaires et secondaires, dotées en équipements et en infrastructures. Les villes ne sont plus considérées comme des réservoirs de migrants, mais deviennent des pôles économiques, des pôles d'attraction d'investissements nationaux et internationaux, ce qui les met en compétition entre elles. Les politiques de développement urbain doivent optimiser les avantages différentiels des villes et en même temps minimiser ou atténuer les impacts négatifs de l'urbanisation (NIUA, 1998). L'Inde a voulu promouvoir les petites et moyennes villes par un développement industriel rural et par le développement des activités commerciales hors agriculture. Mais, compte tenu du taux de croissance important des grandes métropoles et du nombre important de villes moyennes sans ressources, la possibilité d'une planification urbaine est parfois limitée.

Le plan de développement de la région de l'aire métropolitaine de Mumbai (AMM) 1996-2011, met en avant la participation du secteur privé dans le financement des infrastructures et autres développements, et la mise en place de politiques foncières permettant le développement du marché. Les politiques de planification ne répondent pas aux besoins de développement d'un certain territoire, mais permettent plutôt le potentiel de développement d'une zone et visent à faciliter le renouvellement économique de Mumbai et la création d'emplois pour la population croissante.

2.3 Urbanisation de l'Inde

L'Asie est sous-urbanisée. L'urbanisation demeure à un niveau modeste en Inde. La part de la population urbaine est passée de 23,3 % en 1981 à 25,7 % en 1991, puis à 27,8 % lors du dernier recensement, en 2001. Mais selon les prévisions des Nations Unies, la population urbaine indienne devrait représenter plus de la moitié de la population totale vers 2025-2030. La progression urbaine s'est accélérée de manière sensible à partir des années 1970, sous l'effet de plusieurs facteurs démographiques, économiques et socioculturels (Dupont V., 2005). Depuis cette période, le taux de croissance de la population des villes est le double de celui de la population rurale principalement à cause des migrations vers la ville, mais aussi de l'absorption progressive des zones rurales dans le tissu urbain, notamment à la périphérie des grandes agglomérations (Guilmoto C., 2005). Le mouvement migratoire vers les pôles de croissance de l'économie contemporaine devrait s'accélérer à l'avenir.

La poussée urbaine a été pour une bonne part captée par les plus grandes villes, au détriment des villes moyennes dont la croissance est plus faible. Cette tendance a aujourd'hui légèrement fléchi. Plus des deux tiers des citoyens résident aujourd'hui dans des villes dépassant 100 000 habitants¹. En effet dans les 25 prochaines années, l'ensemble de l'urbanisation sera dans les petites et villes moyennes et non dans les grandes métropoles.

3 Méthodologie

La présente communication se base sur une étude² de terrain élaborée en 2005 sur les territoires périurbains de Mumbai. L'étude analyse la forme d'urbanisation sur ces territoires en adéquation avec le développement des infrastructures urbaines, notamment l'accès à l'eau potable.

L'étude de terrain s'est concentrée sur trois sous-régions de l'AMM : la région de Vasai-Virar au nord-ouest, la ville de Kalyan dans le nord-est et la ville de Panvel dans le sud-est. Le choix de ces territoires n'était pas arbitraire. L'objectif était de refléter la diversité des situations rencontrées, et de représenter les différentes dynamiques des territoires périurbains de Mumbai. Les villes étudiées sont des centres urbains de taille et de population différentes, organisés sous deux types de gouvernements locaux (*Municipal Corporation*³ et *Municipal Council*⁴). Le rythme de développement et d'urbanisation n'a pas été le même selon les territoires. On a délibérément choisi de ne pas étudier le cas de New Mumbai, car il s'agit d'une nouvelle ville planifiée qui a fait objet de beaucoup de travaux.

Pour l'élaboration de ce projet, des données primaires et secondaires ont été collectés. Des « questionnaires ménages » (603) ont été réalisés la première année de l'enquête. L'objectif était d'identifier la relation (si elle existe) entre lieu de résidence, type d'habitat et accès à l'eau potable. Nous avons mené des entretiens avec les opérateurs d'approvisionnement en eau : opérateurs publics-municipaux (formels), administratifs, opérateurs privés (informels), auto-producteurs ; avec les opérateurs du marché immobilier local : agences d'urbanisme locales et régionales, services d'urbanisme des municipalités, *property and house tax department*, *stamp duty department*, constructeurs, promoteurs, *developers*, architectes ; ainsi

¹ En 2001, 393 villes comptent plus de 100 000 habitants et 35 agglomérations plus de 1 000 000 habitants.

² Cette communication fait suite à un travail de terrain sur les territoires périurbains de Greater Mumbai de janvier à octobre 2005. Pour réaliser ce travail, nous avons bénéficié d'une bourse du Ministère des Affaires Etrangères de novembre 2004 à octobre 2005, avec un accueil au Centre de Sciences Humaines de New Delhi qui a également apporté un soutien logistique et financier à la réalisation des enquêtes de terrain. Des éléments complémentaires ont été recueillis en octobre-novembre 2006 et en septembre 2007.

³ Municipal Corporation est le gouvernement local urbain pour les villes de plus de 500.000 habitants.

⁴ Municipal Council est le gouvernement local pour les villes de 20.000 à 500.000 habitants.

que des élus locaux (Vasai Vikas Mandal⁵, Shiv Sena, Congres). Pour élaborer ce travail, nous nous sommes appuyés sur la carte du *Master Plan* de l'aire métropolitaine de Mumbai de 1996. Il n'existe pas à ce jour une carte des villes étudiées avec les zones réellement urbanisées et développées.

4 Résultats

4.1 Description des territoires périurbains de Mumbai

La ville de Mumbai et ses territoires périurbains forment l'AMM s'étalant sur 4 355 km² et regroupant quatre *Municipal Corporations* (Mumbai, Thane, Kalyan, New Mumbai), dix-neuf *Municipal Councils*, sept *Gram Panchayat*⁶ et 995 villages. Les limites administratives du territoire couvrent le *District* de Mumbai et une partie des *Districts* de Thane et de Raigar. Elles évoluent depuis quarante ans et intègrent les nouvelles zones d'influence de Mumbai. Elles ne suivent ni les limites administratives, ni les limites physiques. L'AMM est plutôt la zone d'influence de Greater Mumbai.

Le premier plan après l'indépendance pour Mumbai a été formulé par le *Mayor & Modak Committee* en 1948. Il préconisait le développement des banlieues, l'expansion des limites de la ville et le développement des villes satellites au nord de Mumbai, dans l'intérêt d'une dispersion de l'urbanisation. Bien que ce plan ait été approuvé par le Gouvernement de l'Etat, il n'a pas été appliqué. En 1958 s'est constitué le *Barve Committee* pour étudier la proposition *Mayor-Modak*. A cette époque, la forme de l'urbanisation de Mumbai commençait déjà à se dessiner, notamment avec un déversement des activités industrielles sur la périphérie immédiate. L'extension des limites de la ville, en formant le Greater Mumbai, s'est produite en modifiant l'usage des sols, de terres agricole en zones urbaines et en urbanisant des zones inondables. Elle a intégré des territoires avec des activités industrielles, qui commençaient à connaître un fort développement immobilier privé et public.

En 1964, le Plan de Développement publié pour la métropole a proposé la réorganisation de la structure existante par le développement des territoires périurbains. Ce Plan se concentrait sur la ville de Greater Mumbai, plutôt que sur la région entière et ne proposait pas de réflexion sur le niveau d'intégration des territoires. Ainsi, jusqu'en 1968, une part importante de l'urbanisation est restée dans les limites de Greater Mumbai. L'idée, dans les années 1970, consistait à mettre en place une politique de décentralisation avec la promotion de nouveaux centres urbains dans la périphérie de Mumbai. Vu les difficultés du gouvernement à réorganiser les terrains vacants de Greater Mumbai, qui appartenaient à plusieurs grands groupes privés, le choix de la création d'une nouvelle ville de New Mumbai a été accepté. Cette nouvelle ville planifiée aurait dû contrecarrer le développement de Greater Mumbai. Mais durant les années 1980 et 1990, le développement industriel de l'AMM a été lent, les emplois industriels ont régressé, les moyens financiers nécessaires à la promotion du développement polycentrique ont été insuffisants et l'opération s'est soldée par un échec.

On constate une répartition régionale de la croissance démographique dès les années 1980. L'évolution démographique de l'AMM suit l'expansion spatiale de l'agglomération urbaine vers le nord, l'est et le sud-est. En effet, le ralentissement du rythme de croissance de Mumbai dans les années 1980, 1990 correspond à un redéploiement de la population au profit des

⁵ Vasai Vikas Mandal est un parti politique local qui domine la vie politique de la région depuis maintenant 20 ans.

⁶ *Gram Panchyat* est l'organisation administrative qui regroupe plusieurs villages.

viles périphériques. Le taux d'urbanisation n'a pas été uniforme dans les différents territoires. Un développement équilibré n'a pu se mettre en place, et le développement s'est opéré le long des couloirs de transport, notamment ferroviaires, initialement (dans les années 1970) sur l'axe Mira-Bhayander / Vasai-Virar et Thane / Kalyan et par la suite (depuis 1983) sur l'axe Vashi / New Mumbai / Panvel.

	Population					Variation d'ennale		
	1971	1981	1991	2001	2011	1971-81 en %	1981-91 en %	1991-01 en %
Greater Mumbai Mco	6 000 000	8 200 000	10 000 000	12 000 000	18 000 000	37%	22%	20%
Vasai MC	30 600	35 000	40 000	49 500	65 000	14%	14%	24%
Navghar-Manikpur MC	9 000	23 000	60 000	115 000	185 000	156%	161%	92%
Nallasopara MC	6 000	20 000	68 000	185 000	315 000	233%	240%	172%
Virar MC	15 000	29 000	58 000	119 000	295 000	93%	100%	105%
Kalyan Mco	246 038	440 310	820 584	1 400 348	1 766 503	79%	86%	71%
Panvel MC	69 112	101 623	158 362	172 349	199 625	47%	56%	9%
New Mumbai Mco	46 200	97 018	318 199	915 513	1 540 995	110%	228%	188%
MMR	7 777 531	11 078 029	14 534 364	18 486 559	22 440 973	42%	31%	27%

Tableau 1 – Evolution de la population de l'aire métropolitaine de Mumbai

Source : MMRDA, Census 1991, 2001.

4.2 New Mumbai

Dans les années 1960, le gouvernement de Maharashtra a voulu créer une nouvelle ville de l'autre côté de la baie de Thane pour décongestionner Greater Mumbai, remédier à la concentration de la population et des activités économiques. Le site de New Mumbai a été choisi car il ne présentait pas de contraintes de limites physiques, il se trouve sur l'axe routier de Pune et constitue un centre nodal sur la baie de Thane. Le territoire choisi de New Mumbai a une superficie de 343,70 km², il était composé de 95 villages, d'une zone industrielle et de territoires agricoles, gouvernementaux et vacants.

Pour la réalisation de cette nouvelle ville, le gouvernement, par une politique très dirigiste, a acheté les terres agricoles et les a ensuite cédées à la CIDCO⁷, pour planifier et développer les infrastructures. Selon le plan de développement 1971-1991 de la nouvelle ville, la CIDCO devait fournir les infrastructures et les services urbains adéquats, offrir un meilleur environnement à la population de New Mumbai, intégrer la population locale dans les nouvelles activités créées dans la région et supporter le développement industriel de la région. L'institution, qui initialement jouait le rôle de *developer*, d'agence d'urbanisme, de constructeur, ayant la responsabilité de fournir les services et infrastructures urbaines, a par la suite vendu ces terrains viabilisés à des constructeurs privés.

Ainsi, au cours des années, la CIDCO s'est vue attribuer un nouveau rôle, celui de promouvoir les forces du marché foncier, en utilisant la terre comme ressource pour mobiliser des fonds. Depuis les années 1980 les investissements privés ont été nombreux sur la région, ce qui a poussé les prix du marché immobilier et exclu toute une partie de la population de la

⁷ CIDCO (City and Industrial Development Corporation) est une agence gouvernementale d'urbanisme fondée en 1970 par le gouvernement du Maharashtra pour développer les villes nouvelles.

région de cette zone. New Mumbai n'a pas du tout évolué comme prévu. La ville n'a pas réussi son pari, elle aurait dû offrir des opportunités de résidence et d'emplois pour toute la population, mais le transfert des administrations a été limité, la création de nouvelles activités économiques réduites et le manque d'infrastructures important. Vu la localisation de la nouvelle ville, elle ne pouvait pas se développer comme une ville indépendante mais plutôt comme une ville satellite.

4.3 La région de Vasai-Virar

La région de Vasai-Virar fait partie des territoires périurbains nord-est de Mumbai. Elle s'étend sur 380 km², regroupe quatre villes (Vasai, Navghar-Manikpur, Nallasopara, Virar), quarante-sept villages, deux zones industrielles et des terres agricoles et forestières. En 2001, la superficie des quatre villes représente environ 11 % du territoire total⁸.

Son développement économique et son urbanisation commencent dans les années 1970. Initialement, le développement régional s'est concentré autour de trois stations du train périurbain. En l'absence de toute planification de la région, des constructeurs privés commencent à développer cette zone et des colonies énormes de logements s'implantent, avec une prolifération de constructions illégales. Ils profitent de l'absence d'application de l'*Urban Land Ceiling and Regulations Act*⁹ sur la région de Vasai-Virar et du développement du réseau ferroviaire.

En 1988 quand la MMRDA¹⁰ devient l'agence d'urbanisme de la région, grand nombre de constructeurs et *developers* continuent à fonctionner en dehors des nouvelles règles. La MMRDA a étendu les zones urbanisables sans prévoir les infrastructures nécessaires (eau, assainissement, réseau routier...). La situation ne s'améliore pas, quand en 1990, le gouvernement désigne CIDCO comme agence spéciale d'urbanisme de la région. A cause des fortes critiques, ses plans de développement du territoire n'ont toujours pas, à ce jour, été validés par le gouvernement de Maharashtra et les gouvernements locaux, malgré les révisions apportées. Ainsi, un double marché foncier formel et informel s'organise sur la région en l'absence d'une autorité compétente de contrôle¹¹ de l'urbanisation de ces territoires.

Depuis, de nouvelles populations s'y installent, de nouvelles activités s'y développent, les usages du sol évoluent, changent, créant des tensions entre zones agricoles et zones urbaines, zones vertes et zones industrielles. Le fort accroissement démographique de la région trouve ses racines dans un taux de natalité soutenu et dans un double flux de population : le premier en provenance de Mumbai vers les territoires périurbains, le second en provenance de l'arrière-pays vers la ceinture de Mumbai, dans l'espoir de trouver un travail. Malgré le manque important d'infrastructures (approvisionnement en eau irrégulier, coupures d'électricité, absence de système d'égouts, réseau routier réduit), une population croissante a été attirée sur ces territoires. Avec une augmentation rapide du prix du foncier à Mumbai, les ménages de classe moyenne et inférieure trouvent là un logement à prix raisonnable.

⁸ Ce qui implique que cette région peut supporter encore plus d'urbanisation dans les années à venir.

⁹ *Urban Land Ceiling and Regulations Act (ULCR Act)*, 1976 : cette loi imposait des restrictions au développement urbain des grandes villes indiennes. Greater Mumbai, Thane, Kalyan y étaient concernées.

¹⁰ MMRDA (Mumbai Metropolitan Regional Development Authority)

¹¹ La CIDCO n'a pas les moyens de faire appliquer ses plans et un réseau mafieux de contrôle de la terre s'installe.

5. Discussion

Dans cette partie, nous verrons que le développement de l'AMM n'a été uniforme ni dans le temps, ni dans l'espace. Il existe un décalage important entre les politiques urbaines annoncées et l'évolution effective des territoires périurbains de Mumbai, avec notamment le développement des quartiers illégaux et la prolifération des constructions informelles. L'accès inégal aux infrastructures et services urbains implique une hiérarchisation des centres périurbains qui les met en concurrence.

5.1 Les outils du contrôle de la planification du territoire

Tous les territoires périurbains de Mumbai ne suivent pas le même rythme et n'ont pas connu le même processus d'urbanisation. Ils n'ont pas tous bénéficié des mêmes instruments de la politique urbaine. Les stratégies de développement sur ces territoires périurbains dépendent de trois facteurs : le niveau initial de développement de la zone à développer, la valeur foncière et le système de propriété, le cadre conceptuel du développement urbain. Diverses politiques plus ou moins dirigistes ou libérales ont été mises en place. Les trois principaux outils adoptés pour la planification du territoire ont été :

- L'acquisition des terres : C'est la politique appliquée à New Mumbai. Par une politique dirigiste, le gouvernement du Maharashtra a acheté des terres agricoles à des prix plafond afin de contrôler la spéculation. Les terrains viabilisés par la CIDCO ont été vendus aux opérateurs privés pour générer des ressources destinées au financement des infrastructures.
- La fixation de l'aire de l'urbanisation : Par un plan de développement, l'urbanisation est confinée sur un certain territoire. De nouvelles villes planifiées voient le jour : New Mumbai, New Panvel, mais l'urbanisation dépasse les limites définies. Il est difficile de contrôler le développement des périphéries de ces nouvelles villes.
- Le marché : Avec la mise en place des réformes économiques et la libéralisation de l'économie indienne, l'intervention forte de l'Etat n'était plus possible. Il fallait trouver d'autres sources de financement pour les infrastructures. La vente des terres viabilisées rapporte aux institutions¹² des sources de financement importantes pour investir dans des projets d'infrastructures. Mais la plus grande partie des terres urbanisables de la région sont échangées entre les opérateurs privés.

Le mode de développement « par acquisition des terres » ne pouvait pas s'appliquer ailleurs que New Mumbai. Quand les urbanistes de Mumbai et du gouvernement, dans les années 1970, ont voulu planifier la région de Vasai-Virar, le contexte était différent. La région de Vasai-Virar a opposé une résistance forte à la volonté du gouvernement d'acheter les terres. D'une part, les terres agricoles sont plus fertiles et plus chères que celles de New Mumbai et les agriculteurs étaient soutenus par des ONG de défense de l'environnement, d'autre part, la structure foncière du territoire était différente. Les quatre villes existaient déjà sur la région, les terres agricoles étaient partagées entre un très grand nombre de petits agriculteurs et très peu de terrains vacants gouvernementaux étaient disponibles. De plus, un secteur immobilier très corrompu contrôlait déjà le marché foncier tant formel qu'informel et incitait à la transformation des terres agricoles en terres urbanisables. Ainsi, malgré la mise en place de la CIDCO en 1992, l'urbanisation de la région de Vasai-Virar s'est faite de manière anarchique. Contrairement à New Mumbai, cette institution n'avait pas les moyens d'investir

¹² C'est le cas de la MMRDA qui a vendu des terrains à des promoteurs privés à Bandra Kurla Complexe, dans le centre de Mumbai et celui de la CIDCO en vendant des terrains de New Mumbai.

sur les infrastructures de la région et le gouvernement n'y a pas investi non plus. A cette période, il y a eu un changement dans les politiques d'intervention du gouvernement. Les grandes interventions des pouvoirs publics n'étaient plus possibles ni conformes à l'ouverture timide vers l'économie du marché. Le gouvernement du Maharashtra devait trouver d'autres mécanismes pour favoriser le développement de ces territoires et surtout d'autres sources de financement, notamment par le secteur privé.

5.2 Politiques urbaines vs évolution de la ville

Si les territoires périphériques sont devenus de plus en plus attractifs, c'est principalement en raison de la proximité de Mumbai, avec ses facilités de commerce et autres infrastructures de soutien. On ne peut pas considérer ces villes satellites comme des pôles de croissance alternatifs et indépendants (Milbert I., 2001).

Durant longtemps, il n'y avait pas de cohérence dans la planification du territoire entre la métropole de Mumbai et ses territoires périurbains. Les autorités locales n'étaient pas capables¹³ de gérer de grands projets de développement et d'urbanisation sur la région. Malgré une volonté certaine de maîtriser et de planifier la croissance urbaine, l'évolution récente de la métropole et de ses villes périphériques montre toutefois des décalages croissants entre les objectifs affichés par les politiques et l'évolution effective de la ville, produite par les dynamiques spontanées des populations citadines qui soulignent les limites et même la crise de la planification urbaine. Les périphéries métropolitaines présentent en effet des structures complexes, résultat d'opérations planifiées et de processus spontanés non contrôlés et de détournement des réglementations.

On devait faire de la zone de Vasai-Virar un pôle économique complémentaire au développement de Mumbai, mais cette politique industrielle a échoué. Des moyens ont partiellement été mobilisés, avec des résultats mitigés. Les autorités locales ont à la fois accepté, ignoré ou transformé ces projets et engagements en cours. Sur la région, on ne retrouve pas un discours cohérent sur le développement du territoire, à cause des divergences d'intérêts et de priorités entre l'autorité de planification et les quatre municipalités, ainsi que l'omniprésence d'un système parallèle, qui fonctionne depuis longtemps et qu'il est difficile d'évincer. Ainsi, un des nouveaux statuts qu'on attribue à la région de Vasai-Virar mais aussi aux autres villes périurbaines, c'est le terme de « territoire dortoir », car une grande partie de la population¹⁴ de la région se déplace quotidiennement à Mumbai pour travailler. New Mumbai n'a pas réussi à ce jour, non plus, à créer des activités économiques autonomes en volume suffisant pour limiter le phénomène des allers et retours journaliers, ni à créer un environnement urbain qui ne soit pas soumis à la pression des constructions illégales.

5.3 Développement de l'habitat informel

L'urbanisation rapide ne s'est pas accompagnée d'une mise à disposition d'un nombre de logements suffisant pour satisfaire les besoins des populations nouvellement urbanisées. Depuis les années 1980, on parle d'un manque chronique de logements dans les grandes villes, notamment pour satisfaire les besoins de la population la plus démunie. Les politiques étatiques en matière de logement ne réussissent pas à combler le manque. En 1997, on estimait qu'environ un tiers de la population urbaine indienne vivait en bidonville¹⁵.

¹³ Surtout à cause du type du gouvernement local : Gram Panchayat, Municipal Council.

¹⁴ Les municipalités considèrent que 60 % à 70 % de la population de la région se déplace quotidiennement à Mumbai.

¹⁵ A Mumbai, plus de 50 % de la population habit dans un bidonville.

Aujourd'hui, l'effort de libéralisation et de déréglementation a permis d'augmenter considérablement l'offre de logements proposée à la classe moyenne. Mais la libéralisation ne résout pas la question du logement des plus pauvres. La réhabilitation de bidonvilles paraît à peu près impossible dans un contexte de rareté des terrains et de fortes pressions pour une utilisation « rationnelle » d'espaces à haute valeur spéculative dans les centres urbains, alors que les prix flambent.

Sur la région de Vasai-Virar plusieurs immeubles des années 1970 et 1980, avant la mise en place de la CIDCO, sont illégaux, car bâtis sans permis de construire ou autre autorisation par l'autorité¹⁶ compétente. Toutes les villes périphériques de Mumbai connaissent le même problème. A Ulhasnagar (ville du nord-est de l'AMM), on estime que 70 % des constructions sont illégales. Périodiquement les autorités locales sont contraintes de lancer des programmes de régularisation. La mise en place d'une autorité de planification compétente ne garantit pas l'éviction de ce phénomène, c'est notamment le cas de la région de Vasai-Virar¹⁷. Un fait marquant des territoires périurbains de Mumbai c'est que l'informalité de l'habitat ne concerne pas que les ménages les plus pauvres. A une échelle moindre, de nouveaux immeubles haut de gamme considérés illégaux continuent à voir le jour. L'étude a montré qu'il n'existe pas de différence du prix du foncier entre construction légale et illégale et que toutes sont connectées aux infrastructures de réseau (eau et électricité).

L'absence de politique de logement social sur Vasai-Virar, de politique urbaine pour les pauvres et la surenchère sur les prix immobiliers, rejettent les habitants les plus pauvres dans des bidonvilles toujours plus loin en périphérie urbaine. Les bidonvilles de la région de Vasai-Virar dépassent aujourd'hui les limites des villes et colonisent les terres agricoles environnantes. Dans la région de Vasai-Virar, c'est surtout la ville de Nallasopara qui connaît le plus grand problème de bidonvilles, et cela depuis l'origine de l'urbanisation de la région. La population la plus pauvre se concentre sur la partie est de la ville, la moins fertile et la moins dotée en eau souterraine. Les nouveaux arrivés s'installent sur des terres publiques, tribales et forestières, sans aucune autorisation. Ils achètent souvent leur logement précaire sur un marché foncier informel. Les municipalités considèrent que si les occupants paient une taxe foncière, même si leur logement est en situation irrégulière, ils devraient être reliés au réseau. Mais le service sur ces territoires laisse à désirer.

5.4 Ségrégation et hiérarchisation des villes périurbaines

Comme nous avons déjà souligné, un élément important des réformes urbaines est la promotion d'une gestion économique décentralisée, ce qui signifie que la responsabilité du développement local est transférée aux gouvernements locaux. Les villes étant considérées comme des centres de croissance économique, elles doivent assurer leur autofinancement.

Initialement, les politiques urbaines ont été largement subventionnées. L'Etat avait un rôle de « fournisseur » d'infrastructures et de services publics et il contribuait au bien-être social. Des institutions financières semi-étatiques et intermédiaires avaient été mises en place pour faciliter la mobilisation des fonds. Depuis les réformes économiques, et bien que le développement des infrastructures urbaines devienne une priorité, l'investissement public en

¹⁶ District Collector de Thane, Town Planning Département du gouvernement du Maharashtra.

¹⁷ La spécificité de la région de Vasai-Virar est qu'une seule famille contrôle le marché foncier et le marché immobilier de la région. Elle est en relation avec tous les constructeurs et facilite l'acquisition des terrains et la vente des logements. En mettant en place une banque locale, les ménages qui vont acquérir un logement illégal ont la possibilité de contracter un emprunt.

infrastructures reste insignifiant (environ 2 % du PIB) par rapport aux besoins. Les réformes économiques des années 1990 ont conduit à diverses initiatives du secteur privé, conçues pour faciliter le développement de celui-ci dans la participation des projets d'infrastructures urbaines. Le développement urbain est passé au secteur privé et les institutions financières ont un rôle important à jouer. Dans ce sens, le partenariat public-privé peut être un moyen d'améliorer les services. Le gouvernement joue dorénavant un rôle de « facilitateur » et non plus de « fournisseur » de services.

Pour pallier le manque de moyens financiers, les municipalités ont accès aux marchés des capitaux. Mais seules les plus grandes, organisées en *Corporation* sont en situation de profiter des marchés de capitaux et des investissements directs à l'étranger (IDE). Elles disposent de facilités de recours à l'emprunt intérieur, mais ne peuvent pas contracter d'emprunts extérieurs. Les petites villes, organisées en *Municipal Council*, sont incapables d'accéder à ces sources de financement. Elles ont peu d'autonomie dans la collecte des taxes locales et restent très dépendantes des transferts du gouvernement central. Cela met les villes en compétition pour attirer les financements tant publics que privés.

Ainsi, une hiérarchisation des villes se dessine à travers le territoire selon l'accès aux financements et le développement des services et d'infrastructures urbaines¹⁸. Un premier facteur est la connectivité d'une ville par rapport à Mumbai et le reste de la région. L'existence et la fréquence des trains périurbains, la construction des ponts et le développement des axes routiers est décisif. Ainsi, on constate une desserte inégale¹⁹ par le train selon les territoires. Le réseau de transport entre les villes périurbaines n'est pas développé²⁰. Une étude de la MMRDA en 2006 sur les déplacements dans la MMR indique que le temps de transport est un facteur important pour le choix du lieu de résidence des ménages.

Un autre facteur de hiérarchisation des villes de l'AMM est le temps de desserte par le réseau électrique. L'Etat du Maharashtra connaît un important déficit électrique. Les coupures (par zonage) sont une règle afin de pouvoir satisfaire la demande de l'Etat. Les territoires ruraux subissent les coupures les plus longues alors que la ville de Mumbai est presque exclue de ce phénomène. Elles y sont rares et touchent surtout les quartiers les plus précaires. Sur la carte des coupures de la région de l'AMM, la région de Vasai-Virar subit en moyenne deux heures de rupture par jour. Mais, dans certains quartiers, elles peuvent atteindre cinq heures, alors que le centre de Virar ne connaît qu'une coupure d'une demi-heure. Dans les villes de Kalyan et de New Mumbai les coupures ne dépassent pas deux heures, mais sur tout le reste du territoire elle durent environ cinq heures, c'est notamment le cas pour Panvel. Les municipalités sont incapables de négocier une meilleure desserte de leur ville. Une tendance générale est que les zones industrielles et les zones résidentielles de classe moyenne et supérieure souffrent moins de ce phénomène.

Le dernier facteur de hiérarchisation entre les territoires²¹ est l'accès à l'eau potable qui relève de la responsabilité des gouvernements locaux. De grandes disparités existent entre les

¹⁸ Il existe une relation forte entre le prix du foncier et le niveau des services et d'infrastructures urbaines.

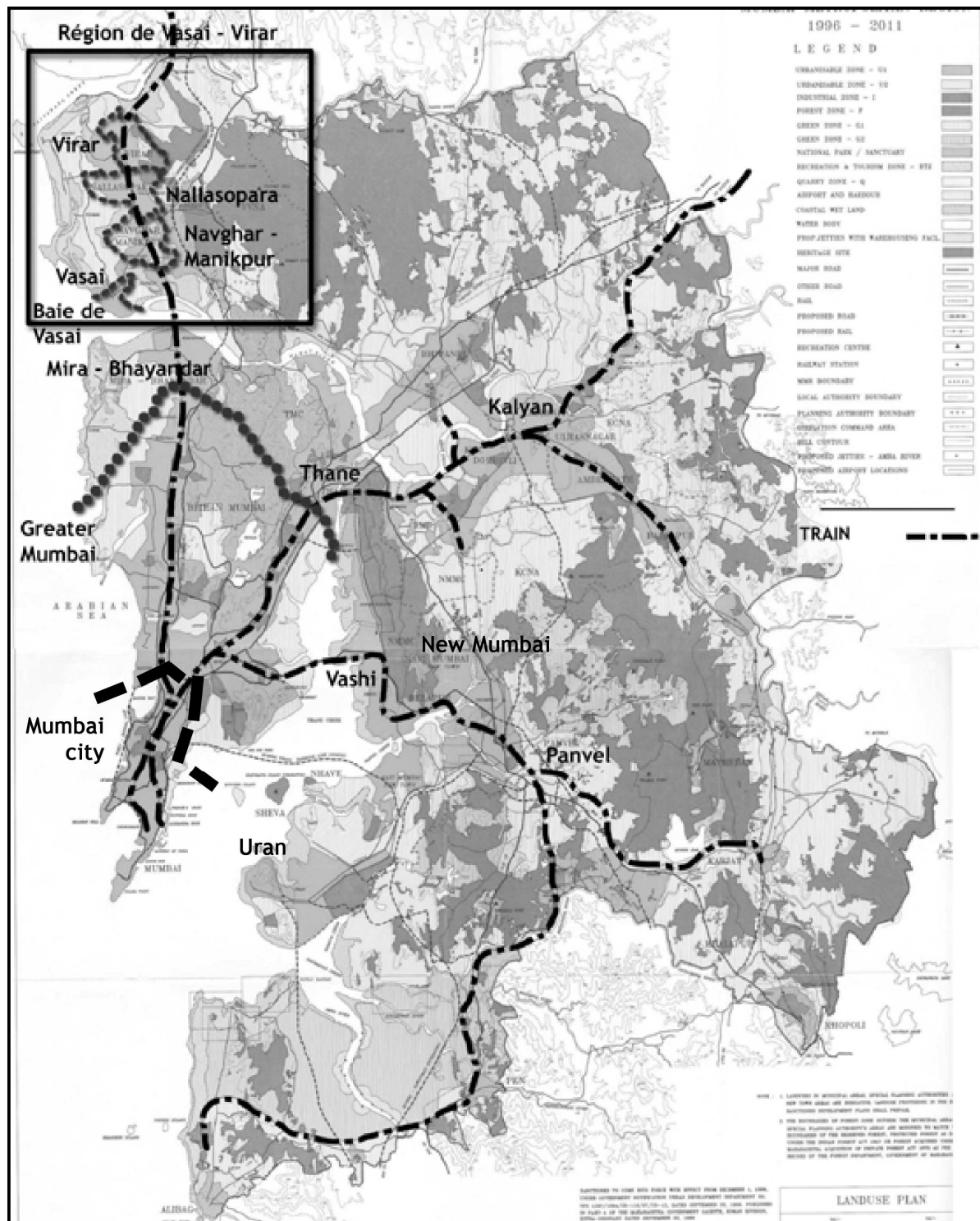
¹⁹ Il y a beaucoup plus de trains rapide qui vont à Kalyan, Vashi, Thane et New Mumbai qu'à Virar, Panvel, Ulasnagar. Panvel et la région du sud-est sont très mal desservies, en attendant le nouveau pont qui va relier cette région à Mumbai et va réduire le temps de transport en voiture à 20 minutes au lieu d'une heure trente actuellement avec le train.

²⁰ Même si un réseau de bus relie les villes de la région de New Mumbai, deux trains par jour relie cette zone avec la région de Vasai-Virar.

²¹ Cette classification des territoires pourrait aussi être étendue à d'autres services urbains : écoles, hôpitaux, parcs, centres de loisirs, centres commerciaux.

ville à cause des ressources et des moyens financiers limités. Ainsi, la desserte par le réseau peut durer une quinzaine de minutes dans certains quartiers de Nallasopara et de Navghar-Manikpur ; deux heures à Vasai, Panvel, Virar ; trois à cinq heures à Kalyan et douze heures dans certaines zones de New Mumbai. Pour combler l'insuffisance du réseau municipal, de petits opérateurs privés (informels) se développent. L'étude de terrain a montré que sur l'ensemble de la région les ménages combinent plusieurs sources d'approvisionnement et développent des stratégies compensatoires pour remédier à leur pauvreté hydraulique.

Aire Métropolitaine de Mumbai



halshs-00185588, version 1 - 6 Nov 2007

Bibliographie

- Allen A., Davila J.D., Hofmann P., 2006, *Governance of water and sanitation services for the peri-urban poor. A Framework for understanding and action in metropolitan regions*, UCL, DPU, p. 126.
- Allen A., 2003, « Environmental planning and management of the peri-urban interface: perspectives on an emerging field », *Environment & Urbanization*, vol 15, n°1, avril, pp. 135-147.
- Aguilar A.G., Ward P.M., 2003, « Globalization, regional development and mega-city expansion in Latin America: Analysing Mexico city's peri-urban hinterland », *Cities*, vol 20, n°1, pp. 3-21.
- Banerjee-Guha S., 2002, « Shifting cities: urban restructuring in Mumbai », *Economic and Political Weekly*, vol 37, n°2, pp. 121-125.
- Banerjee-Guha S., 1995, « Urban Development process in Bombay: planning for whom ? », in Patel S., Thorner A. (eds), *Bombay, Metaphor for modern India*, Oxford University Press, New Delhi, pp. 101-120.
- Cadène Ph., 2005, « Dynamics of peri-urban areas: from the french case to the developing countries », in Dupont V. (ed), *Peri-urban dynamics: population, habitat and environment on the peripheries of large indian metropolises. A review of concepts and genral issues*, CSH, Occasional Paper n° 14, pp. 72-96.
- Cavalier D., 2006, « L'Inde : un modèle de croissance en transition », *Conjoncture*, BNP-Paribas, pp. 16-44.
- Chauvin S., Lemoine F., 2004, « L'économie indienne en bonne voie », in Chevallier A. (éd), *L'économie mondiale 2005*, La Découverte, Collection Repères, pp. 70-83.
- Development Plan of Vasai-Virar Sub-Region 2001-2021*, 2005, Report, Committee appointed by Government of Maharashtra under section 162 of the M.R. and T.P. Act 1966.
- Draft Regional Plan for Mumbai Metropolitan Region 1996-2011*, 1995, Bombay Metropolitan Regional Development Authority.
- Dupont V., 2005, « Peri-urban dynamics: population, habitat and environment on the peripheries of large indian metropolises. An introduction », in Dupont V. (ed), *Peri-urban dynamics: population, habitat and environment on the peripheries of large indian metropolises. A review of concepts and genral issues*, CSH, Occasional Paper n° 14, pp. 3-19.
- Dupont V., 2001, « Le monde des villes », in Saglio-Yatzimirsky M-C (éd), *Population et développement en Inde*, Paris, Ellipses, Carrefour de géographie, les dossiers, pp. 55-84.
- Dupont V., 2001, « Noida : Nouveau pôle industriel ou ville satellite de Delhi ? Le projet des planificateurs, ses failles et son devenir », *Revue Tiers Monde*, vol XLII, n° 165, pp. 189-211.
- Guilmoto C., 2005, *L'Inde et son milliard. Démographie en début de siècle*, Laboratoire Population Environnement Développement, Marseille, p. 37.
- Jaglin S., 2001, « Villes disloquées ? ségrégations et fragmentation urbaine en afrique australe », *Annales de géographie*, n° 619, mai-juin, pp. 243-265.
- Jain A.K., 1990, *The making of metropolis*, National Book Organisation, New Delhi, pp. 283.
- Kundu A., Pradhan B.K., Subramanian A., 2002, « Dichotomy or continuum: Analysis of urban centres on their periphery », *Economic and Political Weekly*, vol 37, n°14, pp. 5039-5046.
- Mahadevia D. (ed), 2003, *Globalisation urban reforms and metropolitan response, India*, Manak, New Delhi, 406p.
- Milbert I., 2001, « Les villes indiennes au cours de la libéralisation de l'économie », *Revue Tiers Monde*, vol. XLII, n° 165, pp. 175-187.
- National Institute of Urban Affaires, 1998, *India's urban sector profile*, NIUA, New Delhi.
- Prost B., 2001, « Quel périurbain aujourd'hui ? », *Géocarrefour*, vol 76, n°4, pp. 283-288.
- Racine J.-L., 2005, « L'Inde entre mondialisation et question sociale », in Montbrial de T., Moreau Defarges Ph. (éds), *Ramses 2005, Les faces cachés de la mondialisation*, DUNOD, Ifri, pp. 63-78.
- Rohilla S., 2005, « Defining « peri-urban » - a review » in Dupont V. (ed), *Peri-urban dynamics: population, habitat and environment on the peripheries of large indian metropolises. A review of concepts and genral issues*, CSH, Occasional Paper n° 14, pp. 103-118.

Rondinelli D.A., 1991, « Asian urban development policies in the 1990s: from growth control to urban diffusion », *World Development*, vol 19, n°7, pp. 791-803.

Schenk H., 2005, « India's urban fringe », in Dupont V. (ed), *Peri-urban dynamics: population, habitat and environment on the peripheries of large indian metropolises. A review of concepts and genral issues*, CSH, Occasional Paper n° 14, pp. 119-142.

Scott A.J., 2001, *Global city-regions: trends, theory, policy*, Oxford University Press, Oxford.

Simmonds R., Hack G. (eds), 2000, *Global city-regions: their emerging forms*, Spon Press, London and New York.

Sukthankar D.M., Sundaram P.S.A., 1987, *India country paper*, Asian Development Bank, Urban Policy Issues, Manila, pp. 393-430.