

Nouvelles activités économiques et dynamique métropolitaine: le cas de la périphérie Sud de Chennai (Inde)

Kamala Marius-Gnanou

▶ **To cite this version:**

Kamala Marius-Gnanou. Nouvelles activités économiques et dynamique métropolitaine: le cas de la périphérie Sud de Chennai (Inde). Annales de géographie, 2010, 1-2 (671-672), pp.28-51. 10.3917/ag.671.0028 . halshs-00474320

HAL Id: halshs-00474320
https://shs.hal.science/halshs-00474320

Submitted on 13 Oct 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Nouvelles activités économiques et dynamique métropolitaine : le cas de la périphérie Sud de Chennai (Inde)[1]

Kamala Marius-Gnanou
Maîtresse de Conférence
UMR Ades-Tempos (CNRS /Bordeaux3)
Université de Bordeaux

New economic activities and metropolitan restructuring : the case of the south periphery of Chennai

Résumé : Chennai (ex Madras) est l'une des quatre grandes mégapoles indiennes au premier rang de la métropolisation et appartient à la troisième puissance économique fédérale. Capitale de l'Etat indien le plus urbanisé, c'est un cas d'étude intéressant qui permet de comprendre l'impact de la globalisation et des nouvelles stratégies de croissance post-libéralisation sur les recompositions métropolitaines. Grâce à la volonté affichée du gouvernement du Tamil Nadu de développer des secteurs économiques tels que l'informatique et l'automobile, du fait des économies d'agglomération liées à la réorganisation des anciennes activités (chimie, sidérurgie, textile et cuir), en raison d'un niveau d'éducation élevé et de la présence d'emplois qualifiés, Chennai s'inscrit désormais dans le mouvement de la globalisation, d'autant qu'elle est la métropole indienne qui a attiré le plus d'investissements directs étrangers ces dernières années. Cette internationalisation croissante, accompagnée d'une planification urbaine incitative, a favorisé une spécialisation des territoires le long des couloirs urbains. La stratégie de création de toutes pièces de nouveaux parcs industriels, de zones économiques spéciales, d'instituts d'enseignement et de recherche comme de *townships* (petites villes fermées), participe aux processus de déconcentration et de redéploiement des fonctions tant économiques que résidentielles, de la ville-centre vers les franges urbaines ; elle concourt à un développement urbain de type polycentrique.

Mots-clés : métropolisation, globalisation, corridors de développement, planification urbaine, zones économiques spéciales, ville-satellite, technologie de l'information, *township*, Chennai, Inde

[1] Cette étude a pu être réalisée dans le cadre du projet collectif « *Urban dynamics* » de l'Institut Français de Pondichéry (www.ifpindia.org), mené entre 2003 et 2007, et de l'Action Concertée Incitative « Dynamiques périurbaines des métropoles indiennes » (Responsable : V. Dupont, Centre de Sciences Humaines de Delhi). Les enquêtes (juillet - août 2004, août 2005, février 2006 et février 2007) ont été menées essentiellement avec Venkatasubramaniam, Ingénieur d'études de l'IFP.
Une partie des résultats en a été présentée, dans une communication avec P.Cadène : *Periurban urban dynamics around the Indian metropolises : some findings from the Chennai experience,* lors de l'atelier « Dynamiques péri-urbaines : population, habitat et environnement dans les périphéries des grandes métropoles indiennes », organisé à Delhi en août 2004. Certaines données utilisées dans cet article proviennent d'une dizaine de mémoires de Master 1 Recherche, réalisés dans le cadre du programme, sous la direction de K. Marius-Gnanou.
Je remercie tout particulièrement mes collègues de l'IRD et du CNRS, Véronique Dupont, Philippe Schar, Jean-Paul Deler, Michel Bruneau et Eric Denis pour leurs lectures attentives et leurs remarques constructives.

Abstract : Chennai is one of the four important Indian "megacities" that have lined up at home and that ranks 3rd as a federal economic power. As the capital of the most highly urbanized Indian state, Chennai is an interesting case study enabling the comprehension of global impact and new strategies concerning the post liberal development on metropolitan restructuring. Thanks to the determination of the Government of Tamil Nadu to develop economic sector such as computer science and automotive, as a result of city economies linked with the reorganization of past activities (chemical industry, iron and steel industry, textile and leather industry), and on account of a high standard of education and the existence of qualified jobs, the city of Chennai is inscribed now in the global movement, all the more since it is the Indian megacity that has attracted the greatest number of foreign direct investments during the last few years. This growing internationalization, joined with an incitative town planning, has furthered a specialization of localities along urban corridors. Such a strategy, creating from start to finish new industrial estates, special economic zones, teaching and research institutes as townships (small closed towns), takes part in the process of decongestion and reorganization of both economic and residential functions from the city towards the urban peripheries. This contributes to an urban development of polycentric type.

Key words : metropolitanization, globalization, urban corridors, urban planning, special economic zones, satellite-town, Information technology, township, Chennai, India

Depuis les réformes économiques de 1991 qui se sont traduites par une plus grande ouverture aux investissements internationaux, le système urbain indien s'est transformé : le nombre total de villes est passé de 3768 à 4368 entre 1991 et 2001, dont 35 villes millionnaires contre 23 en 1991. Mais près de 70% de la population urbaine vit dans les dix plus grandes métropoles et, au cours du demi-siècle écoulé, le système urbain a été dominé par quatre mégapoles formant les quatre sommets d'un losange : Mumbai (ex Bombay), Delhi, Kolkatta (ex Calcutta) et Chennai, capitale du Tamil Nadu.

Le Tamil Nadu est devenu l'Etat le plus urbanisé de l'Union Indienne (44% de citadins contre 28% au niveau national), les trois métropoles de Chennai, Madurai, et Coimbatore regroupant un tiers de sa population urbaine. C'est aussi la troisième puissance économique régionale, avec un PIB qui a triplé en moins de 10 ans grâce au secteur tertiaire[2] (36% en 1961, 54% en 2002) ; le secteur secondaire représente 30% tandis que le secteur primaire a fortement décliné (43% en 1961, 16% en 2002). Grâce à la volonté affichée du gouvernement du Tamil Nadu de développer de nouvelles activités économiques (technologies de l'information, industries automobiles) et du fait des économies d'agglomération liées à la réorganisation des anciennes activités (chimie, sidérurgie, textile et cuir), en raison aussi du niveau d'éducation élevé (250 écoles d'ingénieurs) et d'une offre d'emplois qualifiés, la métropole de Chennai participe significativement à la croissance économique de l'Inde. La stratégie de création de toutes pièces de nouveaux parcs d'activités et d'instituts d'enseignement et de recherche à proximité des villes ainsi que la contribution importante du secteur de l'informatique sont à l'origine d'un processus de tertiarisation de l'économie du Tamil Nadu. Le progrès des technologies de l'information, de la communication et des services associés (IT, ITES, BPO[3]) va dans le même sens: le Tamil Nadu est ainsi devenu le second exportateur indien de logiciels, après le Karnataka, grâce à près de 1000 unités de production présentes (10 seulement en 1993-94[4]).

Sur le modèle anglo-saxon des *edges cities*, on assiste en Inde, notamment depuis la libéralisation économique des années 90, à des politiques économiques en faveur du développement des *clusters* en périphérie des grandes métropoles. Des processus de

[2] Le PIB est passé de 517 milliards de Rs, en 1993-94, à 1400 milliards de Rs, en 2002-2003, le secteur tertiaire représentant la moitié du revenu net (783 milliards de Rs). En 2002, 1 euro = 55 Rs (Statistical Handbook of Tamil Nadu, 2003)
[3] *Information technology, Information technology and Enabled Services, Business Process Outsourcing*
[4] http://www.chennai.stpi.in/aboutus.htm

déconcentration et de redéploiement des fonctions, tant économiques que résidentielles, de la ville centre vers les franges urbaines concourent à la reconfiguration urbaine actuelle de Chennai et à une spécialisation de ses territoires. On part donc de l'hypothèse que, dans le processus de mondialisation actuelle affectant les métropoles du Sud, la mise en périphérie des activités de la nouvelle économie ou la réorganisation des activités anciennes, favorisées par les instances locales et nationales, ont un impact direct sur les dynamiques métropolitaines. Au-delà des politiques publiques, la force des investisseurs privés, qu'ils soient nationaux ou internationaux, a largement contribué à la reconfiguration métropolitaine. Après une analyse du développement urbain de Chennai, cette étude évalue, dans le contexte de la mondialisation actuelle, l'impact des politiques publiques et le rôle de plus en plus important des investisseurs privés dans les transformations spatiales qui affectent, notamment, sa périphérie.

1- De la ville-comptoir à la mégapole

1.1 - La croissance de l'aire métropolitaine de Chennai

Fondée en 1639 par Francis Day, un agent de la Compagnie Britannique des Indes Orientales (*East India Company*), Madraspatnam, premier comptoir anglais de la Compagnie des Indes et port du golfe du Bengale, était une bande de sable de 5 km, du nord au sud, et 1,5 km de large, sur laquelle vivaient environ 7000 habitants en 1639 (J.Dupuis, 1960, p.397). Sa situation privilégiée sur l'océan Indien explique l'intérêt qu'elle a suscité auprès des puissances coloniales dès le XVIIe siècle. En 1901, la ville d'une superficie de 70 km^2 avait une population de 540 000 habitants. Madras doit sa croissance, au début du XX^{e} siècle, à la modernisation de son port et aux nouvelles activités industrielles (textile, tannerie) localisées dans certains villages non loin du centre. Les industries se sont développées par la suite le long de la grande voie ferrée du Nord (entre la gare et Ennore) et du canal de Buckingham. Dès les années 1920, la ville était déjà considérée comme le centre commercial militaire et administratif de tout le Sud de l'Inde. Elle attirait à ce titre de nombreux migrants du pays Tamoul.

Partant d'une population d'un demi million d'habitants au début du XX^{e} siècle, la ville-centre de Chennai comptait au dernier recensement de 2001 plus de 4 millions

d'habitants[5]. La création de la *Chennai Metropolitan Area* (CMA) - d'une superficie de 1189 km^2 - a donné un cadre administratif à cette croissance urbaine ; la CMA regroupe en 2001 plus de 7 millions d'habitants[6]. Si on analyse l'évolution de la population depuis 1971, on observe une croissance de l'espace périurbain nettement supérieure à celle de la ville et de sa proche banlieue. En effet, si la ville de Chennai et les municipalités urbaines périphériques ont connu une croissance annuelle modérée au cours des quatre derniers recensements pour se stabiliser autour de 2% par an, l'espace périurbain enregistrait une croissance annuelle de 3,6% entre 1991 et 2001, même si les densités restent encore faibles en périphérie (18 hab./ha contre 247 hab./ha dans la ville de Chennai). D'après les projections des démographes, le taux de croissance annuelle devrait se stabiliser autour de 1,5% pour la ville et de 2,5% pour l'aire métropolitaine ; ce qui donnerait une population de 12 millions d'habitants à l'horizon 2026.

1.2 - Le rôle des migrations dans les dynamiques urbaines

La transition démographique est largement entamée dans la ville de Chennai puisque le taux d'accroissement naturel n'est plus que de 1,4% en 2001 contre 2,6% en 1971. La population de la ville (CMC) a augmenté essentiellement sous l'effet des migrations en provenance du Tamil Nadu pour 75% et notamment des autres villes de l'Etat. On observe cependant une baisse sensible de ces migrations qui ne contribuent plus que pour 21% à la croissance de la population de la ville de Chennai en 2001, contre 37% en 1971. On estime par ailleurs à environ 225 000 personnes la migration pendulaire de navetteurs non recensés qui arriverait chaque jour par bus et par train à Chennai[7]. On migre essentiellement pour trouver du travail (21,5%), pour suivre la famille (19,9%) et pour se marier (12,5%)[8]. On note simultanément le déplacement, du centre ville vers la périphérie, de plus d'un million de personnes en raison de la localisation de nouvelles activités économiques[9]. Cette migration

[5] Seules les données du recensement indien sont prises en compte, sachant que la définition d'une unité urbaine est restrictive, impliquant 3 conditions : une population supérieure ou égale à 5 000 habitants, 75% d'actifs masculins travaillant hors agriculture et une densité minimum de 400 hab/km^2. Une recherche en cours (www.e-geopolis.eu) financée par l'ANR *(corpus et méthodes*) permettra de mieux comprendre l'urbanisation en Inde.

[6] La *Chennai Metropolitan Area* comprend :
- Chennai City, « corporation municipale » (*Chenai Municipal Corporation*), 176 km^2
- 16 « municipalités » qui n'ont pas le même niveau d'infrastructure que le centre urbain, mais qui restent classées comme urbaines, 240 km^2
- 20 communes urbaines (*town panchayat*), 156Km^2
- 214 communes rurales (*village panchayat*) compris dans 10 espaces intercommunaux (*Panchayat Unions*), 617 km^2.

L'aire métropolitaine (CMA) comprend donc le *Chennai district* , qui correspond à Chennai city (CMC), ainsi qu'une partie des districts de Thiruvallur (58% de sa population) et de Kancheepuram (38,6% de sa population).

[7] *Master plan*, p. I-25.

[8] *Master plan*, p. I-14.

[9] Census of India, 1971, 1981 , 1991, 2001, *Tamil Nadu migration table* in *Master plan*, p. I-11 et p. I-12

résidentielle vers la périphérie est confirmée par la présence de plus en plus forte de services tertiaires au centre ville : bureaux, banques, sièges sociaux, commerce...

Chennai est un important centre de commerce et d'industrie, mais aussi un centre financier et administratif majeur, notamment avec la place qu'y tiennent les banques et assurances (780 banques, selon la *Reserve Bank of India*). Si le recensement de 2001 ne permet plus d'observer la répartition sectorielle de l'emploi de manière précise, à l'exception du secteur primaire, les précédents recensements montraient déjà la progressive diminution des secteurs primaire et secondaire en faveur du tertiaire. Le potentiel de population active est de plus en plus important : près de 66% de la population appartenaient à la tranche d'âge 15-60 ans en 2001 et plus de 75% de la population serait active en 2021 (*Census of India*). Bien que le secteur informel soit important et que le secteur formel soit encore insuffisant, le pourcentage de population vivant en dessous du seuil de pauvreté est relativement faible dans la municipalité de Chennai (9,6%) par rapport aux districts environnants (13,2%) et au Tamil Nadu en général (19,1%). Le recul de la pauvreté urbaine, également observé dans les autres métropoles indiennes, est lié aux nouvelles opportunités d'emploi qui s'expliquent par la dérégulation des secteurs industriels et financiers ayant touché exclusivement les métropoles (A.Shaw, M.K. Satish, 2007, p.151).

L'effet de taille sur les activités économiques ne fait pas de doute. Les externalités positives mises à profit par les entreprises permettent, en effet, une meilleure productivité des métropoles situées dans des régions dynamiques sur le plan démographique. « Plus les métropoles sont grandes, plus elles sont dans une offre sociale et économique marquée par la diversité, ce qui réduit les risques de dysfonctionnement économique (le chômage) grâce à un renforcement de la multiplicité de l'offre »[10]. Les concentrations métropolitaines majeures offrent non seulement un marché du travail diversifié et un marché de consommation puissant, mais elles regroupent une part majoritaire de la production nationale et permettent un accès plus aisé à l'innovation. Elles juxtaposent en effet services aux entreprises, enseignement supérieur, établissements financiers et activités offshore, activités entre lesquelles s'opèrent d'incontestables interactions et synergies. Au-delà de l'importance des forces globales dans le processus de métropolisation, les forces locales, notamment les pouvoirs publics à travers leurs agences municipales et régionales de développement, agissent aussi sur la sphère économique.

[10] Travaux de Malizia et Ke, cité par O. Petit, p. 9.

2 - L'interaction des acteurs publics et privés dans la reconfiguration métropolitaine

Alors que certaines études insistent plutôt sur l'influence des forces globales sur le processus de métropolisation, d'autres, plus empiriques, renforcent le point de vue de théoriciens de la ville comme N. Brenner (1999) qui soulignent le rôle régulateur de l'Etat dans le processus de globalisation[11]. Pour Brenner, l'Etat est amené à développer une stratégie de « reterritorialisation » où « la référence spatiale est dissociée de l'ensemble du territoire national, mais concernerait quelques espaces sélectifs, des plates-formes plus aptes à être compétitives dans l'économie mondiale » (L. Kennedy, 2007, p. 56). A l'échelle de la métropole, cela implique une recomposition majeure de la forme urbaine favorisant le développement des régions métropolitaines polycentriques (N. Brenner, cité par A. Shaw, M.K. Satish, 2007, p.149). Ces perspectives théoriques offrent des pistes intéressantes pour analyser le cas des métropoles indiennes telles que Chennai, où les reconfigurations spatiales sont liées aussi bien au jeu des acteurs publics qu'à celui des promoteurs privés : la création de *technoparcs* ou de *gated communities* à la périphérie des métropoles indiennes peut être interprétée comme une stratégie de « reterritorialisation ».

2.1 - Le rôle limité des politiques urbaines

La stratégie d'aménagement de la métropole avait été annoncée par la *Chennai Metropolitan Development Authority* (CMDA) – l'une des agences chargée d'élaborer la planification urbaine – dans le plan d'urbanisme (*Master Plan*), *dès 1975.* Il s'agissait avant tout de promouvoir des corridors de développement le long des principaux axes de communication rayonnant depuis le cœur de l'agglomération et de les relier à des villes satellites. Celles-ci constituaient des nœuds urbains créés au sein de l'aire métropolitaine afin de décongestionner le centre, en proie à des problèmes d'adduction d'eau, de gestion des déchets, de transports publics et d'extension des bidonvilles (plus d'un tiers de la population vivait dans plus de 1200 *slums* dans les années 1970).

Les nœuds urbains identifiés dans les documents d'urbanisme sont Ambattur, Avadi, Tambaram, Alandur, Manali et Minjur. Les villes satellites devaient, selon le plan, parvenir à une population de 200 à 300 000 habitants chacune et se situer le long de trois des principaux

[11] Voir L. Kennedy, p.56, et A. Shaw, p. 149, qui mettent en perspective les travaux de Brenner.

axes pénétrant la ville: Gummidipoondi au nord, sur la NH5, Thiruvallur à l'Ouest, sur la NH205, et Maraimalai Nagar au sud, sur la NH45. Les projets du Plan d'urbanisme concernaient alors la construction de l'*East Coast Road* et de l'*IT Highway* (autoroute de l'informatique) ainsi que celle de l'autoroute Madras-Bangalore. Des zones industrielles étaient prévues, orientées vers l'exportation de leurs produits, particulièrement les vêtements de cuir dans la *Madras Export Processing Zone* (MEPZ), à quelques kilomètres au sud de l'aéroport, *Electronic City*, à Sholingalanur, et les parcs technologiques dans le corridor sud. Il était également envisagé de développer des unités pétrochimiques au Nord de la ville, près de Gummidipoondi, ainsi qu'un centre commercial et bancaire au sud de l'agglomération.

Le second schéma d'aménagement (*Master plan*), rédigé en 1995, se fixait pour objectif l'année 2011. Ses auteurs considéraient que la réalisation du plan de 1975 n'avait pas été assez efficace, Chennai ayant connu une croissance démographique trop importante et les pôles ayant stagné par rapport à ce qui était escompté, même si la croissance du centre a été plus faible en pourcentage que celle de la périphérie. Malgré ce relatif échec constaté, il n'en demeurait pas moins que les principales localisations de la croissance urbaine future étaient bel et bien en place.

En définitive, plus que la stratégie de planification urbaine conduite par les agences de développement de l'aire métropolitaine et la volonté récente des pouvoirs publics de vouloir faire des villes « des moteurs de la croissance », ce sont surtout les politiques de libéralisation économique des années 90 qui sont à l'origine de la reconfiguration métropolitaine actuelle.

2.2 - Le rôle majeur des investisseurs privés dans la recomposition métropolitaine

Alors que les investissements visaient à promouvoir, antérieurement, les zones les moins développées de l'Inde afin de limiter l'exode rural, à partir de la fin des années 1990, ils se localisèrent dans les zones les plus dynamiques des métropoles pour répondre aux demandes des entreprises. La majorité des investissements se sont désormais concentrés dans les districts périphériques des grandes métropoles indiennes. A.Shaw (1999), comme Chakraborty (2003), ont bien montré que les activités de la nouvelle économie se localisaient de plus en plus dans les espaces périurbains, le long de corridors ; ceci grâce à une politique de planification urbaine impulsée par les autorités locales et favorisée par la mondialisation.

Dans un contexte de libéralisation économique et de décentralisation au bénéfice des Etats, les métropoles ont pu bénéficier de nouveaux investissements dans le secteur industriel, grâce à des politiques promotionnelles régionales impulsées entre autres par des agences de développement régional. Parmi les agences parapubliques pionnières, on peut citer la *Tamil Nadu Industries Development Corporation* (TIDCO), à l'origine de 75 projets porteurs d'un potentiel de 138 000 emplois[12] ; une autre agence, la *State Industries Development Corporation* a été à l'origine des premiers domaines industriels, localisés à Ambattur et à Guindy. Actuellement, les agences parapubliques les plus actives, notamment dans la construction de parcs technologiques et industriels parfois surdimensionnés sont : la *State Industries Promotion Corporation of Tamil Nadu Limited* (SIPCOT)[13], qui chapeaute une agence chargée de la promotion des technologies de l'information, et *Electronics Corporation of Tamil Nadu* (ELCOT)[14]. Ces agences locales mettent à profit l'outil essentiel de promotion industrielle que constitue la création de zones franches bénéficiant d'avantages fiscaux.

Afin de relancer les exportations, le gouvernement avait mis en place, dès 1984, des « *Export Processing Zone* » (*EPZ)* dont celle de Madras (MEPZ), mais il avait fallu attendre le tournant des années 2000 pour que ces zones connaissent un succès. La saturation de ces zones conduisit le Gouvernement nationaliste hindou, en 2000, à intégrer les EPZ dans les *Special Economic Zones* (SEZ) dont la politique était confiée aux Gouvernements régionaux. Afin d'aller plus loin dans cette voie, la loi de 2005 sur les SEZ se fixait pour objectif de susciter 20 milliards d'euros d'investissements, dont 5 milliards d'IDE, et de favoriser la création de 500 000 emplois directs, à l'échelle de l'Union Indienne et à l'horizon 2007 (A.Aggarwal, p. 4533). Ces enclaves extra territoriales, qui doivent bénéficier de l'accord du gouvernement central, peuvent exporter toute leur production, si elles le souhaitent, et sont totalement exemptées de licence d'importation et des droits de douane sur tout ce qui est importé, ainsi que de l'impôt sur les bénéfices, durant les cinq premières années. Elles sont également exonérées des droits d'accises et d'autres taxes du Gouvernement central et de la Municipalité (TVA, taxes sur les services…). Grâce à un « guichet unique de gestion », l'autorisation d'implantation dans ces zones peut s'obtenir en quinze jours. La mise en œuvre de cette loi en faveur des SEZ a suscité de nombreux conflits, notamment dans certains Etats comme le Maharashtra et le West Bengal, autour de l'acquisition forcée de terres agricoles appartenant à de petits paysans ; mais dans la région de Chennai, nombre de paysans ont

[12] (*Master Plan,* p.III-6)
[13] Source : site Internet www.sipcot.com
[14] Source : site Internet www.elcot.com

préféré vendre directement leurs terres, en raison du manque d'eau, à des entreprises et des promoteurs immobiliers qui offraient des prix nettement plus élevés que ceux proposés par les agences de développement.

Les principaux bénéficiaires de ces SEZ ont été le secteur des technologies de l'information (61%) et le secteur manufacturier (33%) - industrie textile, industrie automobile - (A.Aggarwal, p. 4536). Pour le premier, les agences de développement régional proposent aux investisseurs des localisations en périphérie, jouant sur les avantages comparatifs dans ce secteur à forte croissance dans l'économie mondiale. Ainsi des subventions à hauteur de 20% de la valeur de l'usine (plafonnées à 36 000 euros) sont accordées à toute entreprise de TI ou d'électronique qui s'installe dans la région. L'Etat, qui garantit un accès aux télécommunications et Internet à haut débit aux entreprises de TI du corridor d'activités, assure un approvisionnement en électricité et en eau de qualité. Le terme « *world-class infrastructure* », utilisé par le marketing territorial du Tamil Nadu, n'est donc pas anodin.

Nombreux sont les auteurs qui ont identifié l'influence conjuguée des forces globales et locales dans les processus de restructuration métropolitaine. A. Shaw et K. Satish (2006, p. 151) ont utilisé la variable des investissements directs étrangers (IDE) pour analyser l'impact des forces globales à l'échelle des métropoles indiennes. Chennai et Bangalore, à elles seules, ont attiré plus de 45% du montant cumulé des IDE entre 1995 et 2004, les autres métropoles bénéficiant essentiellement d'investissements internes ; Chennai a ainsi bénéficié de 7 milliards d'euros d'IDE et Bangalore de 1,2 milliard au cours de cette période[15].

2.3 - De nouveaux enjeux fonciers

Les pouvoirs publics, représentés notamment par la CMDA, ont effectué des acquisitions de terres agricoles, afin de créer de nouvelles zones d'activités industrielles et de nouveaux quartiers résidentiels**.** Si on analyse les modifications opérées entre 1977 et 2005 dans l'aire métropolitaine, plus de la moitié des terres agricoles ont été reclassées à des fins résidentielles et, dans une moindre mesure, industrielles, ainsi que 30% des espace résidentiels à des fins commerciales, industrielles et institutionnelles[16]. Cependant, ces reclassements ne

[15] Source : les auteurs ont utilisé les données du *Centre for monitoring the Indian economy* (CMIE) de 2005.
[16] Calculs réalisés à partir des données du *Master plan*, p. XIV-5.

concernaient que 1500 hectares, soit environ 1% de la superficie totale de l'aire métropolitaine. Par ailleurs, en dépit d'une loi foncière (revue en 1999) en matière d'acquisition des terres, de nombreuses reprises illégales de terrains ont été réalisées sans l'autorisation de l'autorité métropolitaine[17]. On peut donc douter de la crédibilité de ces plans d'urbanisme qui sont dépassés ou ignorés dès leur publication.

L'Etat, via l'agence SIPCOT[18], peut acquérir aisément des terres en périphérie, en principe non cultivables ou non cultivées depuis 15 ans, grâce aux lois régionales. Le *Tamil Nadu Industrial Act* autorise l'expropriation des terrains ou l'indemnisation du propriétaire à un prix nettement inférieur à celui du marché[19]. Les terres ainsi expropriées rejoignent le domaine public. Elles sont gérées soit par le *Panchayat*, soit par l'agence SIPCOT, à qui l'Etat cède les terres. Les terres acquises ne sont jamais vendues à des personnes privées, mais peuvent être louées pour de longues durées à des entreprises (baux emphytéotiques) ou être organisées en lotissements résidentiels. La procédure est la même pour la construction d'autoroutes. En dépit du fait qu'il est illégal d'acquérir des terres cultivées, les personnes interrogées sont persuadées que l'agence SIPCOT va acquérir tous les terrains, d'une manière ou d'une autre.

Inversement, l'actuel gouvernement du Tamil Nadu a du renoncer à créer une ville nouvelle, « *DG Tech City »* (sur la route de Kelambackam-Vandalur qui rejoint la NH45 et l'aéroport) ; le projet qui devait regrouper 120 villages et 44 *towns panchayats* a dû être rapidement abandonné en raison de l'opposition du Parti des paysans de caste Vanyar (PMK) qui revendique des terres pour l'agriculture. Après enquête[20], il s'avérait cependant que bon nombre de paysans avaient déjà vendu une bonne partie de leurs terres à des entreprises ou à des instituts universitaires.

Les acteurs privés et, dans une moindre mesure, les politiques publiques participent à l'émergence de nouvelles formes métropolitaines. Les politiques publiques souffrent

[17] La CMDA le reconnaît lui-même : « The Tamil Nadu Urban Land (ceiling and regulation) Act didn't have any marked effect on the proliferation of unauthorised layouts » (Master plan, p. XIV-6).
[18] Entretien auprès du Tahsildar (Responsable de l'acquisition des terres) de l'agence SIPCOT de Sriperumbudur, le 20 février 2007.
[19] Dans les villages de Sunguvar Chattiram, de Tirumangalam et de Kandigai, situés à 40 km de Chennai sur le corridor Chennai-Bangalore, l'agence SIPCOT a acquis de la sorte 200 hectares, notamment pour l'usine Motorola, si bien qu'il ne reste que 40 hectares cultivables.
[20] Entrevue d'un fermier de caste dominante Naidu, à Melakotiyur, village qui devait être inclus dans la ville nouvelle . Il a vendu sa terre (0,4 ares) pour 350 000 Rs, alors qu'elle valait 2500 Rs il y a 10 ans ; d'après lui il ne reste plus que 6 ha dans le village, car les paysans ont tout vendu à des prix nettement supérieurs à ceux proposés par l' Etat. Un nouveau lotissement « Rajiv Gandhi nagar » a même été construit .

cependant d'un manque de coordination entre les différents opérateurs. Un déficit démocratique caractérise aussi l'action des autorités publiques - le CMDA n'est pas une instance élue démocratiquement -, tandis que la participation de la société civile aux décisions la concernant au quotidien est encore insuffisante.

3 - Une spécialisation fonctionnelle des territoires

Confirmé avec les plans d'urbanisme de 1976 puis de 1991, le processus de déconcentration des activités économiques vers la périphérie est à l'origine d'une recomposition urbaine productrice d'une spécialisation et d'une fragmentation fonctionnelles des territoires.

Au nord et au nord-ouest de la ville, la spécialisation dans les activités chimiques et pétrolières se renforce. Symbole des vastes complexes industriels favorisés par la politique économique « d'industrie industrialisante » mise en place par Jawaharlal Nehru au moment de l'Indépendance, les 477 entreprises[21] de cet espace connaissent un dynamisme nouveau, notamment grâce à un flux d'investissements directs étrangers considérable. Chennai est la métropole indienne qui a accueilli le plus d'IDE dans ce secteur, soit 6 milliards d'euros entre 1995 et 2004[22]. Ces entreprises bénéficient du dynamisme général du pays et des besoins en ressources énergétiques, en chimie lourde et en produits dérivés (engrais, nylon, lubrifiants…). Elles tirent également parti de la création, en 2001, du port en eaux profondes d'Ennore. Situé à 24 km au nord du port de Chennai, il offre une plateforme multifonctionnelle moderne pour le transport de matières énergétiques et de produits industriels polluants. Les compagnies indiennes *Chennai Petroleum* (qui possède la plus grande raffinerie intégrée du Sud de l'Inde), *Chemicals Limited, Manali Petro Chemicals Limited, Madras Refineries Limited* sont localisées dans cet espace. Accompagnant les grandes entreprises, de nombreuses activités du secteur secondaire se développent, notamment dans les branches des transports. Par ailleurs, des zones d'habitat plus ou moins pauvres se multiplient, souvent précaires, dans lesquelles s'installent les ouvriers qui participent aux diverses activités de la zone.

[21] (*Master Plan*, p. III-12)
[22] A.Shaw, 2006, p. 152

A l'ouest, dans la proche périphérie, notamment à Ambattur et Avadi, subsiste un espace de petites et moyennes entreprises, souvent peu modernisées, très polluantes, qui laisse actuellement de plus en plus la place à de nouveaux parcs industriels.

Dans la périphérie sud, longtemps symbolisée par *Mount Road* (Anna Salai Avenue), le quartier comprend un *Central Business District* qui abrite les institutions inhérentes à une capitale régionale (institutions financières, commerces, services…). Dans les années 1970, près de 50% de l'emploi nouveau (200 000 emplois) se localisait dans cette zone et une politique de logements sociaux y fut développée , dès ces années, par le Housing Board (C.Auclair, 1998). A partir de la fin des années 1980, bon nombre d'institutions universitaires, médicales et scientifiques ont été installées dans cet espace, avec un effet de gentrification des quartiers Sud de Chennai (Anna Nagar, K.K. Nagar, T. Nagar, Besant Nagar, Indira Nagar et Tiruvanmiyur). Accompagnant ce dynamisme, la périurbanisation s'est progressivement étendue, se glissant le long des corridors de la périphérie Sud et profitant notamment d'un réseau de bus bien développé ; la nouvelle gare routière (Koyambedu), qui permet aux navetteurs de travailler dans les lointaines périphéries, voire dans des villes situées à plus de 70 km, est considérée comme l'une des plus grandes d'Asie. Le quartier d'Adyar, qui mêle résidences aisées, centres universitaires de qualité, instituts de recherche, sièges bancaires ou centres hospitaliers, constitue désormais un pôle dynamique de cette partie sud de la métropole.

3.1 Les corridors industriels de développement

Le long de la toute récente autoroute vers Bangalore (NH4), mais aussi plus au sud, le long de l'autoroute (NH45) vers Trichy, le dynamisme économique est évident avec une série d'implantations industrielles : automobile, verre (notamment Saint-Gobain) et céramique. Reconnue depuis longtemps comme l'un des principaux centres équipementiers automobiles en Inde, Chennai est devenue l'un des pôles d'exportation majeurs de véhicules[23], en lien avec une politique de déréglementation progressive dans ce secteur, des délocalisations de compagnies étrangères ou des investissements d'entreprises indiennes. De nombreuses entreprises du secteur de l'automobile et de ses composantes sont ici présentes, telles que la

[23] A ce propos voir l'étude très détaillée de M. Tewari : « Investissement direct étranger et transformation du secteur automobile indien : le cas des fournisseurs au Tamil Nadu », in Tewari M., 2005, pp. 157-195. Celui-ci montre bien comment au Tamil Nadu, les fournisseurs locaux associés aux capitaux nationaux, ont su s'adapter à l'arrivée des IDE dans le secteur automobile, dans la mesure où ils ont su restructurer leur potentiel productif grâce à des partenariats techniques avec des sociétés étrangères et au rôle fondamental de l'Etat qui a su régler le tempo de la libéralisation.

compagnie coréenne *Hyundai*, les compagnies américaines *Ford* ou *Caterpillar*, la Japonaise *Mitsubishi* et les compagnies indiennes *TVS, Ashok Leyland, Hindustan Motors, Royal Enfield, TI cyles* ou *Tafe*. Chennai fournit ainsi un tiers environ de la production indienne de véhicules et 40% de la production de composants. Le cas de l'usine *Hyundai*, entièrement intégrée, est caractéristique[24] : la firme coréenne qui a investi 200 millions de dollars pour réaliser un gros *hub* d'exportation, compte produire 400 000 unités par an, à destination des marchés interne et international ; et pour délocaliser son industrie d'exportation en Inde, la firme a investi plus de 700 millions de dollars dans la modernisation de ses entreprises afin de les adapter aux normes internationales.

Pour le moment, les Zones Economiques Spéciales (ZES) attirent surtout les activités de la nouvelle économie. Entre Sriperumbudur et Ennatur, sur la route de Bangalore, on trouve par exemple une zone spécialisée dans les activités de télécommunications où se sont installées les entreprises *Nokia* qui a produit 25 millions de téléphones mobiles, *Flextronics, Motorola, Samsung, Dell* [25]. De nouveaux terrains ont été acquis par la SIPCOT à Orangadam, légèrement en retrait du corridor. Dans les ZES, qui doivent avoir un minimum de 1000 ha, 35% des superficies (et jusqu'à 50%, selon les Etats) peuvent être allouées aux activités industrielles, le reste étant entièrement dévolu aux activités résidentielles, récréatives et commerciales. Cependant, seules les entreprises ayant pu acquérir plus de 40 ha peuvent y prétendre ; mais pour les activités des technologies de l'information l'acquisition de 10ha au minimum permet de s'implanter dans une ZES[26].

3.2 – Le corridor technologique

Au Sud de Chennai, le long de l'ancienne route de Mahabalipuram, (renommée « IT corridor », en 1999, et « Rajiv Gandhi Salai », en 2007), on assiste depuis 2003 à l'implantation de nombreuses industries et d'instituts universitaires technologiques privés, caractérisant un nouveau territoire urbain. La spécialisation, en effet, est ici clairement affirmée dans les nouvelles technologies. Projet planifié par l'Etat du Tamil Nadu dès 1997, le

[24] Enquêtes de terrain le long de la NH4, en février 2007 ; interviews avec des employés et le Responsable de SIPCOT (M.Palani).
[25] Le Responsable de l'agence de développement des entreprises (SIPCOT) nous disait qu'en raison des infrastructures satisfaisantes (route, électricité, port, aéroport, population éduquée) il recevait entre 10 et 15 demandes d'installation par jour, mais d'après nos relevés (février 2007), il semble que sur la NH4 tous les terrains ont été achetés par les entreprises citées ci-dessus jusqu'à Ennatur, lieu d'un grand centre hospitalier universitaire (Meenakshi medical college), soit à 70 kms du centre de Chennai. Toujours d'après le Responsable de SIPCOT, 100 000 personnes travaillent dans ce corridor.
[26] http://www.seznews.com/introduction/faqs.htm.

« IT corridor » qui s'étend de *Madhya Kailash Junction* (au nord du quartier de Taramani), jusqu'à Kelambakkam (à environ 20 km) n'a connu son plein développement que depuis 2005, date de la libéralisation des IDE et de la promotion des zones économiques spéciales.

Dès la sortie d'Adyar, au sud de Chennai, *Tidel Park* est une vaste zone industrielle spécialisée dans les nouvelles technologies, aux côtés de laquelle se trouvent aussi d'autres ensembles d'entreprises comme l'*International Tech Park Chennai* (technologies de la communication), ou le *Golden Jubilee Biotech Park for Women Society* (biotechnologies) . L'image de marque de *Tidel Park* tient à la fois à son architecture monumentale et à sa localisation, très proche du centre-ville mais à proximité des entreprises du IT Corridor. Sorti de terre en 1999 et terminé en 2002, c'est un complexe de 1,4 million de m^2 de bureaux, à l'image moderne et attractive, dont la construction a été, pour le gouvernement du Tamil Nadu, le premier investissement de grande ampleur réalisé pour les entreprises de technologie de l'information. Les promoteurs en sont les deux agences gouvernementales TIDCO et ELCOT et l'intégralité des fonds provient du gouvernement. Tous les bureaux ont été loués avant même que le bâtiment ne soit terminé ; les prix sont élevés et seules les plus grosses entreprises ont les moyens de s'installer à *Tidel Park*. La moitié des entreprises y est américaine et l'autre moitié indienne. En 2007, plus de 12 000 personnes y travaillaient et la forte demande a poussé à la construction d'un second parc, voisin du premier, *Tidel-II* d'une superficie de 15 ha. A 15 kms de *Tidel Park*, le *Sipcot Information Technology Park,* à Siruseri, est un parc industriel[27] de 400 ha, conçu en 1999 et géré par l'agence SIPCOT qui a loué toutes les terres à des entreprises de TI à qui le parc est destiné. Elle construit et entretient les routes, installe l'éclairage public, les infrastructures d'adduction d'eau et d'évacuations. Dans sa zone économique spéciale de 30 000 m^2 de Siruseri, *Tata Consultancy Services* veut développer son plus gros centre en Inde, avec un projet de bureaux qui emploieraient quinze mille personnes.

En développant des *«clusters»* d'entreprises le long du corridor, l'Etat avait fait le pari que les investisseurs privés, notamment les promoteurs immobiliers, se lanceraient dans des projets de constructions de lotissements résidentiels entre ces *clusters* d'entreprises ; comme on l'observe sur le graphique, ce sont donc principalement les localités au nord du corridor qui ont connu une augmentation importante de la population. En effet, selon le CMDA[28], on

[27] Rencontre avec l'un des Responsables de la *Siruseri IT Park* qui dépend du *Mamalapuram local planning authorit,* le 15 février 2007.
[28] Entretien avec l'urbaniste en chef du CMDA, le 16 février 2007.

prévoit 300 000 habitants le long du corridor des technologies de l'information, dont 50% résideraient sur place tandis que les autres continueraient de faire la navette avec le centre de Chennai ; de 1991 à 2001, le corridor a enregistré une augmentation de population de 83% et une croissance de 800% est prévue d'ici à 2011. En raison des prix des terres, moins élevés en périphérie qu'au centre (179 euros/m^2 contre 2000 euros/m^2 [29]), de la libéralisation des IDE dans le secteur de l'immobilier[30] et d'un coefficient d'occupation des sols *(FSI : floor space index*) plus avantageux dans les *IT Parks,* on assiste à l'émergence de nombreux *townships*, véritables petites villes surveillées et équipées de tous les services urbains et des parcs technologiques qui seront achevés en 2009-2010, dont certains comprendront plus de 8000 logements. Le concept fondateur de ces *townships* est : « *walk to school, walk to work, walk to play* ». Les appartements y sont vendus sur plans et les acheteurs ont la possibilité de souscrire des prêts auprès des banques partenaires. Les prix varient entre 60 000 et 125 000 euros pour les appartements les plus luxueux (de 90 à 130 m^2). Composé de 7 immenses tours de 18 étages, avec un total de 900 logements bénéficiant de tous les services urbains, *Inseli Park* (44 515 $m^{2)}$ est emblématique de ce phénomène.

Sholinganallur, village de 8000 habitants en 1991, situé à un carrefour important entre la *East Coast Road* et la route de l'aéroport, était programmé dès 1995, dans le cadre du Plan d'urbanisme, pour constituer un pôle technologique sur le *IT corridor*: les premières grosses entreprises de TI - *Wipro, Infosys Tata Consultancy et Satyam* - s'y sont installées grâce au soutien des agences régionales qui avaient acheté les terres dans le dessein de les louer aux entreprises. Selon le Président du *Panchayat*[31], la population aurait déjà doublé depuis le dernier recensement, passant de 15 500 habitants, en 2001, à 30 000, en 2006.

Les trois quarts des terres détenues par la caste dominante de cet ancien village - les *Naickers* - ont été vendus en grande partie pour la construction de logements[32].

[29] Calculs réalisés à partir des données de Frontline, Vol. 23, n°16, Aug 12-25, 2006 : il s'agit du prix des terres situées au début du corridor et au milieu du corridor.

[30] Depuis 2005, les promoteurs immobiliers étrangers peuvent investir dans des projets de 4650 m^2 minimum.

[31] Enquête menée en juillet 2004 et juillet 2005.

[32] Une infime partie reste destinée à l'agriculture. En effet, les terres agricoles qui représentaient 63% de la superficie du village avant la création de l' « *IT corridor* » sont aujourd'hui converties pour 42% dans le secteur résidentiel, 6% dans les industries des TI et 5% dans le commerce ; seuls les 10% restant sont toujours des terres agricoles. Bon nombre d'anciens paysans louent aussi des huttes à des centaines de migrants saisonniers d'Andhra Pradesh venus travailler dans le secteur de la construction. En raison de la difficulté de recruter de la main d'œuvre sur place, il est courant de recruter des migrants saisonniers grâce à des intermédiaires pratiquant une forme de servitude pour dette en faisant des avances sur salaires. En revanche dans les usines de chaussures présentes à Sholinganallur, on retrouve des femmes des villages environnants.

Au-delà de Kelambackam[33], c'est-à-dire au-delà de la limite de l'aire métropolitaine l'absence de tout développement jusqu'aux années 1990 et le déclin de l'agriculture lié au manque d'eau ont favorisé la vente de terres par les paysans. Certains d'entre eux se sont même convertis en courtiers et ont ainsi perçu 2% de commission sur des ventes qui n'avaient nullement besoin de l'homologation du CMDA, les terres étant situées en dehors de l'aire métropolitaine. Dès 1991, date de l'ouverture de l'enseignement supérieur aux investissements privés, de vastes campus universitaires ont émergé le long de cet axe et l'agriculture et l'extraction du sel, qui concernaient encore 25% de la population active en 2000, ont totalement disparu en quelques années, laissant la place aux activités tertiaires et favorisant ainsi un boom de la construction au bénéfice des anciens ouvriers agricoles.

3.3 - Mahindra World City : vers un concept de la ville nouvelle fermée du 21e siècle

Avant la politique de développement des corridors, impulsée par des planificateurs soucieux de s'inspirer du modèle de Singapour, s'étaient mises en place, dès les premiers plans d'urbanisme, des villes satellites telles que Maraimalai Nagar qui fut fondée, en 1975, à 50 km du centre de Chennai sur la NH 45. Longtemps ville-dortoir en dépit de l'implantation d'une grosse usine Ford (1997), d'une station ferroviaire et d'une centrale électrique autonome, cette ville abrite depuis 2003 un nouveau lieu emblématique de l'hypermodernité : *Mahindra World City,* qui sera terminée en 2010[34]. Cette « *integrated business city* »[35] a été créée par le groupe *Mahindra & Mahindra* et les urbanistes de Singapour[36]. Ville satellite de 6 km^2, fermée et surveillée, elle intègre aussi bien des zones économiques spéciales, avec des industries de TI, de composants automobiles[37] et de textiles (non polluantes)[38], que des multicomplexes comprenant restaurants, commerces, cinémas, pizzerias, une clinique réputée et une école internationale. Dans la partie résidentielle, où l'on peut voir des centaines de

[33] Ce village de 2 800 habitants en 2001, situé entre Kovalam beach et Tiroporur, à 35 kms du centre de Chennai, compterait près de 6 000 habitants en 2006. La croissance de sa population tient au développement de « collèges universitaires» dont les étudiants et les habitants les plus jeunes, célibataires mobiles sur le plan professionnel et rêvant de partir à l'étranger, trouvent un logement chez l'habitant, limitant ainsi frais de logement et temps de transport.

[34] Voir le site http://www.mahindraworldcity.com, tout à fait emblématique, qui vante les mérites de la ville en parfaite harmonie avec la nature:

A City.....
Where lakes & forests meet undulating hills,
Where roads are six lane expressways,
And infrastructure is plug-n-play.
Where every room in the office comes with a view,
And home is just a walk away

[35] Entretien avec l'*Executive customer relations* de Mahindra City, février 2007.

[36] Bon nombre de *townships* dans les périphéries des métropoles indiennes ont été pensés par les urbanistes de Singapour.

[37] Après avoir visité 20 sites sur 13 Etats, BMW a décidé de s'implanter à Mahindra world city, *Outlook*, july 17th 2007.

[38] Loi spéciale concernant les industries dans les villes nouvelles.

lotissements en cours de construction (immeubles d'appartements, villas…), il est prévu d'accueillir 5000 familles dont 60% des membres seront employés dans cette ville satellite. L'entreprise de services informatiques *Infosys* qui vient d'installer plusieurs bâtiments à côté d'autres entreprises indiennes, accueille déjà plus de 2000 personnes. A terme il est prévu la création de 50.000 emplois[39].

Dans cette périphérie Sud, on ajoutera que le dynamisme ne vient pas seulement du développement des entreprises de hautes technologies, des instituts d'enseignement supérieur ou des lotissements résidentiels. Sur le littoral, le long de la nouvelle *East Coast Road*, se bâtit en effet un espace de loisirs qui, à côté des hameaux de pêcheurs, comprend hôtels et lieux de villégiature de diverses catégories, restaurants, parcs à thèmes et luxueuses demeures. La clientèle de ces lieux est essentiellement indienne, à l'exception de Mahabalipuram où s'achève le couloir littoral réservé aux loisirs et au tourisme.

La périphérie sud de l'agglomération de Chennai avec ses quatre corridors de développement (NH4, *IT corridor*, NH45 et *East Coast Road*) s'affirme donc comme l'espace le plus dynamique de la nouvelle aire métropolitaine intégrant des territoires fonctionnels. Autour des activités les plus marquantes de la nouvelle économie (informatique, automobile, tourisme et loisirs), s'y trouvent mobilisés certains des acteurs qui, en Inde, pèsent le plus dans la production urbaine actuelle, les investisseurs privés et, dans une moindre mesure, les aménageurs.

Conclusion

Chennai est un cas d'étude intéressant qui permet de comprendre l'impact de la globalisation et des nouvelles stratégies de croissance de l'après libéralisation des années 90 sur les recompositions métropolitaines. Malgré des politiques publiques incitatives favorisant l'émergence de territoires spécialisés compétitifs et grâce à un environnement juridique et institutionnel local plus réceptif, Chennai, à l'inverse des autres métropoles indiennes (à l'exception de Bangalore), a su attirer non seulement des investissements locaux, mais aussi et surtout un flux d'IDE important. Aussi, en dépit d'une instabilité politique liée à des changements de gouvernement qui aurait pu se traduire par une incohérence de décisions dans la localisation des zones d'activités spécialisées, Chennai ne subit que très partiellement

[39] *Outlook*, july 17 th, 2007.

l'influence de la gouvernance locale car le secteur privé tient une position dominante dans le processus de métropolisation.

Le développement des parcs technologiques et des nouveaux « *townships* », très consommateurs d'espace, n'a pu se faire qu'en périphérie, d'où la nécessité d'infrastructures de transport adaptées. Or, dans ces lieux de la modernité, mauvaise gouvernance urbaine et conflits fonciers, liés à l'acquisition des terres par l'Etat, font que l'accès aux services urbains en général est loin d'y être commode. Pour aménager les infrastructures de transports (routes, aéroports), l'Etat, qui manque de ressources financières en dépit d'un taux de croissance du PIB de plus de 9%, a décidé de promouvoir des partenariats entre secteurs public et privé, dans lesquels se sont engouffrés les géants de l'industrie indienne (Tata, Mahindra…). Et pour améliorer les services urbains de base, totalement délabrés, l'Etat fédéral a confié en 2005 une mission de renouvellement urbain (*Jawaharlal Nehru Urban renewal mission*) à 63 villes, pour un montant de 10 milliards d'euros étalé sur 5 ans. Cependant, faute d'une modification de la gouvernance locale, ces programmes de développement urbain risquent de ne pas être efficaces. Une plus grande participation des citoyens et une véritable décentralisation politique urbaine (car la décentralisation a fait l'impasse sur les collectivités locales urbaines) pourraient contribuer à améliorer la gouvernance locale et, notamment, le partenariat entre secteurs public et privé dans le développement des infrastructures et des services.

Il est à prévoir que c'est au-delà du périmètre de la CMDA que se développeront les *townships*, les entreprises pouvant y acheter autant de terrains qu'elles le souhaitent aux paysans, sans contrôle de la CMDA et sans l'obligation de réserver 15% de la superficie aux catégories défavorisées. Ce modèle d'enclaves périphériques modernes bénéficie ainsi avant tout aux catégories sociales élevées et éduquées, plutôt de haute caste. Ce qui ne fait que renforcer les inégalités socio-spatiales, même si de nombreux emplois indirects induits bénéficient aussi aux classes défavorisées. En effet, la croissance du secteur tertiaire ne tient pas uniquement aux emplois qualifiés du secteur informatique, mais aussi à ceux des travailleurs des catégories défavorisées des zones rurales qui trouvent des emplois temporaires dans ces nouveaux territoires (construction, petits commerces, emplois informel). Par les opportunités d'emploi qu'elle suscite, la métropolisation encourage ainsi les mobilités saisonnières et définitives. Il est à craindre que les catégories défavorisées restent pourtant les

laissés pour compte d'un développement métropolitain que les pouvoirs publics ont récemment largement ouvert aux investissements privés, en particulier dans le domaine des infrastructures.

Bibliographie

AGGARWAL, A., 2006, Special Economic Zones, Economic and Political Weekly, nov 4, pp.4533-4536

ARANYA R., 2003, Globalisation and urban restructuring of Bangalore, India : growth of the IT industry, its spatial dynamics and local planning responses, 39th Isscarp congress, http://www.isocarp.org

ASHER F., 1995, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Ed O. Jacob

AUCLAIR C., 1998, *Ville à vendre, voie libérale et privatisation du secteur de l'habitat à Chennai (Inde)*, IFP

BAJPAI N., DOKENIYA A. 1999, « Information Technology-Led Growth Policies : a Case Study of Tamil Nadu », *Harvard Institute of International Development, Development discussion paper,* octobre 1999*,* n°729, 32p.

BENTINCK, J., 2000, *Unruly urbanisation of Delhi's fringes. Changing patterns of land use and livelihood*, Rijksuniversiteit Groningen, Netherlands Geographical Studies, 270, p. 190.

BONNET J., 2000, Globalisation, métropolisation : l'effet de la taille sur les activités des grandes villes du monde, in E.DORIER-APPRILL, *les très grandes villes dans le monde*, Ed du temps

BRENNER N., Globalisation as reterritorialisation : the rescaling of urban governance in the European Union, Urban studies, 36 (3) p.431-451

BROOK R, PURUSHOTHAMAN S, HUNSHAL C. (eds.), *Changing frontiers: The Peri-urban Interface Hubli-Dharwad*, India, Books for Change, Bangalore, 2001

CHAMPION T., HUGO G., (eds), 2004, New forms of urbanisation*, beyond the urban-rural urbanisation*, Ashgate, Aldershot

DE BERCEGOL R., *Périurbanisation et eau potable dans l'aire métropolitaine de Chennai* Mémoire de master, sous la direction de K.MARIUS-GNANOU

DUPONT V., Noida : nouveau pôle industriel ou ville satellite de Delhi ? Le projet des planificateurs, ses failles et son devenir, *Revue Tiers Monde*, N° 165, Janvier - Mars 2001, pp. 189-211

DUPONT V., 2002, Le monde des villes, in M.-C. Saglio-Yatzimirsky (dir.), Population et Développement en Inde, Carrefours de géographie, Paris, Ellipses, pp.55-84

DUPONT V., 2007, Conflicting stakes and governance in the peripheries of large indian metropolises, an introduction, *Cities*, Volume 24, No 2, avril 2007, pp. 89-94

DUPONT V. HEUZE D., (Ed.)2007, *La ville en Asie du Sud*, Coll. Purusharta, n°26

DUPUIS J. 1960, *Madras et le nord du Coromandel. Etude des conditions de la vie indienne dans un cadre géographique***,** 588 pages

DPU (ed.), *Living between urban and rural areas. Vol.1: Understanding change in the Peri-urban Interface*, The Development Planning Unit, University College, London, 2004

DPU (ed.), *Living between urban and rural areas*. *Vol.2: Developing an environmental and management process for the Peri-urban Interface*; guiding and working principles, The Development Planning Unit, University College, London, 2004, Development Planning Unit, (ed.), Living between urban and rural areas. Vol.3: Environmental planning and management

initiatives for the Peri-urban Interface; learning from experiences, The Development Planning Unit, University College, London, 2004.
GHORRA-GOBIN C., 2004, Réguler la *borderless economy*, reconceptualiser l'échelle locale, *Vingtième Siècle*. Revue d'histoire no 81 –2004/1, p.81-92
HARRISS J., 2007, Antinomies of empowerment, observation on civil society, Politics and Urban governance in India, *Economic and Political Weekly,* june 30, 2007, pp2716-2724
HERVE T., 2007, *L'émergence des lotissement résidentiels dans les grandes métropoles : le cas de Chennai (Inde), Mémoire de master,* sous la direction de K. Marius-Gnanou
KEIVANI R., MATTINGLY M., 2007, The interface of globalisation and peripheral land in the cities of the South : implications for urban governance and local economic development, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.31.2, 459-74
KENNEDY L., RAMACHANDRAIAH C., 2006, Logiques spatiales d'une stratégie régionale « *high tech* ». L'exemple de HITEC City à Hyderabad (Inde), Flux n°63-64, janvier - juin 2006, pp.54-70
KENNEDY Loraine, 2007,« Shaping Economic Space in Chennai and Hyderabad. The Assertion of State-Level Policies in the Post-Reform Era ». *Purusartha,* (numéro spécial consacré à La ville en Asie du Sud, coordonné par V. DUPONT et D.G. HEUZE), Editions EHESS, Paris.
KENNEDY Loraine, 2007 « Religional Industrial Policies Driving Peri-Urban Dynamics in Hyderabad, India ». *Cities*, (The International Journal of Urban Policy and Planning), Elsevier
KUNDU A., PRADHAN, B.K., SUBRAMANIAN, A., 2002, "Dichotomy of Continuum : Analysis of Impact of Urban Centres on Their Periphery", *Economic and Political Weekly*, vol. 37, no. 14, pp. 5039-5046.
KUNDU A. et al, 2003, Urbanisation and urban governance, search for a perspective beyon neo-liberalism, economic and political weekly, 38 (29), pp.3079-3088
MARIUS-GNANOU K., MORICONI-EBRARD F., 2007, Dynamiques d'urbanisation : des mégacities aux villages urbains, Revue *Urbanisme*, n°355, pp.47-50
MARIUS-GNANOU K., 1997*, L'Inde*, Coll. Méridiens, Ed. Karthala
MOHAN R, DASGUPTA S., 2005, The 21st century : Asia becomes urban, Economic and Political Weekly, Jan 15, 2005 pp.213-224
MUKHOPADHYAY P., 2006, Whither urban renewal, Economic and Political Weekly, march 11,pp.879-884
NAVEZ-BOUCHANINE F., (Ed.),2002, La fragmentation en question des villes : entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ? Paris, l'Harmattan
PAQUOT Th. 2004, *L'Inde côté villes*, L'Harmattan
PETIT O., 2003, *Note de synthèse sur la métropolisation*, Centre de documentation sur l'urbanisme,DGUHC,
http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/metropolisation/metropolisation.htm
RAMACHANDRAIAH C., "Information Technology and Social Development", *in Economic and Political Weekly*, March 22, 2003
SAGLIO (dir.), *Inde population et développement*, Ellipses, 2002
SUIRE R., "Location strategies of ICT firms: from cyber to edge district", *Elsevier*, 2003
SCOTT A.J., (Ed.), 2001, Global City-Regions, New York, Oxford University Press
SHAW A, 1999, Emerging patterns of urban growth in India, *Economic and political weekly* 34, n°16-17, p.969-978
SHAW A., SATISH M.K., 2007, Metropolitan restructuring in post-liberalized India : separating the global and the local, *Cities*, vol 24, n°2 p.148-163

SHAW A., 2005, The peri-urban interface of indian cities : growth, governance and local initiatives, Economic and Political Weekly, 30, n°2, pp.129-136
SHAW A., (ed.) 2007, *Indian cities in transition*, Orient Longman, Chennai, 500p.
SIVARAMAKRISHNAN et al., 2005, *Handbook of Urbanisation in India*, Oxford University Press, New Delhi
RAMANATHAM R., 2007, Federalism, Urban decentralisation and citizen participation, Economic and Political Weekly, feb 24, 2007, p.674-680
TEWARI M., 2005, « Investissement direct étranger et transformation du secteur automobile indien, le cas des fournisseurs au Tamil Nadu », in KENNEDY L., FAURE Y.-A & LABAZEE P., 2005. *Productions locales et marché mondial dans les pays émergents. Brésil, Inde, Mexique.* Paris, IRD-Karthala, pp.156-195
TRIPATHI S., 2007, India must face its SEZ reality*, Far eastern Economic Review*, pp.27-30
TROIN J.-F. (2000), *Les métropoles des « sud »,* Paris, Ellipses, Carrefours de géographie, 160p.
VELTZ P. (2005), *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*, Paris, PUF, coll. Quadrige, 288 p.
DOCUMENTS OFFICIELS
CMDA, Chennai Metropolitan Development Authority, (juillet 1995), *Draft Master Plan for Madras Metropolitan Area, vision 2026*
3i Network, *India infrastructure report 2006, Urban infrastructure*, Oxford University Press, 257p.
Gouvernement du Tamil Nadu (2004a), *Information Technology Departement*, *Policy Notes 2004-2005*, 12p.
Gouvernement du Tamil Nadu (2004b), *Industries Departement, policy notes, 2004-2005*
Gouvernement du Tamil Nadu (2002a), *IT policy 2002 : an outline for online revolution,* 19p.
Gouvernement du Tamil Nadu (2002b), *IT initiatives, IT policy*
Gouvernement du Tamil Nadu (1997), *Information Technology Industry Policy*
MMDA, Madras Metropolitan Development Authority, (juillet 1995), *Draft Master Plan for Madras Metropolitan Area, 2011*
MMDA, Madras Metropolitan Development Authority, (octobre 1991), *Madras 2011 : policy imperatives, an agenda for action*
MMDA, Madras Metropolitan Development Authority, (avril 1975), *Draft Master Plan for Madras Metropolitan Area*

WEBOGRAPHIE

Census of India www.censusindia.net
Development Planning Unit, University College London, UK www.ucl.uk/dpu
NASSCOM, India www.nasscom.org
Mahindra World City, India www.mahindracity.com
Gouvernement du Tamil Nadu : www.tn.gov.in
Chennai Metropolitan Developement Area : www.cmdachennai.com
Agence de développement Sipcot : www.sipcot.com
Agence de développement Elcot : www.elcot.com
Tidel Park, à Taramani : www.itparkchennai.com
Ville nouvelle Mahindra City à Maraimalai Nagar : www.mahindracity.org
National Association of Software and Services Company : www.bpo.nasscom.org