



La façon de vivre des citoyens a beaucoup changé.

Les stations du métro de Delhi sont d'une grande propreté. Qui plus est, les trains sont ponctuels du matin au soir, comme au Japon.



Une voiture réservée aux femmes dans le métro de Delhi. Il est devenu plus facile pour les Indiennes de travailler en ville car elles peuvent désormais se déplacer sereinement.



Les files d'attente policées rappellent celles que l'on voit au Japon. Et la conception des stations met l'accent sur l'accessibilité.



La mise en œuvre de mesures de sécurité sur les chantiers s'est imposée au fil de la réalisation des projets. Ces mesures sont désormais automatiques.



Dans la construction ferroviaire, l'aspect maintenance apparaît comme problématique. Le savoir-faire des entreprises japonaises est mis à profit dans ce domaine.



Les femmes jouent également un rôle actif dans le fonctionnement du métro de Delhi.

Si l'Inde conserve l'image d'un pays peu favorable à l'égalité des sexes, la Delhi Metro Rail Corporation promeut la création de milieux de travail accueillants pour les femmes.

SCÈNE 3 Infrastructures

Le métro de Delhi change les modes de vie en Inde

Un projet phare pour l'instauration d'une croissance de qualité — un des piliers de la mission de la JICA — a été mis en œuvre en Inde. La nouvelle infrastructure de transport de Delhi, la capitale indienne, a changé les modes de vie et de travail de ses habitants, et cette évolution devrait s'étendre à d'autres villes et à d'autres pays.

Vaste réseau de métro construit sur une période de près de 20 ans

La ville de Delhi connaît une croissance économique rapide qui ne se dément pas. Parallèlement, elle est en proie à des encombrements chroniques. Le métro de Delhi (système de transport en commun rapide de Delhi) a été construit pour désengorger les rues. Depuis sa mise en service, en 2002, le réseau s'est étendu. Avec ses 317 kilomètres de lignes (en novembre 2018), il est plus vaste que le métro de Tokyo, qui totalise 195 kilomètres. Grâce à des prêts d'APD, le Japon a soutenu de façon continue le développement du métro de Delhi depuis sa planification, en 1995.

À cette époque, en Inde, des retards importants dans la construction d'infrastructures étaient monnaie courante. Or, certaines sections du métro de Delhi ont même été achevées avant la date prévue et, en une vingtaine d'années, un vaste réseau de transport urbain est devenu opérationnel. Ceci grâce au leadership fort d'Elattuvalapil Sreedharan, le premier

directeur général de la Delhi Metro Rail Corporation, et aux efforts soutenus déployés par les employés du métro de Delhi et les consultants japonais impliqués dans la construction pour résoudre les problèmes. Shohei Hara, le directeur général du département Asie du Sud de la JICA, confie son point de vue sur Sreedharan et sur ses réalisations : « Cet ingénieur civil de profession a pris d'excellentes décisions ; il adoptait immédiatement les propositions des consultants japonais quand il était d'accord avec eux. Tous ceux — au Japon comme en Inde — qui ont été associés à la construction du métro de Delhi savent que cette réussite n'aurait pas été possible sans lui ».

L'Inde disposait déjà d'un gigantesque réseau ferroviaire sur son territoire, mais l'aspect sécurité n'était pas toujours pris en compte lors de la construction. Par exemple, le port du casque et de chaussures de sécurité sur les chantiers était loin d'être systématique, et les règles de sécurité en matière de vêtements n'étaient pas courantes. De même,

aucune palissade ne délimitait les chantiers de construction, et il n'était pas rare de trouver sur les lieux des individus n'ayant rien à y faire. Avec l'aide de consultants japonais, la JICA a encouragé activement ses homologues indiens à se pencher sur les questions de sécurité et à utiliser des vêtements de sécurité et des palissades. Ces mesures ont été adoptées pour la construction des systèmes de métro à l'extérieur de Delhi et elles se sont généralisées en Inde.

Au début, les acteurs indiens doutaient de l'importance de certains aspects, comme une gestion attentive et rigoureuse de l'acquisition de terrains et le relogement des habitants conformément aux lignes directrices de la JICA pour les considérations environnementales et sociales. « Pourquoi aller jusque-là ? Les délais ne seraient-ils pas plus faciles à respecter si l'on écourtait le processus ? » objectaient-ils. Toutefois, la JICA a fini par leur faire comprendre que l'obtention du consentement des habitants et les efforts pour minimiser l'impact des travaux publics sur ces mêmes habitants étaient des principes fondamentaux, que cette approche permettait d'éviter des retards de construction et de réaliser plus rapidement les résultats du développement.

Innovations du métro de Delhi reprises dans d'autres villes et dans d'autres pays

Le métro de Delhi a grandement modifié le mode de vie d'une population qui, jusque-là, était tributaire des bus et des rickshaws comme moyens de transport principaux. Les Delhiites étaient constamment à la merci des embouteillages, sans compter les accidents de la route et les problèmes de

criminalité. Le métro de Delhi circule de 6 h 00 à 23 h 00 environ, il est climatisé pour plus de confort, et certaines voitures sont réservées aux femmes ; tous ces facteurs en font un mode de transport sûr et fiable. Le tarif de base de 10 roupies (environ 16 yens) est un peu plus cher que celui du bus, mais le nombre de passagers augmente régulièrement. De plus, ceux qui n'avaient pas l'habitude de former des files d'attente ont appris à monter à bord de façon disciplinée, à attendre derrière la ligne tracée sur le quai et à suivre les instructions du personnel de la station. Le développement du réseau ferré urbain a également modifié les comportements des Indiens. Selon Hara, « la JICA a assuré une coopération non seulement en finançant la construction physique du réseau, mais aussi en faisant adopter des mesures de sécurité et en influençant la société une fois la construction achevée. Tous ces facteurs ont produit des résultats exceptionnels, d'autant qu'ils ont coïncidé avec une période de changements sociaux en Inde ».

Forts de ces expériences, les employés de la Delhi Metro Rail Corporation interviennent aujourd'hui en tant que consultants. En s'appuyant sur le savoir-faire qui leur a été transmis par le Japon, ils participent à la construction de réseaux ferrés urbains partout en Inde, et dans d'autres pays comme le Bangladesh et l'Indonésie.

L'innovation que représente le métro de Delhi a contribué au développement de nouvelles ressources humaines et à l'instauration d'une « croissance de qualité », au-delà du développement des infrastructures. Cet impact devrait se poursuivre de diverses manières dans les villes où de tels changements sont nécessaires.