

# Dehli dans le métro

*par Marianne Hillion*

---

**Le réseau métropolitain de Delhi est l'un des plus grands au monde. En étudiant ses usages multiples, R. Sadana met en lumière les difficultés d'accessibilité et d'intégration à la ville que rencontrent nombre de ses habitants.**

---

À propos de : Rashmi Sadana, *The Moving City : Scenes from the Delhi Metro and the Social Life of Infrastructure*, University of California Press, 2021, 274 p.

Tandis que Marc Augé s'employait en 1986 et en 2008 à défamiliariser le métro parisien, à en révéler les rites et à explorer les correspondances entre la carte des lignes souterraines et la géologie intérieure du voyageur, c'est à une entreprise tout autre que se consacre l'anthropologue Rashmi Sadana dans son ouvrage sur le métro de Delhi. Loin du regard nostalgique de l'ethnologue français sur une institution profondément inscrite dans l'histoire de Paris, Sadana enquête sur le dépaysement provoqué par un système de transport public flambant neuf, dont les lignes en pleine expansion symbolisent l'avenir florissant de Delhi plutôt que son histoire séculaire. Toutefois, Sadana et Augé se rejoignent en ce qu'ils considèrent tous deux le métro comme un miroir grossissant des évolutions et contradictions de la société contemporaine.<sup>1</sup>

Depuis l'ouverture de sa première ligne en décembre 2002, le métro de Delhi s'est étendu en trois phases à tout le territoire de la région capitale (ou National Capital

---

<sup>1</sup> « ... tout se passant comme si l'espace souterrain, par un effet d'optique particulier, offrait une image "grossie" des évolutions lentes ou accélérées de la société en mouvement » (Augé, *Le Métro revisité*, Paris, Le Seuil, 2008, p. 9). Voir aussi Marc Augé, *Un Ethnologue dans le métro*, Paris, Le Seuil, 1986.

Region) sur un rayon de plus de 400 kilomètres, et ses neuf lignes relie le centre de la ville aux états voisins (Haryana et Uttar Pradesh), constituant l'un des réseaux métropolitains les plus grands du monde (p. 3). Fruit d'un partenariat public-privé transnational, ce projet colossal a été vanté pour son efficacité, sa mise en œuvre d'une technologie ultra-moderne, et son rôle de « grand niveleur social » (p. 9, p. 169), devenant ainsi un emblème de la globalisation de Delhi. Et pourtant, comme le rappelle Sadana, malgré ses 300 millions de passagers quotidiens, le métro ne constitue que 5% des déplacements individuels à travers la ville (p. 10), permettant en réalité à une minorité privilégiée de se déplacer de plus en plus vite tout en laissant de côté la majorité (en raison de l'inadéquation de l'infrastructure aux besoins des plus pauvres en termes de coût et de localisation des stations), incarnant ainsi le développement inégal de la société indienne contemporaine.

Que nous dit le métro sur les transformations sociales qui agitent l'Inde d'aujourd'hui, qu'il s'agisse de la place des femmes dans l'espace public, des aspirations des classes moyennes, ou de la refonte de la gouvernance urbaine ? Comment les citoyens s'approprient-ils cet espace souterrain caractérisé par des codes de conduite spécifiques ? C'est à ces questions, entre autres, que Sadana tente de répondre dans *The Moving City*. L'ouvrage s'attache à restituer l'expérience et les représentations du métro de Delhi à travers une suite de vignettes qui dépeignent des épisodes de la vie quotidienne dans le métro ou donnent la parole aux usagers. Le livre embrasse une multiplicité de points de vue et place les acteurs au centre du récit, pour mieux mettre au jour les ambivalences de ce projet en termes d'accessibilité, de visibilité, et d'intégration au tissu urbain. Sadana mène l'enquête en sillonnant toutes les lignes du métro, en observant et interagissant avec les passagers, mais aussi en menant des entretiens avec des activistes, architectes, employés de la DMRC (Delhi Metro Rail Corporation), habitants de quartiers jouxtant les stations, ou encore conducteurs de rickshaw, sans jamais isoler le réseau de ce qui l'entoure et de ce qu'il écarte. Plus qu'un moyen de transport, Sadana étudie le métro et tous les lieux qui lui sont attachés (quais, escalators, tourniquets, stations, espaces de restauration) comme un espace social et culturel en mouvement.

## **Les nouveaux contours de la ville**

Si l'expansion constante du réseau fait du métro un objet aux contours mouvants, non encore strictement définis, Sadana montre bien à quel point le nouveau

système de transport public a déjà radicalement changé la physionomie de Delhi. Au-delà des stations qui jalonnent désormais la surface de la ville, les portions aériennes des lignes, portées par de gigantesques piliers, s'enchevêtrent aux ponts autoroutiers qui surplombent la capitale et sectionnent parfois des quartiers en deux, comme c'est le cas à Jangpura. Cette métamorphose physique, qui porte atteinte au patrimoine urbain de certains quartiers selon certains architectes interrogés par l'anthropologue (p. 37-38), s'accompagne de transformations du tissu social de la ville. Sadana insiste sur la capacité des stations de métro à « créer des lieux » (p. 17) : tandis que certains sites patrimoniaux deviennent des points sur une trajectoire (Red Fort, Qutab Minar, Tughlakabad), les stations échangeurs deviennent de nouveaux carrefours, et des quartiers périphériques sont intégrés à la sphère de Delhi, tel Seelampur, une ancienne zone de manufacture sur la rive est de la Yamuna (p. 69). Des espaces auparavant invisibles deviennent des points de départ et des destinations permettant aux habitants des périphéries de rejoindre le centre, à l'image de Radhika, qui fait tous les jours un trajet d'un peu moins de deux heures pour relier Indirapuram (en Uttar Pradesh), à la station Patel Chowk (p. 161-163). Le réseau souterrain et aérien superpose ainsi sa structure à celle de la ville au sol, dessinant une nouvelle carte de Delhi, établissant de nouveaux parcours et de nouvelles connexions.

## **Une sociabilité comprimée**

Prenant au sérieux « la vie sociale de l'infrastructure », Rashmi Sadana décrit et analyse avec minutie l'expérience physique du trajet (de la désorientation fascinée des néo-usagers aux sentiments de confort et d'autonomie créés par l'environnement climatisé, éclairé, et sécurisé du métro), mais aussi les aspects sociaux de cette infrastructure haut de gamme, qui incarne à bien des égards les aspirations des classes moyennes à la mobilité globale. L'enquête souligne ainsi le brouillage des frontières public-privé opéré par le métro. Lieu d'intimité publique, chaque train devient une scène sur laquelle familles, couples, et amis, interagissent, conversent au vu et au su d'une foule d'inconnus qui partage le même espace restreint, cette expérience étant bien rendue par l'expression de « sociabilité comprimée » (« *compressed sociability* », p. 122). Si le métro offre un espace de mixité sociale relative, il n'en efface pas pour autant toute distinction, et les hiérarchies de classe et de caste qui demeurent sont sujettes à controverse, comme en témoigne le débat médiatique virulent sur les

relations entre travailleurs domestiques et employeurs suscité par photo virale d'une nourrice assise par terre à côté de sa patronne (p. 167).

La plupart des témoignages suggèrent une rupture forte entre l'espace encombré, irrégulier, désordonné de la rue et celui du métro, qui serait le lieu aseptisé d'une discipline stricte des corps. Sadana nuance néanmoins cette idée : elle relève le prolongement souterrain de certaines habitudes de la rue et la transgression de normes imposées par le métro, comme celles qui portent sur la conduite dans les stations, l'usage des wagons réservé aux femmes, ou l'interdiction de s'asseoir par terre, notamment sur les « gangways », ces plateformes intermédiaires reliant deux voitures où les passagers s'installent, conversent, lisent ou épient le wagon voisin (p. 88-91). Les stations elles-mêmes, pensées comme lieux de passage, se voient détournées de leur fonction principale pour devenir des lieux de pauses : la station de métro jouxtant l'hôpital AIIMS sert de salle d'attente supplémentaire pour les patients et leur famille (p. 151-152).

## Le partage des genres

Les femmes constituent un quart des passagers du métro de Delhi, et Sadana fait de l'expérience genrée des transports urbains l'un des angles principaux de son étude, partant du fait que le métro a constitué un changement fondamental en termes d'accès des femmes à la ville (p. 12). La question des inégalités de genre est en effet centrale ici dans la mesure où l'espace public est largement occupé par les hommes, et que la mobilité des femmes hors de la sphère domestique reste restreinte.<sup>2</sup> Cette inégalité d'accès et de mobilité s'explique en partie par la faible participation des femmes au travail hors du foyer (les hommes constituent 68,4% de la main-d'œuvre en Inde, contre 31,6% pour les femmes) et leur assignation au travail domestique, notamment en milieu urbain.<sup>3</sup> Les pouvoirs publics se sont souvent emparés de cette question à travers un prisme sécuritaire, ce que confirme l'institution du wagon pour

---

<sup>2</sup> Cf. Shilpa Phadke, Sameera Khan, Shilpa Ranade, *Why Loiter? Women and Risk on Mumbai Streets*, Delhi, Penguin, 2011, p. 72-78; Shelly Tara, « Private Space in Public Transport: Locating Gender in the Delhi Metro », *Economic and Political Weekly*, 66 (51), 2011, 71-74 ; Anuja Agrawal, Aarushi Sharma, « Gender Contests in the Delhi Metro: Implications of Reservation of a Coach for Women », *Indian Journal of Gender Studies* 22 (3), 2015, 421-436.

<sup>3</sup> Données du recensement de 2011 citées p. 216. Notons que le pourcentage de femmes dans la main d'œuvre est plus élevé dans les zones rurales.

femmes (*ladies' coach*), présent à l'avant de chaque train depuis 2010, en réponse au taux croissant d'agressions sexuelles dans les transports en commun.

Cette politique de ségrégation spatiale genrée (que l'on retrouve à Mumbai, au Caire, à Tokyo ou à Mexico) suscite de nombreux débats en Inde : à la vision critique de ce dispositif, qui incarnerait une forme de paternalisme conservateur renforçant les normes de genre et aboutirait à rendre illégitime la présence des femmes dans les wagons mixtes, s'oppose une défense pragmatique de ce système, qui entérine le droit des femmes à occuper l'espace public et constitue, de facto, une condition nécessaire à la plus grande mobilité des femmes – les femmes interrogées insistent sur le fait que le sentiment d'insécurité est moindre dans le métro que dans le bus (p. 163). Les observations de Sadana révèlent que cet espace non-mixte est aussi plus poreux qu'il n'y paraît, et qu'il s'avère être un lieu de camaraderie, mais aussi de conflits et de tensions, l'enquête faisant écho par endroits au travail mené par Phadke, Khan et Ranade (2011) sur la sociabilité féminine à bord des trains de Bombay.

À la question du genre vient inévitablement se mêler celle de la classe : les entretiens avec le personnel des agences en charge de la gestion du réseau tout comme les observations de l'anthropologue montrent que la passagère-type est une femme de classe moyenne, employée de bureau ou étudiante, à qui le métro permet de se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude plus aisément et rapidement qu'auparavant (p. 127), ce que représente bien le roman de Ratika Kapur, *The Private Life of Mrs Sharma* (2015), mettant en scène une réceptionniste esseulée qui se lie d'amitié avec un inconnu dans le métro.

## La ville hors sol

Si la majeure partie de l'enquête se passe dans le métro, Sadana s'aventure aussi hors du réseau pour étudier les origines du projet, ses objectifs, et son administration. Elle définit le métro de Delhi comme un agent d'urbanisation du haut vers le bas (« *top-down, government-instituted urbanisation* », p. 14) : le projet n'a jamais fait l'objet d'aucune consultation publique auprès des habitants, et la DMRC, officiellement sous la double tutelle de la municipalité et du gouvernement fédéral, répond en réalité aux ordres de ce dernier, qui a conçu le métro comme l'un des éléments phares du plan d'urbanisme de la capitale, vitrine d'une Inde en pleine croissance. Le fonctionnement de la DMRC, qui emploie 4000 personnes et travaille en collaboration avec 500 sous-

traitants, marque l'avènement de nouvelles formes de gouvernance urbaine, fondées sur des partenariats publics-privés et des collaborations transnationales. La construction du réseau a été financée à 65% par un prêt du Japon, et le contrat d'exploitation impose la collaboration avec des architectes et consultants étrangers.

Les entretiens menés auprès des employés plus ou moins haut placés de la DMRC, qui constituent l'une des originalités de l'ouvrage, révèlent leur rapport ambivalent à l'« ethos transnational » de l'organisation (p. 108, p. 151). La transparence, la performance, l'imputabilité, la ponctualité sont présentées par les relations publiques de l'organisation comme sa marque de fabrique, incarnée par son premier dirigeant E. Sreedharan (1995-2012), devenu le héros de la *success-story* du métro. Certains employés s'approprient ce discours entrepreneurial et distinguent les pratiques managériales de l'agence de celles qui ont cours à la CPWD<sup>4</sup> et à la société publique des chemins de fer, tels que les passe-droits et un système de subordination rigide. Toutefois, une hiérarchie tenace persiste entre ingénieurs-cadres et non-cadres à la DMRC, ces derniers ayant peu de perspective de promotion. Si un représentant du personnel qualifie la société publique des chemins de fer de « système archaïque » (p. 153), il reconnaît aussi que les conditions de travail y sont meilleures grâce aux luttes menées par les syndicats, tandis que toute union syndicale est découragée par la DMRC, comme l'ont montré les grèves avortées de 2011 et 2018.

## « Un projet capitaliste plus qu'un projet social »<sup>5</sup>

L'ouvrage porte un regard nuancé sur cette méga-infrastructure et essaie d'aller au-delà d'une simple critique de l'urbanisme néolibéral (p.14). Toutefois, les témoignages qu'il rassemble laissent transparaître les lacunes et ambivalences du projet. Trois critiques principales peuvent être adressées à l'infrastructure. La première est d'ordre politique et renvoie au pouvoir démesuré de la DMRC dans la planification et la gouvernance urbaine alors même qu'elle n'est contrôlée par aucun processus démocratique (p. 37-38). La deuxième est celle du manque d'intégration du métro au tissu urbain et à l'écosystème de transport public existant : conçu comme un système

---

<sup>4</sup> Central Public Works Department.

<sup>5</sup> « However, as urban infrastructure, the system creates more inequality by determining future property values and the city's financial obligations for its ongoing maintenance and operation (...). It is a capital project more than a people project, and its meaning and symbolic value lie in the contradictions inherent in this dual role. » (p. 9, je souligne)

hors-sol, auto-suffisant (p. 165), le métro n'est que faiblement articulé aux autres moyens de transport (marche, vélo, bus). De fait, la jonction entre la station de métro et la destination finale des usagers est assurée par divers transports privés de proximité, dont le cycle-rickshaw, souvent sans licence, conduit par des migrants de basse caste (p. 137), parfait exemple de la façon dont l'État s'appuie sur l'économie informelle pour fournir des services urbains non planifiés, ce que Marie-Hélène Zérah appelle le « bricolage urbain ». Cette déconnexion mène à la troisième critique qui ressort du travail de terrain de Sadana, celle de l'accessibilité restreinte du métro. Plus que de donner accès à la mobilité à une large section de la population, le métro ne fait qu'accélérer la mobilité d'individus déjà mobiles, possédant souvent un véhicule. Les non-usagers du métro, qui désignent d'ailleurs communément les usagers par les termes de « bade aadmi », grand homme en hindi (p. 50), ou bien de « government people » (haut fonctionnaire, p. 80), ont bien conscience que le métro, loin d'être un vecteur d'égalité et de justice sociale, est un symptôme de la « citoyenneté graduée » (Zérah p. 235) qui se met en place dans les villes indiennes, et est avant tout l'un des outils promouvant l'attractivité de la ville pour les investisseurs, partie prenante d'un politique urbaine entrepreneuriale qui ne fait que renforcer la marginalisation des populations défavorisées. Dans son roman *She Will Build Him a City* (2015), Raj Kamal Jha a d'ailleurs su mettre en regard la mobilité sans entraves du personnage principal, un « bare aadmi », promoteur immobilier richissime de Gurgaon, qui ne cesse de parcourir Delhi en voiture et en métro, et les déplacements lents et parfois laborieux des autres personnages, à pied ou en cycle-rickshaw. Sadana rappelle à juste titre que la majorité des déplacements à Delhi se fait en marchant, et que le bus reste le moyen de transport public majoritaire. Elle interroge à plusieurs reprises des activistes ou chercheurs qui s'insurgent contre les dépenses monumentales engagées pour le métro, au détriment d'investissements dans un système efficace de bus et notamment de voies réservées aux bus (Bus Rapid Transit System, p. 77), projet mis en place en 2008, mais rapidement abandonné en raison d'une campagne féroce menée par les automobilistes soutenus par les médias anglophones contre cette redistribution de l'espace public (p. 78).

## Un développement urbain inégal

On pourra regretter l'aspect fragmentaire de *The Moving City* – l'analogie entre la forme mouvante, indéfinie du métro et celle du livre peine à convaincre – qui fait se

succéder des vignettes particulièrement évocatrices et vivantes, mais qui se refuse à toute conclusion générale et laisse ainsi l'impression d'une multitude de pistes de recherche abordées sans être approfondies.

Certains aspects de la vie de l'infrastructure, évoqués de manière impressionniste dans l'ouvrage, gagneraient à être resitués dans le contexte plus large du développement urbain inégal en Inde et des relations complexes entre l'État et les différents acteurs sociaux impliqués dans ce processus. Sadana mentionne par exemple à plusieurs reprises l'achat systématique de terrains et la construction d'hôtels de luxe et de parcs informatiques par la DMRC aux abords des stations à des fins de spéculation immobilière (p. 56, p. 103, p. 158). Le lien entre l'expansion du réseau métropolitain et l'avancée de la frontière urbaine sur fond de spéculation fait écho à des travaux sur l'incorporation de terres agricoles dans le marché immobilier urbain en bordure de Delhi et d'autres grandes métropoles indiennes<sup>6</sup>. À la suite du travail de Llerena G. Searle sur la financiarisation du secteur immobilier et les frictions entre acteurs locaux et étrangers qu'implique la création de ces « paysages d'accumulation »<sup>7</sup>, l'enquête récente de Thomas Cowan sur Gurgaon, ville développée par des promoteurs privés au sud de Delhi, a bien montré que le transfert de propriété foncière est loin d'être un processus homogène et que les propriétaires terriens qui vendent leurs terres à l'État ou à des promoteurs s'intègrent de manière différenciée à l'économie de cette ville, notamment en fonction leur capital économique et de leur caste. Si certains « rentiers d'élite » se saisissent des processus d'accumulation par l'investissement dans d'autres terres, la spéculation et la rente immobilière, les « rentiers de village », eux, sont en partie exclus de cette capitalisation par le statut officiel rural de leurs terres. En distinguant les différents acteurs impliqués et leurs stratégies respectives, Cowan permet d'affiner notre compréhension de l'expansion urbaine, à rebours de l'idée d'une transition linéaire du rural à l'urbain et d'une dépossession uniforme des propriétaires terriens<sup>8</sup>.

De même, le financement transnational public-privé sur lequel est fondée la gestion du métro de Delhi n'est qu'une facette de la libéralisation et privatisation de

---

<sup>6</sup> Cf. Anita Soni, « Urban Conquest of Delhi: Beneficiaries, Intermediaries and Victims », in *Delhi: Urban Space and Human Destinies*, Véronique Dupont et al. (éd), Delhi, Manohar, 2000, pp. 75-96. Voir aussi le rapport du projet « Cities of Delhi » de Shahana Sheikh et Ben Mandelkern, « The Delhi Development Authority: Accumulation without Development », New Delhi, Centre for Policy Research, 2014, cité par Sadana p. 231.

<sup>7</sup> Llerena Guiu Searle, *Landscapes of Accumulation: Real Estate and the Neoliberal Imagination in Contemporary India*, Chicago, The University of Chicago Press, 2016.

<sup>8</sup> Thomas Cowan, *Subaltern Frontiers: Agrarian City-Making in Gurgaon*, Cambridge, Cambridge University Press, 2022.



l'urbanisme en Inde. Le service de transport haut de gamme promis par le métro offre une parfaite illustration du « fétichisme technologique » qui préside au choix des projets d'équipement soutenus par l'État, comme l'a très bien décrit Marie-Hélène Zérah dans son dernier ouvrage<sup>9</sup>. Elle y met au jour, entre autres, le déséquilibre considérable qui existe entre les ressources publiques investies dans les infrastructures urbaines flamboyantes, fondées sur une vision de la ville uniforme et hors-sol, et celles, infimes, accordées au développement de services urbains de base, tels que l'accès à l'eau et au réseau sanitaire, souvent délégué à des acteurs locaux privés (petits entrepreneurs, associations, ...) plus ou moins légaux. Ce « bricolage » urbain, qui est encore plus prononcé dans les villes de taille modeste en pleine croissance, mais délaissées par l'État, constitue ainsi l'autre face, informelle, de la privatisation de la gouvernance urbaine en Inde, moins visible que le métro, mais tout aussi nécessaire au fonctionnement des villes indiennes.

Publié dans [lavedesidees.fr](http://lavedesidees.fr), le 4 mai 2023

---

<sup>9</sup> Marie-Hélène Zérah, *Quand l'Inde s'urbanise : Services essentiels et paradoxes d'un urbanisme bricolé*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2020.