Le pont pharaonique de Mumbai

Infrastructures Routes et logements, les besoins sont énormes

A l'image de l'Inde, Mumbai (anciennement, Bombay), ville insulaire de près de 20 millions d'habitants, a deux défis majeurs à relever. «Réduire la pauvreté et mener à bien d'importants projets d'infrastructure, résume Nand Kumar, porte-parole d'Ambuja Cement. Nous devons absolument améliorer notre réseau routier pour désengorger le trafic et réduire la pollution. D'ici dix ans, il faudra faire de Mumbai une ville comme Shanghai.»

Numéro un indien du ciment, Ambuja est désormais détenu à 46% par Holcim, qui organisait récemment un voyage de presse pour faire le point sur le développement du sous-continent.

Un projet retient l'attention par sa taille. Il s'agit d'un pont long de 4,6 km, à huit voies, qui reliera les quartiers de Bandra, au nord de Mumbai, à celui de Worli, à l'ouest de la ville. Devisé à 300 millions de dollars, l'ouvrage est financé conjointement par l'Etat de Maharashtra et Mumbai, sa capitale. Contrairement à la majorité des projets publics, celui-ci vise la rentabilité, car les utilisateurs s'acquitteront d'un péage.

«Le pont permettra de réduire le trajet en voiture de 40 minutes actuellement à 6 minutes lorsqu'il sera mis en service en 2008», précise Er T. Raman, ingénieur chez HCC, société publique chargée de la réalisation du projet. Ambuja en fournit le ciment – pour 200 000 mètres cubes de béton.

Deux mille ouvriers et ingénieurs travaillent chaque jour sur le chantier. Un manœuvre non qualifié gagne l'équivalent de 150 à 180 francs par mois, «soit 10% à 20% de plus que pour un projet d'infrastructure normal», précise un directeur de HCC. A titre indicatif, le salaire mensuel moyen d'un Indien atteint 63 francs. Le projet sera complété par une route de 12,3 kilomètres de long.

Moins de pollution

Deux autres grands ponts surplombant les rails de chemin de fer sont actuellement en construction à Mumbai. «Ils permettront de réduire le temps de circulation de 2 heures à 20 minutes entre le nord et le sud de la ville. La population sera mieux répartie, et la pollution de l'air diminuera fortement», anticipe Nand Kumar.

DR

La construction du pont Bandra-Worli à Mumbai. Le trajet sera réduit de 40 à 6 minutes. MUMBAI, DÉCEMBRE 2007

Le boom des infrastructures à Mumbai n'est pas un cas isolé. A Dehli, un immense projet de métro est entré dans sa deuxième phase de construction.

Récemment, le gouvernement a estimé qu'il faudra investir 550 milliards de francs, soit plus que le produit intérieur brut de la Suisse, dans les infrastructures d'ici à 2012, en bonne partie à travers des partenariats public-privé.

Gros besoin de logements

Une partie de ces fonds sera destinée à l'habitat. L'Inde fait face à une urgence: 60 à 80 millions de logements devront être construits durant les 20 prochaines années, estime Ashok Khosla, président de l'ONG Development Alternatives et expert mondial dans le domaine du développement durable. Selon lui, les familles deviennent de plus en plus nucléarisées, ce qui accentue le besoin d'appartements.

A titre d'exemple, l'ONG a construit, avec l'aide financière de Holcim et de la Suisse, le bâtiment le plus écologique de l'Inde. Grâce à un système de contrôle des flux d'énergie, celui-ci consomme 40% de moins que les constructions traditionnelles. Sa conception permet d'éviter l'air conditionné et repose en partie sur l'utilisation de matériaux recyclables.

Development Alternatives aimerait que ce projet pilote fasse école dans le pays. L'Inde dispose de suffisamment de fonds, tout comme du savoir-faire. En revanche, la volonté politique fait défaut. Pour l'instant, le pays est surtout obnubilé par la volonté de rattraper son retard en matière d'infrastructures. La qualité de vie et les économies d'énergie viennent après. **Daniel Eskenazi**

► **Prochain article: encouragement aux partenariats public-privé**