

La construction d'une vaste région économique au nord-ouest de l'Inde : le corridor de développement Delhi-Mumbai

Philippe Cadene

▶ **To cite this version:**

Philippe Cadene. La construction d'une vaste région économique au nord-ouest de l'Inde : le corridor de développement Delhi-Mumbai. Bulletin de l'Association de géographes français, 2017, L'émergence de l'Inde. Dynamiques métropolitaines, ouverture maritime, 94 (1), 10.4000/bagf.302 . halshs-02541064

HAL Id: halshs-02541064
https://shs.hal.science/halshs-02541064

Submitted on 8 Aug 2022

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.

Bulletin de l'association de géographes français
Géographies

94-1 | 2017
L'émergence de l'Inde

La construction d'une vaste région économique au nord-ouest de l'Inde

Le corridor de développement Delhi-Mumbai

The rise of a large economic region in North Western India: the Delhi-Mumbai Development Corridor

Philippe Cadène

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/bagf/302
DOI : 10.4000/bagf.302
ISSN : 2275-5195

Éditeur
Association AGF

Édition imprimée
Date de publication : 28 février 2017
Pagination : 40-61
ISSN : 0004-5322

Référence électronique
Philippe Cadène, « La construction d'une vaste région économique au nord-ouest de l'Inde », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 94-1 | 2017, mis en ligne le 28 février 2018, consulté le 20 avril 2019. URL : http://journals.openedition.org/bagf/302 ; DOI : 10.4000/bagf.302

La construction d'une vaste région économique au nord-ouest de l'Inde : le corridor de développement Delhi-Mumbai

(THE RISE OF A LARGE ECONOMIC REGION IN NORTHWESTERN INDIA: THE DELHI-MUMBAI DEVELOPMENT CORRIDOR)

Philippe CADÈNE*

RÉSUMÉ – *L'émergence d'une grande région en développement au nord-ouest de l'Inde, qui s'étire du Punjab à la partie septentrionale du Maharashtra et dans laquelle Delhi et Mumbai, les deux plus puissantes agglomérations urbaines du pays, tiennent une place essentielle, est manifeste dès le milieu des années 1990 et affirme son existence à partir des années 2000. Cette région obtient une reconnaissance officielle avec la mise en place du projet du Delhi Mumbai Industrial Corridor par L'État indien en 2007. Cet article présente les différentes étapes du développement de cet espace qui tient une place essentielle dans une Inde en cours d'intégration par la globalisation.*

Mots-clés : *Inde – Géographie économique – Géographie régionale – Corridor industriel – Dynamique urbaine*

ABSTRACT – *The emergence of a large developing region in the Northwest of India appears clear from the mid-1990s and asserts its existence since the 2000s. Delhi and Mumbai, the two most powerful urban areas of the country, hold an essential place in this strong economic region stretching from Punjab to the Northern part of Maharashtra. From the 2000s, this area gets official recognition with the establishment of the Delhi Mumbai Industrial Project Corridor by the Indian State in 2007. This paper aims to present the different stages of development of this area, which plays a key role in the process of globalization in India.*

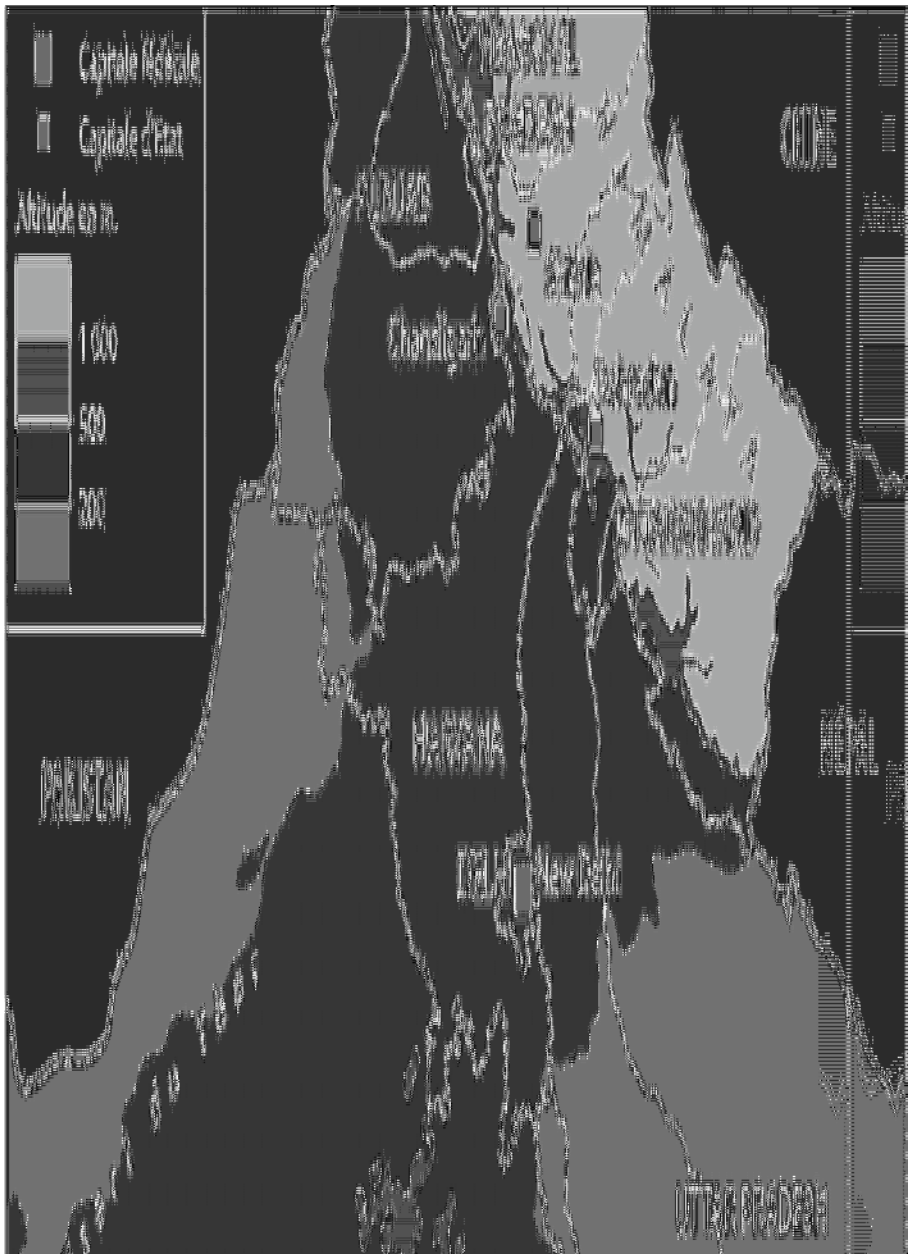
Key words: *India – Economic geography – Regional geography – Industrial corridor – Urban dynamics*

L'État indien a mis en place en 2007, avec la collaboration du gouvernement japonais, un projet d'aménagement très ambitieux concernant la partie nord-ouest du pays, la planification d'un corridor de développement industriel [Department of Industrial Policy and Promotion 2007] liant les deux plus grandes

* Professeur de géographie à l'Université Paris-Diderot - Sorbonne Paris Cité, UMR CESSMA, 5 rue Thomas-Mann, 75205 Paris cedex 13 – Courriel : philippe.cadene@univ-paris-diderot.fr

villes indiennes, Delhi, la capitale politique, et Mumbai, le coeur économique du pays, intégrant également Ahmedabad, ainsi que plusieurs villes du Gujarat, l'un des États indiens les plus dynamiques du point de vue industriel. Le Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) est planifié afin de recevoir de nombreux investissements, publics et privés, dans le but de moderniser ou de construire d'importantes infrastructures de transport et d'encourager le développement de l'industrie et du commerce. Le projet répond aux principes mis en avant par les chercheurs et les aménageurs qui envisagent les corridors comme avantageux en matière de rentabilité des capitaux et efficaces pour réduire les coûts d'acheminement des produits d'un hinterland vers les ports [Notteboom & Rodrigue 2005, Debrie & Comtois 2010].

Cet article désire montrer que la mise en place du Delhi Mumbai Industrial Corridor s'inscrit dans une dynamique bien plus large que le projet lui-même, tant sur le plan des activités ciblées que dans l'espace concerné. Il vise aussi à montrer qu'il s'agit d'une construction progressive, les diverses étapes de ce processus sur les quatre dernières décennies constituant le plan de l'article. La genèse du corridor débute en effet dès les années 1980 avec la libéralisation économique du pays qui conduit à une première réorganisation des divisions territoriales issues de la colonisation, longtemps marquées par les trois ports construits par les Britanniques. La mise en place du corridor devient effective au milieu de la décennie 1990 avec l'affirmation de l'entrée de l'Inde dans la globalisation. Mumbai et Delhi commencent à étendre leur influence loin dans leurs espaces périphériques, incluent dans leur dynamique de nombreuses villes de taille diverse et construisent ainsi autour d'elles des "cités-régions globales" [Scott 2001], puissantes à l'échelle du pays. Au milieu de la décennie 2000 s'affirme le processus d'intégration des divers territoires en développement et l'élargissement de l'espace concerné. L'amélioration des infrastructures routières joue ici un rôle essentiel. Elle s'effectue à l'échelle de la grande région, avec la mise en place de diverses routes alternatives pour relier Delhi et les riches territoires de l'Haryana et du Punjab à Mumbai, dont le rôle de ville portuaire s'accentue, et aux nouveaux ports qui apparaissent sur le littoral du Gujarat et connaissent un essor considérable. De nombreuses villes, de nombreux territoires en développement, émergent le long ou à proximité de ces divers axes, participant à la construction d'une large région économique, longue de plus de 1 500 kilomètres de long et d'environ 500 kilomètres de large. La décision gouvernementale d'aménager le Delhi Mumbai Industrial Corridor s'inscrit donc dans un contexte de forte croissance régionale, manifeste dès les années 1990 [Cadène 2000a], qui s'affirme des années 2000 à aujourd'hui [Cadène 2001 & 2015], plaçant dans une même dynamique des populations extrêmement diverses, au sein desquelles les inégalités s'accentuent. Celles-ci représentent la diversité de l'Inde entière et comprennent désormais de nombreux étrangers.



Carte 1 – L'encadrement du territoire dans le Nord-Ouest de l'Inde

1. La décennie 1980 : croissance urbaine et spécialisation des lieux

1.1. Le poids du modèle territorial colonial

La géographie de l'Inde dans les années 1980 reste marquée par les stratégies économiques ou politiques conduites par les colons britanniques ainsi que par la politique de développement mise en place par Jawaharlal Nehru au moment de l'indépendance du pays en 1947 [Durand-Dastes 1993]. Les trois grands ports de Bombay, Calcutta et Madras dominent l'économie indienne et structurent trois grandes régions autour d'eux, tandis que Delhi, ayant retrouvé son statut de capitale à partir de 1911, occupe une place particulière. Quelques métropoles secondaires, à l'exemple d'Hyderabad, Bangalore, Ahmedabad, servent ensuite de relais régionaux sans être à même d'assurer une dynamique au-delà des territoires les plus proches. A l'exception des régions touchées par la Révolution Verte, dont les plus célèbres sont les plaines du Punjab et de l'Haryana, la majorité des espaces agricoles, ainsi que les régions périphériques que constituent les zones montagnardes, les zones de collines du Centre ou les districts désertiques du Nord-Ouest, restent largement marginales dans l'économie nationale et sont avant tout des lieux d'émigration vers les centres urbains les plus dynamiques.

Les années 1980 apparaissent toutefois comme une période de changement [Cadène 2001]. Elles voient, tout d'abord, le début d'une remise en cause de la politique économique dirigiste établie par Nehru, tandis qu'intervient un commencement de libéralisation de l'économie et d'ouverture vers l'extérieur. Elles connaissent ensuite le développement de certains secteurs économiques, à l'exemple de la pharmacie ou des services informatiques, qui vont faire émerger l'Inde comme un pays capable d'offrir sur le marché mondial des technologies sophistiquées à bas coût.

1.2. L'affirmation de Bombay et l'ascension de Delhi

Ces deux caractères nouveaux, libéralisation de l'économie, phénomène certes encore timide, et développement de technologies de pointe, compétitives à l'échelle du monde, vont produire une dynamique particulièrement bénéfique pour Bombay. La capitale maharate, ayant ravi à Calcutta la place de premier port et de première ville industrielle du pays après l'Indépendance, devient une immense métropole, coeur de la dynamique économique indienne et plaque tournante pour la plupart des échanges avec l'étranger. Les industries chimiques et pharmaceutiques s'implantent nombreuses en périphérie. Bollywood devient le premier lieu de production de films au monde, capable de proposer une expression cinématographique originale bien au-delà des frontières indiennes. Les services supérieurs offrent enfin le caractère majeur de la ville, qui bénéficie de la présence de la très grande majorité des sièges

sociaux des grandes entreprises, ainsi que du développement de services financiers modernes, dont une bourse dynamique. Plusieurs importants projets d'aménagement viennent appuyer l'affirmation de Bombay comme première ville de l'Inde. On peut citer la construction de Navi Mumbai, commencée dans la décennie précédente, ou encore l'établissement, au sud de la baie, à Nhava Shava, d'un port moderne, Jawaharlal Nehru Port, planifié dès le milieu des années 1960, mais inauguré seulement en 1989.

Dans les années 1980, la montée en puissance de Delhi est un changement d'importance sur le plan de l'organisation territoriale [Cadène 2000b]. Ce phénomène apparaît d'ailleurs comme une sorte de rattrapage logique d'une ville ayant retrouvé son statut de capitale politique et asseyant son pouvoir sur l'ensemble de l'Inde. La croissance économique ne vient que près de quarante ans après, avec, d'une part, l'installation de grandes entreprises attirées par la proximité des centres de décision politiques et, d'autre part, les effets de la Révolution verte dans les Etats voisins du Punjab et de l'Haryana qui, combinée à un développement industriel de ces mêmes régions, conduit à l'installation à Delhi de nombreuses investisseurs.

1.3. La spécialisation des métropoles secondaires

Nombreuses sont les autres villes qui, au nord-ouest de l'Inde, se trouvent également engagées au cours les années 1980 dans une dynamique forte. Il s'agit d'agglomérations urbaines de plusieurs centaines à plusieurs millions d'habitants, qui connaissent une croissance démographique rapide et un processus de spécialisation économique les préparant à participer à une dynamique collective, fondée sur une valorisation des avantages comparatifs. Une trentaine d'années après l'Indépendance, ces changements sont largement liés à l'action d'un Etat très fortement interventionniste, s'efforçant de moderniser les structures productives, tant dans l'industrie et les services supérieurs que dans l'agriculture, et de répartir le plus équitablement possible les activités sur le territoire, aboutissant à une spécialisation de leur économie.

Au nord de la région, ce sont d'abord les villes du Punjab et de l'Haryana qui, malgré des violences politiques liées à un mouvement indépendantiste sikh, sont en croissance et bénéficient de la spécialisation de leur économie : Amritsar, centre principal de pèlerinage pour les Sikhs, Jalandhar, avec de nombreux hôpitaux, Ludhiana, centre industriel textile et mécanique, et Chandigarh, construite selon un plan de Le Corbusier au début des années 1950 pour accueillir les réfugiés de la Partition, important centre administratif, et hébergeant de nombreuses industries, particulièrement dans le secteur de la mécanique.

Au sud de Delhi se trouvent plusieurs anciennes capitales royales de L'État du Rajasthan qui profitent de leur patrimoine et d'un riche artisanat d'art pour développer le tourisme, à Jaipur, puis Udaipur et Jodhpur. Vient ensuite

Ahmedabad, grosse ville industrielle depuis le XIXe siècle, qui bénéficie d'importants investissements dans le secteur de la chimie et de la pharmacie, et d'un développement considérable des activités commerciales en tout genre. Baroda, non loin, centre intellectuel et universitaire, voit l'implantation d'une raffinerie qui devient rapidement la plus grande du pays, alimentée les gisements pétroliers du golfe de Cambay. Plus au sud encore, à 250 km de Bombay, Surat, le grand port de l'Inde précoloniale, connait le développement de la taille du diamant et du textile de luxe. Davantage dans les terres, Nashik devient un important centre de sous-traitance de l'industrie automobile. Au sud-est de Bombay enfin, Pune développe ses activités universitaires tout en devenant un pôle de l'industrie mécanique nationale.

1.4. Le développement de districts industriels

Ce développement des années 1980 n'est pas limité aux grandes villes. Se structurent en effet dès cette période des centres industriels nouveaux, agrégations de petites et moyennes entreprises, spécialisées dans une production particulière et capables, grâce à d'étroites collaborations entre elles, d'innover et de commercialiser au loin. Il s'agit là de véritables districts industriels [Bagnasco 1977, Becattini 1993]. Si beaucoup se développent dans les périphéries des grandes agglomérations et participent à la spécialisation de leur économie, beaucoup se mettent en place, au cours la période, dans de petites villes éloignées des métropoles, entrainant un bouleversement de la société et de l'économie des petites régions rurales qu'elles commandent.

Les districts industriels des années 1980 sont tous construits à partir d'activités productrices déjà présentes qui se modernisent quelque peu, se multiplient en se complexifiant et, surtout, en expédiant les produits au loin [Cadène & Holmstrom 1998]. Le développement s'effectue par le contournement des systèmes complexes de contrôle et de taxation des activités mis en place par les bureaucraties locales, tout en profitant des opportunités offertes par les politiques de soutien aux petites et moyennes industries. Il serait difficile de citer tous les lieux où des structures productives de ce type se développent au sein du futur territoire mégalopolitain. Dans les grandes villes, il est possible de citer, à Delhi, le quartier de Wazirpur au nord-ouest de la ville où sont fabriqués ustensiles de cuisine et produits de cuir, ou le quartier d'Okhla au sud spécialisé dans le travail du cuir, ou encore les quartiers de Kirtinagar et de Tilak Nagar respectivement à l'ouest et au nord-est connus pour leurs fabricants de meubles. A Jaipur, certains quartiers du centre sont consacrés à la taille des pierres semi-précieuses, tandis qu'à Surat certains lieux sont célèbres pour la taille de diamants, de même qu'à Ahmedabad où l'on trouve aussi des districts spécialisés dans la production de meubles, de papier, de chaussures ou de savon. Les villes petites et moyennes où de tels districts se mettent en place dans les années 1980 sont nombreuses : au Punjab, Kartarpour produit des

meubles, Jalandhar du cuir, Kapurthal est connu pour ses moulins à riz ; au Rajasthan, Rajsamand produit des mosaïques de marbre, plusieurs villes de la région du Shekhawati des meubles ; au Gujarat, Bhavnagar est célèbre pour la taille des diamants, Jamnagar pour les meubles et les produits en cuivre, Rajkot pour son huile, Jetpur pour ses textiles imprimés, Morvi et Wankaner pour leurs mosaïques ; au Maharashtra, la ville d'Akola produit de l'huile et de la farine de dal, Bhandara possède des moulins à riz, Chandrapour fabrique des tuiles et Dhule de la poudre d'épices.

2. Au milieu de la décennie 1990 : la mise en réseau des pôles

2.1. La croissance et l'ouverture des années 1990

La décennie 1990 affirme la tendance engagée au cours des années précédentes et précipite l'Inde dans le changement [Rottermund 2008]. L'année 1991 apparaît comme symbolique de l'intégration de l'Inde à la globalisation. Les déséquilibres financiers créés par le début d'ouverture de l'économie obligent en effet l'Inde à gager ses réserves d'or auprès de la banque d'Angleterre et à souscrire un prêt de 1,8 milliards de dollars auprès du Fonds Monétaire International, soit la plus forte somme alors jamais attribuée à un Etat par cet organisme [Dash 1999, Boillot 2006]. Manmohan Singh, un économiste ayant effectué une brillante carrière au sein de l'État indien, mais aussi dans les organes financiers internationaux, est nommé Ministre de l'Economie et engage rapidement le pays dans une série de réformes. Le « Licence Raj », système complexe de contrôle de l'économie par l'État, est abandonné pas à pas. Les entreprises indiennes se voient progressivement mises en compétition avec l'étranger, obtenant en contrepartie la liberté de leur action, tandis que les exportations sont encouragées. Les efforts de L'État portent sur le développement des infrastructures de transport et de communication. Le résultat marquant, pour la décennie, est la construction d'un système de télécommunication efficace sur l'ensemble du territoire national. De nombreux projets de modernisation des ports sont lancés, dont, sur la côte ouest, le doublement du port de Mumbai et le développement de plusieurs autres, de moindre importance, sur le littoral du Gujarat, ainsi que, sur la côte est, le doublement du port de Chennai et le développement du port de Visakhapatnam [Charlier 2015]. La libéralisation des transports aériens se traduit par la création de plusieurs compagnies privées et par la multiplication de l'offre de vols. L'économie indienne s'engage dans une croissance rapide, dépassant les deux chiffres pour l'industrie. Tandis que les entreprises, créatrices de biens, mais aussi de services, se multiplient, certains secteurs commencent à prendre leur place sur le marché mondial, comme la production pharmaceutique ou l'offre des services informatiques. Dix ans après la Chine, l'Inde se positionne parmi les pays émergents.

2.2. Mumbai et Delhi s'intègrent aux réseaux de la globalisation

Puissants centres économiques, Mumbai et Delhi bénéficient immédiatement de la dynamique mise en place. A Mumbai, tandis que la production textile qui constituait une part importante des activités diminue, les industries chimiques et pharmaceutiques accroissent leur présence. Les activités financières, déjà prépondérantes à l'échelle du pays, accentuent leur importance. De nombreuses entreprises de services informatiques prennent leur essor. Le nombre de sièges sociaux ne cesse de croître. L'aéroport et le port augmentent considérablement leurs trafics, renforçant encore le rôle de la ville comme plateforme première pour les transactions avec l'étranger. Un processus semblable concerne Delhi, qui connait une croissance très rapide de son économie. La ville bénéficie de la dynamique régionale basée autant sur l'agriculture que sur l'industrie ou les services, les richesses de la Révolution Verte au Punjab et dans l'Haryana s'investissant dans les activités urbaines. Delhi bénéficie également de son statut de capitale, hébergeant haut-fonctionnaires, diplomates, journalistes et lobbyistes divers. Elle reçoit d'ailleurs de façon privilégiée les sièges sociaux régionaux de nombreuses entreprises étrangères.

Au milieu de la décennie, les deux plus grandes métropoles indiennes commencent à être insérées au sein des réseaux globaux. La concentration des sièges de grandes entreprises et des services de haut niveau leur permet en effet de participer, certes à un niveau secondaire, au réseau des centres nerveux de l'économie mondiale et les intègre dans des flux d'échanges globaux.

2.3. Mumbai et Delhi au coeur de "cités-régions globales"

La croissance économique entraîne rapidement des effets sur l'organisation des territoires. Mumbai renforce ses capacités de décision et d'investissement déjà très fortes, ainsi que son rôle de centre commercial et de hub pour les transports. Les liens avec les villes de la région se font plus étroits, construisant vers le nord un réseau serré le long du littoral marathe et gujarati jusqu'à Ahmedabad, tandis que Pune, au sud, se trouve intégrée dans la dynamique économique de Bombay. Dans l'ensemble des villes de la région, les bourgeoisies locales cherchent à profiter des opportunités données par la libéralisation de l'économie pour valoriser les ressources ou les savoir-faire présents dans leurs villes et les petites régions qu'elles commandent. Les investissements, souvent en partenariat, dans l'industrie, mais aussi les services, sont généralement recherchés auprès des hommes d'affaires de Mumbai ou d'autres villes de la région. Delhi se renforce d'une couronne industrielle, intégrant des villes sur plusieurs dizaines de kilomètres à sa périphérie. Elle tisse dans le même temps des liens de plus en plus étroits au sein d'un vaste territoire qui s'étend de la frontière pakistanaise au nord-ouest, dans lequel se trouvent Amritsar, Ludhiana ou Chandigarh à l'ouest, Kanpur et

Lucknow à l'Est, intégrant étroitement, au sud, les villes de Jaipur et d'Agra, qui connaissent toutes deux un développement impressionnant du tourisme grâce à leurs monuments célèbres dans le monde entier.

Principales villes indiennes, relais essentiel des processus de globalisation dans le pays, Mumbai et Delhi apparaissent ainsi à partir du milieu de la décennie 2000 comme des cités-régions globales. Elles constituent en effet de vastes agglomérations polycentriques étendues bien au-delà des territoires hautement densifiés des villes anciennes, sur des espaces périurbains complexes, plaçant ainsi sous leur influence directe des villages encore ruraux, des villes petites et moyennes, voire des villes millionnaires [Cadène 2008]. Mumbai et Delhi sont aujourd'hui constituées d'une multiplicité de lieux fortement différenciés, comprenant aussi bien des pôles industriels et de services que des espaces essentiellement résidentiels, voire encore largement agricoles.

2.4. Le développement de corridors liant les villes

La multiplication des investissements, le plus souvent implantés dans des activités le long des principaux axes de transport, conduit à la construction de relations très actives entre les villes proches, quelle que soit leur taille. Se mettent ainsi en place des corridors interurbains qui tendent à se spécialiser dans les productions déjà présentes dans les villes qu'ils relient, tout en recevant également un ensemble de services liés à la présence des entreprises : écoles et instituts supérieurs privés, restaurants et hôtels, établis le long de ces corridors sur plusieurs dizaines de kilomètres, voire plus de cent kilomètres. Facilitant grandement la vie des entreprises, des ensembles de résidences sont construits le long des axes et permettent d'héberger les salariés. Ceux-ci sont nombreux à circuler le long de ces corridors interurbains, s'ajoutant aux flux à plus longue distance, sur des routes parcourues nuit et jour par des automobiles, des autobus, des camions, mais aussi de très nombreuses motos et mobylettes.

Au nord de Delhi, dans l'État du Punjab, le corridor Ludhiana-Jalandhar peut être cité [Kaur 2008]. Il couvre une distance de 59 km le long de la National Highway n°1 allant d'Amritsar à Delhi et passant par trois petites villes, Phagwara, Goraya et Phillaur. La croissance démographique et industrielle de l'ensemble de la zone est extrêmement rapide et les villes sont de plus en plus spécialisées. Jalandhar, au nord de la zone, produit des équipements sportifs et chirurgicaux et des objets en caoutchouc ; Phagwara fabrique des textiles, des moteurs diesel et des équipements électriques ; Goraya et Phillaur fabriquent des pièces de moteur, des équipements agricoles et possèdent des industries agro-alimentaires ; Ludhiana enfin est connue pour ses industries de bicyclettes, de pièces automobiles, de bonneterie et de machines à coudre. Le trafic le long du corridor augmente au gré des implantations industrielles, tout

particulièrement celui des véhicules commerciaux, tandis que de très nombreux activités sont créées pour assurer les services au quotidien, notamment de petits stands proposant de la nourriture ou du thé, une coupe de cheveux ou un rasage rapide, etc… Les villes de Phagwara et Goraya se trouvent ainsi de plus en plus liées à Jalandhar par un ruban d'urbanisation continue. Il en est de même pour Ludhiana et Phillaur, tandis que la valeur des terres agricoles tend à doubler sous la pression des investisseurs. Seul l'espace entre Goraya et Phillaur reste encore majoritairement agricole.

Une pareille dynamique peut aussi être observable dans l'État du Rajasthan, entre Jaipur et Ajmer, avec un corridor de 132 km incluant dix petites villes le long de la National Highway n°8 reliant Delhi à Mumbai [Mondal 2008]. 75% des industries de l'État sont localisées dans cet espace ainsi que deux Special Economic Zones [Kennedy 2015] sur les trois que possèdent l'Etat.

Un autre corridor, situé plus au sud, lie Vadodara à Bharuch [Dahiya 2008]. Long de 81km, il s'étend le long de la National Highway n°8 et réunit, dans une dynamique commune, un ensemble de petites villes sur une largeur d'environ une centaine de kilomètres, allant tout particulièrement jusqu'au golfe de Cambrai où se trouve une part des puits off-shore indiens, ce qui entraine un développement d'industries pétrolières dans la zone. Le développement industriel est puissant et diversifié, dans des domaines clés pour l'économie indienne : électronique et informatique, mécanique, céramique, pharmacie.

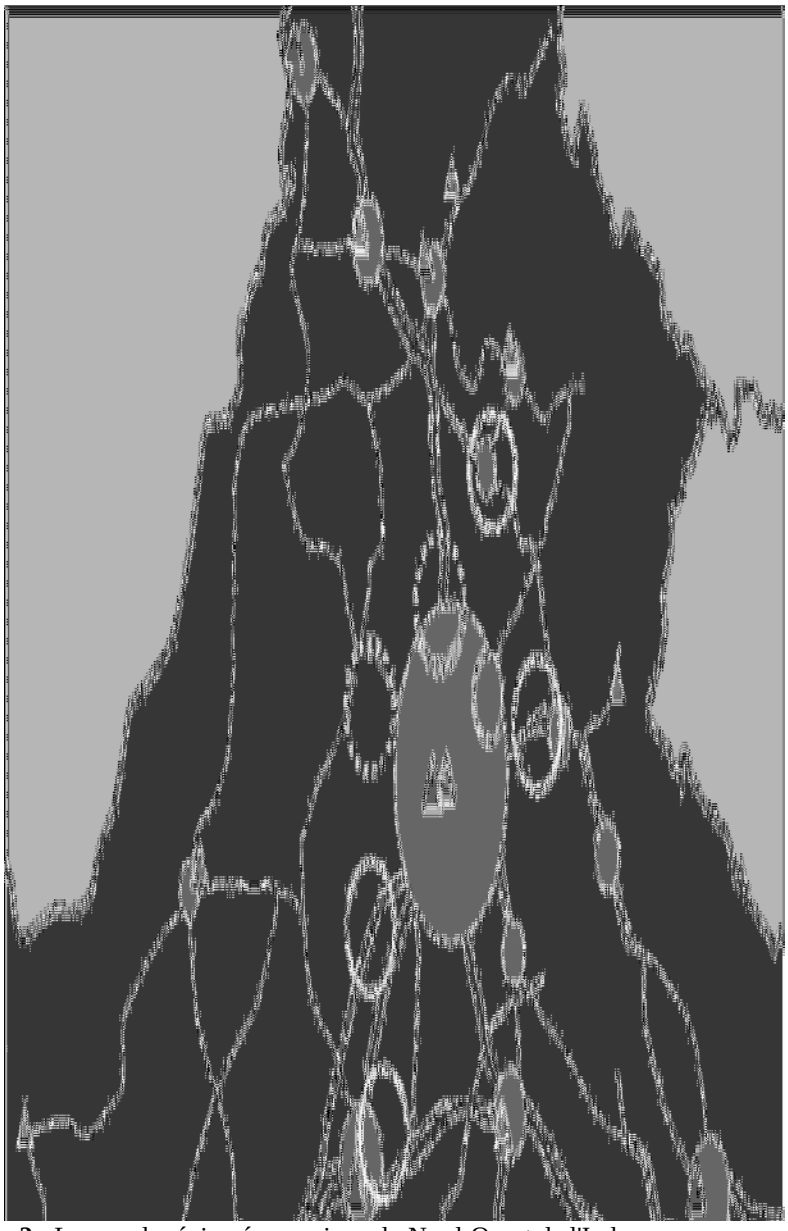
Enfin, tout au sud, le long des 180 km de l'Expressway liant Mumbai à Pune, de la National Highway n°4 et de la ligne de chemin de fer, des zones industrielles apparaissent, tandis que se multiplient les industries mécaniques et informatiques, assurant la base d'un espace qui deviendra dans la décennie suivante l'une des zones les plus dynamiques du pays, faisant de Pune une sorte de ville satellite de Mumbai.

3. Au milieu de la décennie 2000 : l'émergence d'une grande région économique

3.1. L'affirmation de l'Inde dans la globalisation

Avec le tournant du millénaire, l'intégration de l'Inde à la globalisation s'accentue, apparaissant désormais incontournable. Malgré les changements de gouvernement, les réformes libérales se poursuivent, continuant à desserrer le contrôle exercé sur les entreprises par une administration tatillonne, à ouvrir le pays aux produits et investissements étrangers et à favoriser les exportations. Tandis que les joint-ventures entre compagnies nationales et étrangères se multiplient, que s'ouvrent de plus en plus nombreuses des Special Economic Zones, l'Inde voit se moderniser certains des secteurs dans lesquels elle a des atouts, comme la production pharmaceutique ou la joaillerie, et se poursuivre le

développement de secteurs nouveaux, en particulier la création logicielle et les services informatiques.



Carte 2 - La grande région économique du Nord-Ouest de l'Inde

L'économie s'installe dans des taux de croissance élevés, approchant ou égalant ceux des pays émergents d'Asie orientale. Avec une production industrielle connaissant une augmentation annuelle de près de 10% et la multiplication des emplois, en particulier dans les villes, les personnes capables de consommer des biens industrialisés sont de plus en plus nombreuses et les inégalités sociales, déjà fortes, s'accentuent. Il en est de même des disparités régionales. Tandis que les espaces montagnards du Nord et du Nord-Est, ainsi que les zones de collines du Centre et Centre-Est, restent comme à l'écart de la dynamique du pays, une bonne partie de la plaine indo-gangétique, des plaines littorales et la pointe méridionale du pays connaissent une croissance marquée, combinant en de nombreux endroits développement de l'industrie et des services, aussi bien que de l'agriculture et de l'artisanat. Dans ces territoires en croissance, la situation des populations pauvres tend à s'améliorer comme le montre une étude qui compare les Etats indiens sur ce plan [Alkire & Seth 2006]. La pauvreté de masse reste toutefois un fléau, la croissance pouvant avoir des effets pervers, les réformes libérales fragilisant les plus démunis, en dépit des mesures sociales prises [Milbert 2015] et la modernisation des territoires urbains se traduisant par l'éviction des habitants pauvres des centres urbains [Dupont 2013].

3.2. L'intégration des territoires à l'échelle de la grande région du Nord-Ouest

L'accentuation des inégalités territoriales se fait au bénéfice des régions de Delhi et Mumbai qui accentuent leur interrelation et contribuent, par leurs investissements, à développer les espaces intermédiaires. Deux processus sont à l'oeuvre. Le premier correspond à la poursuite de l'extension rapide des plus grands pôles urbains, Delhi et Mumbai accentuant leur capacité de contrôle sur les territoires régionaux où elles se situent [Cadène 2008]. Le second processus se traduit par la poursuite du développement des corridors entre les villes, conduisant à la mise en réseau des localités urbaines moyennes et petites qui s'engagent dans une dynamique de croissance économique rapide, renforcent leur ouverture sur les marchés nationaux et s'engagent toujours plus nombreuses dans la compétition internationale.

Cette situation rend nécessaire une augmentation de la productivité du travail, par l'accroissement des investissements entrepreneuriaux, mais aussi l'établissement d'une éducation de qualité pour former la main d'oeuvre nécessaire, l'aménagement de villes possédant des quartiers résidentiels modernes dotés de tous les services pour retenir les cadres, aussi bien sur le plan de la santé que sur celui des loisirs. Il apparait également nécessaire de trouver les moyens de réduire la pauvreté d'une large fraction des populations et d'améliorer leurs conditions de logements et leur accès aux services. Points essentiels, les infrastructures de transport doivent être diversifiés et rapides,

tandis que les télécommunications les plus modernes sont indispensables.

Les investissements nécessaires peuvent être engagés par les municipalités, les États ou l'Union, mais, dans la décennie 2000, ils commencent à provenir de l'extérieur, entreprises étrangères dans le cas de la production et des services liés, mais aussi banques internationales et même gouvernement étrangers pour le développement des infrastructures. Les investissements attirent de nouveaux capitaux qui, à leur tour, font venir des investissements supplémentaires, tous implantés dans les grandes villes ou le long des voies de communication qui se structurent, s'élargissent et ouvrent de nouveaux territoires aux investissements.

C'est ainsi que le processus d'intégration dans l'ensemble de la région s'effectue grâce à ces investissements et au travers de la mise en connexion des multiples secteurs en développement présents le long des voies de communication qui lient la grande région de Delhi et celle de Mumbai à travers le Rajasthan et le Madhya Pradesh.

3.3. L'importance des infrastructures de transport

L'intégration du territoire s'effectue d'abord au travers des routes principales. L'itinéraire privilégié est l'autoroute qui remplace en partie l'ancienne National Highway n°8. Participant d'un projet national reliant les principales métropoles indiennes, le Golden Quadrilateral National Highway [Ghani & al. 2016], entrepris en 1999 et achevé en 2012, l'autoroute liant Delhi à Mumbai passe par Jaipur, Beawar, Bhilwara, Ahmedabad et Surat. Cette voie est cependant souvent délaissée par les chauffeurs routiers qui préfèrent utiliser l'ancienne route entre Beawar et Udaipur afin d'éviter le péage sur une partie du trajet. Toutefois, un second itinéraire important, élargissant vers l'Est la dynamique régionale, relie Delhi à Mumbai en utilisant la National Highway n°2 jusqu'à Agra, puis la National Highway n°3 qui passe par Shivpuri, Guna, Indore et Dhule. Enfin, un autre itinéraire, bien plus à l'ouest, est emprunté par les camions venant du Punjab, traversant le désert du Thar par Bikaner, Jaisalmer et Barmer, et se rendant aux nouveaux ports de Kandla et de Mundra au Gujarat.

Il ne faut pas oublier les voies ferrées qui tiennent une grande place pour le transport des marchandises mais aussi des passagers. Deux d'entre elles, aboutissant à Mumbai, sont très importantes, l'une au centre de la région, par Jaipur, Ajmer et Ahmedabad, l'autre à l'Est par Kota, Ratlam et Baroda. De nombreuses lignes secondaires relient les villes entre elles et surtout assurent la connexion avec les autres ports de la région.

Les ports jouent un rôle fondamental dans la structuration de cette grande région économique, jouant un rôle clé dans l'ouverture du pays à la globalisation. Mumbai reste le port essentiel du pays, bien que les trois autres ports de la région ayant un trafic international, Kandla, Mundra ou Pipavav, sur

le littoral du Gujarat, connaissent un développement rapide grâce à leurs infrastructures répondant aux normes internationales.

Les aéroports prennent une place toujours plus importante. Celui de Delhi avec 36,88 millions de passagers par an et celui de Mumbai avec 32,22 millions sont essentiels pour le trafic international, mais apparaissent également comme les centres majeurs de communications aériennes intérieures, tout particulièrement dans le Nord-Ouest du pays. Les aéroports régionaux se développent également, souvent grâce à de nouveaux bâtiments, l'aménagement des pistes et l'accroissement des vols. Outre ceux de Mumbai et de Delhi, cinq autres reçoivent des vols internationaux dans la région. Vingt-six opèrent à l'échelle nationale, dont huit au sein d'enclaves commerciales incluses dans des bases aériennes militaires.

Les télécommunications, enfin, font l'objet d'une grande attention de la part des pouvoirs publics [Dossania 2002]. À la construction, à partir du milieu des années 1990, d'un réseau de téléphonie fixe succède dans la décennie suivante l'encouragement des compagnies de télécommunications mobiles tandis que la mise en place d'un câble à haut débit reliant Delhi à Mumbai assure la bonne qualité des échanges sur internet.

4. La mise en oeuvre d'un projet d'État : le Delhi Mumbai Industrial Corridor

4.1. La construction d'infrastructures dans le cadre d'une collaboration indo-japonaise

À la fin de la décennie 2000, les liens entre les deux grandes régions métropolitaines indiennes, Delhi et Mumbai, et les investissements dans l'ensemble de la région ont atteint un niveau qui ne peut plus échapper, ni au gouvernement indien, ni aux intérêts étrangers. Voit ainsi le jour un programme étatique, construit en collaboration avec le gouvernement japonais, visant à planifier la construction des infrastructures et à susciter les investissements pour consolider les infrastructures de transport entre les deux villes et renforcer développement sur une bande de 150 km de part et d'autre de cet axe. Nommé Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC), ce programme est mis en oeuvre depuis 2007 par la Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC), créée dans le but de coordonner les activités des différents partenaires de ce projet. Le gouvernement indien contrôle 49% des parts de la DMICDC, qui comprend quatre autres partenaires, la Japan Bank for International Cooperation (JBIC) pour 26%, la Housing and Urban Development Corporation Limited (HUDCO) pour 19,9%, l'India Infrastructure Finance Corporation Limited (IIFCL) pour 4,1% et la Life Insurance Corporation of India (LIC) pour 1%. La DMICDC prend en charge des projets au profit des administrations des six Etats

concernés – Uttar Pradesh, National Capital Region de Delhi, Haryana, Rajasthan, Gujarat et Maharashtra – et suscite les Partenariats Public-Privé (PPP) nécessaires pour trouver les sommes indispensables à leur réalisation. Le projet est ambitieux, les investissements ayant été prévus à hauteur de 90 milliards de USD en 2008 pour les neuf années suivantes. Il s'agit largement d'impliquer le secteur privé et de faire appel à des financements internationaux. Un accord est signé entre, d'une part, le Department of Industrial Policy and Promotion (DIPP) du Ministry of Commerce and Industry indien et, d'autre part, le Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) japonais. L'ensemble du projet est structuré autour de la construction d'un système de transport de fret multimodal de 1 483 km reliant Dadri à la périphérie Est de Delhi au Jawaharlal Nehru Port au sud de Mumbai. Il vise d'abord la consolidation de la fraction Delhi-Mumbai du « Golden Quadrilateral » par l'aménagement en parallèle d'une voie ferrée rapide pour le fret ("Dedicated Freight Corridor") avec des trains porte-conteneurs à double empilage, tirés par de puissantes locomotives, avec des wagons capables de supporter des charges de 25 tonnes. Il comprend évidemment la construction d'un réseau électrique capable d'assurer le bon fonctionnement des infrastructures et des équipements afin de permettre une inter-modalité efficace entre le rail, la route, les ports et les aéroports sur l'ensemble de l'axe. Neuf centres d'échanges doivent être aménagés afin de faire le lien entre la DFC et les lignes ferroviaires existantes. Au-delà de la voie ferrée rapide pour le fret, les investissements concernent le développement des aéroports de la région, des ports, la construction de deux centrales électriques, l'élargissement à six voies de la récente autoroute et l'amélioration des routes principales.

4.2. Multiplication et diversification des investissements publics et privés

La construction des infrastructures compte pour 35 à 45% des investissements prévus tandis que le reste, soit 60 à 65%, doit être financé par des PPP. Au total, tout un ensemble de projets spécifiques participe du projet global : leur nombre et les échéances de réalisation, selon les documents officiels, tendent à se modifier au cours des années, en lien avec l'environnement économique et politique changeant du pays. Afin de compléter les financements prévus par l'État indien, L'État japonais et les firmes japonaises, ont fait appel aux investissements privés d'autres pays, tandis que des modalités de gouvernance spécifiques, innovantes en Inde, sont décidées, au niveau des différents projets, afin de répondre à la diversité des parties en présence.

Visant à étendre son influence des deux côtés des voies de communication, le DMICDC prévoit, dans les premiers textes présentés [Department of Industrial Policy & Promotion, 2007], des investissements dans six Investment Regions (IRs) et six Industrial Areas (IAs), désignées comme prioritaires au

cours de la période 2008-2012 qui correspond à la première phase de développement du projet. Une IR est prévue dans chacun des six Etats. Cinq IRs supplémentaires sont proposées dans une seconde phase, ainsi que sept autres IAs. Des projets visant à offrir des logements attractifs pour les cadres et les ingénieurs sont aussi prévus avec l'adjonction d'Integrated Townships aux zones industrielles et la création de villes nouvelles à la périphérie des plus grandes agglomérations.

Statut	N° carte	Zone	Etat	Spécialisation
PHASE 1				
Investment Region	1	Manesar-Bawal	Haryana	sous-traitance automobile
	2	Dadri-Noida-GhaziIRabad	Uttar Pradesh	pas spécialisée
	3	Khushkhera-Bhiwadi-Neemrana	Rajasthan	sous-traitance automobile
	4	Pitampura-Dhar-Mhow	Madhya Pradesh	pas spécialisée
	5	Bharuch-Dahej Investment Region	Gujarat	pétrole, chimie, pétrochimie
	6	Igatpuri-Nashik-Sinnar	Maharashtra	pas spécialisée
Industrial Area	7	Faridabad-Palwal	Haryana	pas spécialisée
	8	Meerut-Muzaffarnagar	Uttar Pradesh	pas spécialisée
	9	Jaipur-Dausa	Rajasthan	marbre, cuirs et textiles
	10	Neemuch-Nayagaon	Madhya Pradesh	pas spécialisée
	11	Vadodara-Ankleshwar	Gujarat	pas spécialisée
	12	Alewadi-Dighi	Maharashtra	industrialo-portuaire

Tableau 1 – Les Investment Regions et les Industrial Areas du Corridor [Première Phase]

Le développement industriel constitue l'objectif principal et de nombreuses Special Economic Zones ou Export Processing Zones, visant à favoriser les investissements étrangers, sont planifiées ou déjà en construction. De nombreuses zones industrielles de petite taille ainsi que des districts industriels rassemblant de petites et moyennes entreprises bénéficient de cette dynamique. L'implantation d'entreprises dans le domaine des hautes technologies, des biotechnologies et de l'agro-industrie est particulièrement souhaitée, parfois dans le cadre de projets particuliers, à l'exemple de Smart Cities, d'IT/ITES/Biotech Hubs et d'Agro-Processing Hubs.

4.3. La création de vingt-quatre smart cities

Le développement des villes est au coeur du projet. Au sein du corridor, vingt villes étaient impliquées dans un programme de modernisation urbaine mis en place en 2005, la Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission [Ministry of Urban Employment and Poverty Allevation & al. 2005, Kundu 2014], mais, dès 2011, le DMICDC se lance dans un projet spécifique, visant à construire sept Smart Cities le long du corridor. Le but est d'offrir des services de qualité pour les couches moyennes indiennes, en plein développement, à la fois promoteurs et bénéficiaires de la croissance et de la globalisation. Il s'agit aussi de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur des nouvelles technologies. Un an plus tard, en 2012, le ministre chargé du développement urbain, Kamal Nath, déclarait d'ailleurs que la phase 2 de la JNNURM allait mettre l'accent sur le développement de Smart Cities. A la suite de la victoire de la National Democratic Alliance (NDA) en 2014, le nouveau gouvernement dirigé par Narendra Modi, homme fort du BJP, poursuit l'idée avec un nouveau programme très médiatisé, prévoyant de construire cent Smart Cities à l'échelle du pays. Ces villes sont en effet présentées comme étant à même d'offrir le cadre adapté au développement d'une industrie capable de prendre sa place dans l'économie mondiale, à la satisfaction des demandes des membres des couches moyennes pour des services urbains de qualité, à la réduction des dépenses énergétiques et à la protection d'un environnement largement mis à mal par une urbanisation non maîtrisée [Komninos 2008]. Dans le projet du gouvernement indien, celles-ci seraient en fait des satellites de villes existantes, offrant des espaces répondant au besoin d'un système économique désormais mondialisé. Vingt d'entre elles, où les opérations seraient engagées au plus rapidement, ont été désignées comme prioritaires.

Ce ne sont plus désormais sept Smart Cities à construire le long du DMIC, mais vingt-quatre qui sont annoncées dans les documents officiels présentant le projet. Si l'on prend en compte l'ensemble de l'aire d'influence de la DMIC, - la grande région dynamisée par les deux « cités-régions globales » construites autour de Delhi et de Mumbai et par les territoires en développement situés entre elles-, ce ne sont alors pas moins de trente-trois projets de Smart Cities qui sont concernées sur les 100 envisagés en Inde, tandis que neuf font partie des vingt considérés comme prioritaires. Le développement de Smart cities accompagne ainsi désormais le projet du DMIC.

4.4. La mise en place de services de haut niveau

La construction d'une trentaine de Smart cities, encore à réaliser, ne suffira pas évidemment à combler les besoins de la région en investissement dans des services de haut niveau qui apparaissent comme indispensables au développement d'une vaste région fortement intégrée aux processus de

globalisation. L'offre commerciale reste encore éloignée des standards internationaux. En outre, l'offre en matière d'enseignement secondaire et supérieur, de santé et de loisirs n'atteint pas le niveau suffisant pour répondre aux besoins d'une économie globalisée. Pourtant les investissements sont nombreux le long du DMIC et dans toute la région. Celle-ci, par son dynamisme, apparait très attractive pour les investisseurs privés et concentre, par ailleurs, de nombreux investissements publics liés aux multiples projets élaborés par les Etats ou les municipalités. Les investissements privés concernent les très nombreux malls construits dans les villes où s'installent des boutiques destinées à une clientèle aisée. Ils concernent aussi des écoles privées, instituts d'enseignement supérieur, hôpitaux qui se multiplient, palliant les carences du service public.

Les établissements publics d'enseignement ou de soins de haut niveau, souvent financés par l'Union et non par les Etats, sont peu nombreux. Leur nombre s'accroit cependant car le gouvernement indien a conscience de l'enjeu que représentent l'éducation et la santé et crée de nouveaux centres d'excellence dans ces domaines. Plusieurs de ceux-ci, récemment créés, l'ont été dans le Nord-Ouest du pays, à exemple des Indian Institutes of Technology d'Indore et de Jodhpur ou des All India Institutes of Medical Sciences de Jodhpur. La privatisation de l'éducation ou de la santé ne semble toutefois pas répondre entièrement aux besoins, car la qualité de l'enseignement [Gandhi Kingdon 2007] ou des soins [Sengupta 2005] dont cette grande région a besoin ainsi que le manque de personnels qualifiés restent un problème dans la dynamique de développement en cours.

Il en est de même pour l'hôtellerie. Les constructions d'hôtels de standard international se sont multipliées dans les dix dernières années, mais le nombre de chambres et la qualité de l'offre ne suffissent pas à répondre à la demande, en dépit de l'arrivée des grands groupes internationaux et de la création d'écoles hôtelières, auparavant inexistantes, pour former le personnel. Le manque de chambres est dommageable pour le développement des affaires, en particulier dans les métropoles secondaires, mais aussi pour celui du tourisme, activité très importante pour l'économie de plusieurs villes du Rajasthan, et non négligeable à Mumbai et à Delhi.

Conclusion

L'émergence d'une grande région en développement au nord-ouest de l'Inde, qui s'étire du Punjab à la partie septentrionale du Maharashtra et dans laquelle Delhi et Mumbai, les deux plus puissantes agglomérations urbaines du pays qui comptent aujourd'hui environ vingt millions d'habitants chacune, tiennent une place essentielle, est manifeste dès le milieu des années 1990 et affirme sa prééminence à partir des années 2000 [Cadène 2015]. Elle obtient une reconnaissance officielle avec la mise en place du projet du Delhi Mumbai

Industrial Corridor par l'État indien en 2007.

Le facteur premier contribuant à sa réalisation correspond à des forces externes, celles de la globalisation qui pénètrent le pays en deux temps, lentement de la fin des années 1980 au tournant du millénaire, puis plus rapidement à partir de ce moment, au gré des politiques de libéralisation et d'ouverture de l'économie conduites par les gouvernements successifs.

Le second facteur est inhérent à la croissance très rapide des grandes métropoles indiennes, qui conduit, au cours de l'ensemble de la période, mais tout particulièrement à partir du milieu de la décennie 2000, Delhi et Mumbai à étendre leur influence sur des territoires toujours plus vastes, tout en cumulant de plus en plus les activités de haut niveau. A la fois complémentaires et concurrentes, ces deux gigantesques agglomérations concentrent suffisamment de richesses pour s'engager dans des investissements diversifiés, dans l'Inde entière, mais tout particulièrement le long des axes qui les relient.

Le troisième facteur, simultanément au précédent, réside dans la construction de corridors d'activités liant des villes à l'échelle de petites régions. Ce processus intervient tout d'abord le long des axes majeurs reliant les plus grandes métropoles, puis le long d'axes secondaires. Les investissements sont diversifiés, provenant tout autant des bourgeoisies locales que des milieux d'affaires des grandes villes de la région, sans oublier l'arrivée de capitaux étrangers.

A partir du milieu des années 2000, L'État intervient à l'aide de diverses politiques de développement urbain et régional qui, toutes, mettent l'accent sur les infrastructures et encouragent l'arrivée d'importants investissements privés. La situation des transports commence à s'améliorer tandis que les activités portuaires et aéroportuaires s'intensifient. L'ensemble de la région se structure, rassemblant les plaines les plus fertiles du pays, les espaces industriels les plus productifs et les villes les plus dynamiques, tandis que plusieurs axes de transports irriguent désormais un vaste territoire.

L'intégration régionale est cependant loin d'être achevée. De très fortes inégalités territoriales existent au sein de la région. De nombreux territoires apparaissent toujours plus insérés dans des réseaux internationaux. C'est le cas des grandes villes aussi bien que des villes petites et moyennes et des campagnes dans L'État du Punjab, à la fois industriel et agricole. C'est aussi le cas dans les territoires diversifiés de l'Haryana ou du Gujarat, le long de certains corridors d'activités au Rajasthan ou au Madhya Pradesh, le long du littoral du Maharashtra. Cependant, d'autres territoires restent encore à l'écart, comme une bonne part du désert du Thar et de ses franges, du massif des Aravallis, ou de certains territoires du Madhya Pradesh encore faiblement connectés aux grands axes de transport. Les inégalités sociales restent grandes, même si la pauvreté a partout reculé. Propices à la construction de couches moyennes diversifiées, tant dans les villes que dans les campagnes, les politiques de libéralisation ont été dommageables pour certaines fractions des

populations pauvres, tandis que les conditions de vie des plus démunis ne se sont guère améliorées.

Enfin, les investissements restent insuffisants et les projets envisagés sont lents à se mettre en place. Les rapports d'avancement du DMIC récemment rendus publics [DMICDC 2015] montrent par exemple, que l'ensemble du projet est loin d'avoir été mis en oeuvre en dépit de l'appui du gouvernement central et des Etats concernés. La réalisation d'une partie seulement des grandes infrastructures a été entreprise, tandis que, dans les Investment Regions, l'implantation d'entreprises reste insuffisante, même si des travaux de planification ont été conduits et des autorisations administratives fournies. L'implication du gouvernement japonais lui-même ne semble pas aussi forte que les premières déclarations pouvaient le laisser penser.

Le développement de cette grande région incluant Delhi et Mumbai apparaît cependant comme un élément clé dans le processus conduisant l'Inde à s'imposer aujourd'hui parmi les économies asiatiques. Elle pourrait même devenir, dans les vingt ou trente prochaines années, une véritable mégalopole à l'échelle de l'Asie [Dollfus 1995, Cadène 2000a], sur le modèle des puissantes régions polycentrées existant aux Etats-Unis, en Europe ou au Japon.

Références bibliographiques

- ALKIRE S., & SETH S. (2006) – *Multidimensional Poverty Reduction in India between 1999 and 2006: Where and How?*, Ophi Working Paper n°60, 44 p.
- BAGNASCO A. (1977) – *Tre Italie*, Bologne, Il Mulino, 255 p.
- BECATTINI, G. (1993) – « Système local et marché global. Le district industriel », in A. Rallet & A. Torre (dir.), *Économie industrielle et économie spatiale*, Paris, Economica, 177 p.
- BOILLOT J.J., (2006, 3ème édition 2016) – *L'économie de l'Inde*, Paris, La Découverte, Coll. Repères, 128 p.
- CADÈNE, Ph. & HOLMSTROM, M. (eds) (1998) – *Decentralized production in India Industrial districts, flexible specialization and employment*, New-Delhi, Sage Publications, 412 p.
- CADÈNE, Ph. (2000a) - « Mégalopoles et territoires métropolisés", in A. Bailly & al., *Les très grandes villes dans le monde*. Paris, CNED-SEDES, pp. 79-107
- CADÈNE, Ph. (2000b) - « Delhi's place in India's urban structure », in V. Dupont, E. Tarlo et D. Vidal (eds.), *Delhi games. Use and control of the urban space*, Delhi, Manohar, pp. 241-264
- CADÈNE, Ph. (2001) – « Les grandes divisions du territoire indien », in M.C. Saglio (ed.), *L'Inde. Population et développement*. Paris, Ellipses, pp. 11-33
- CADÈNE, Ph. (2008) – *Atlas de l'Inde*, Paris, Editions Autrement, 80 p.
- CADÈNE Ph. (2013) – « Mondialisation et hiérarchie urbaine en Inde : les métropoles secondaires », in M. Frank, Ch. Goldblum Charles, en collaboration avec C. Taillard (eds.) *Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est*, Paris, Edition du CNRS-Alpha, Collection réseau Asie-Imasie, pp. 265-279

- CADÈNE, Ph. (2015) – « Différenciation et intégration du territoire indien », in Ph. Cadène & B. Dumortier (eds), *L'Inde, une géographie*, Paris, Colin, pp. 39-72
- CHARLIER, J. (2015) – « L'essor portuaire tardif, mais spectaculaire de l'Inde », in Ph. Cadène & B. Dumortier (eds), *L'Inde, une géographie*, Paris, Colin, pp. 271-288
- DAHIYA, S. (2008) – *Emergence of Conurbation along Vadodara-Bharuch Industrial Corridor*, Unpublished Master Thesis sous la direction du Pr. N. Sridharan, Department of Urban Planning, School of Planning and Architecture, Delhi, 74 p.
- DASH, K. (1999) – « India's International Monetary Fund Loans: Finessing Win-Set Negotiations within Domestic and International Politics » *Asian Survey*, vol. 39, n° 6, pp. 884-907
- DEBRIE J. & COMTOIS Cl. (2010) – « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, pp. 127-144
- DEPARTMENT OF INDUSTRIAL POLICY AND PROMOTION (2007) – *Concept Paper Delhi-Mumbai Industrial Corridor*, New Delhi, Ministry of Commerce & Industry Government of India, 63 p.
- DMICDC (2016) – Department of Industrial Policy & Promotion, *Proforma for Reporting to the Delivery Monitoring Uni*t - DMIC Project, Status as on 31st July, 132 p.
- DOLLFUS, O. (1997) – *La Mondialisation*. Paris, Presses de Sciences Po, collection « La bibliothèque du citoyen », 167 p.
- DOSSANI, R. (2002) – « Telecommunications reform in India », *India Review*, vol. 1, n°2, pp. 61-90
- DUPONT, V. (2013) – « Which place for the homeless in Delhi? Scrutiny of a mobilisation campaign in the 2010 Commonwealth Games context », *South Asia Multidisciplinary Academic Journal*, en ligne, n°8, pp. 2-18
- DURAND-DASTES F. (ed.), (1993) – *Géographie Universelle*, Tome 8 , *Mondes Indiens*, Paris-Montpellier, Belin-Reclus, pp. 245-463
- GANDHI KINGDON G. (2007) – « The progress of school education in India », *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 23, n°2, pp. 168-195
- GHANI E., GOSWAMIM A. G., & KERR W. R. (2016) – « Highway to Success: The Impact of the Golden Quadrilateral Project for the Location and Performance of Indian Manufacturing », *The Economic Journal*, vol. 126, n° 591, pp. 317–357
- KAUR, J. (2008) – *Transformations Along Ludhiana- Jalandhar Corridor*, Unpublished Master Thesis sous la direction du Pr. N. Sridharan, Department of Urban Planning, School of Planning and Architecture, Delhi, 8 p.
- KENNEDY, L. 2015 – « Stratégies spatiales de l'État en Inde. Le réétalonnage de l'État au travers de la politique des zones franches », *EchoGeo*, (en lige), n°32, pp. 2-16, https://echogeo.revues.org/14257
- KOMNINOS, N. (2008) – *Intelligent Cities and Globalization of Innovation Networks*, London & New York, Routledge, 308 p.
- KUNDU, D. (2014) – « Urban Development Programmes in India: A Critique of JnNURM », *Social Change*, vol. 44, n°4, pp. 615–632
- MILBERT, I. (2015) – « Pauvreté et politiques de développement social en Inde », in Ph. Cadène & B. Dumortier (eds), *L'Inde, une géographie*, Paris, Colin, pp. 335-346
- MINISTRY OF URBAN EMPLOYMENT AND POVERTY ALLEVATION, MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT (2005) – *Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission. Towards better cities*... Delhi, Government of Jndia, 24 p.
- MONDAL, S. (2008) – *Industrialisation along Jaipur-Ajmer Corridor*, Unpublished Master Thesis sous la direction du Pr. N. Sridharan, Department of Urban Planning, School of Planning and Architecture, Delhi, 14 p.

- NOTTEBOOM, T. & RODRIGUE, J-P. (2005) – « Port regionalization: towards a new phase in port development », *Maritime Policy and Management*, vol. 32, n° 3, pp. 297-313.
- ROTTERMUND, R. (2008) – *India. The Rise of an Asian Giant*, New Haven, Yale University Press, 274 p.
- SCOTT, A. ed. (2001) – *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford / New York, Oxford University Press, 484 p.
- SENGUPTA, A. & NUNDY, S. (2005) – « The private health sector in India: Is burgeoning, but at the cost of public health care », *British Medical Journal*, n° 331 (7526), pp. 1157-1158