

Les grandes villes du monde

Karachi

Par Ève Arcand – Janvier 2014

1) Introduction

Depuis les dernières années, différentes firmes privées ou organismes internationaux ont mis en place des palmarès afin de classer les villes du monde (à ce sujet, consultez la capsule introductive pour plus de détails sur les palmarès et la méthodologie menant aux choix des villes retenues). L'objectif poursuivi dans cette série de capsules est d'explorer les réalités historiques, géographiques, économiques, sociales, démographiques et urbaines de différentes grandes villes du monde qui se retrouvent dans les grands palmarès de ville. La notion de ville mondiale sous-entend à la fois une grande relation avec les autres villes du globe, avec un rôle de point de relai dans l'économie mondiale, mais aussi une importance sur différents plans soit économique, culturel ou politique (Braudel 1979; Friedmann 1986; Dolfus 1996; Sassen 2001).

Karachi est une agglomération de 13 millions d'habitants située au sud du Pakistan. Centre économique du pays, elle joue un rôle de relai entre l'économie locale et mondiale. Karachi n'est pas une des villes les plus influentes de la planète, mais elle constitue un cas d'étude intéressant en raison de sa complexité et des paradoxes qui l'habitent. Karachi, avec une localisation géographique avantageuse et une croissance démographique hors du commun, avait tout pour devenir une ville globale puissante. Toutefois, l'intensité des violences qui sévissent prive la cité de ce destin (Gayer 2004).

Dans le but de faire état de cette ville d'importance mondiale, sa situation dans six palmarès retenus pour cette série de capsules sera observée. Une esquisse des principaux traits historiques, géographiques, démographiques et économiques sera ensuite tracée. Les enjeux urbains majeurs propres à la ville de Karachi seront identifiés et détaillés, et finalement une revue de la littérature récente portant sur la ville et sur sa région sera effectuée. Cette capsule, comme l'ensemble de celles qui font partie de cette série, se veut un document introductif – et non exhaustif, dressant des pistes de recherche pour qui voudra entreprendre une étude plus approfondie. Les matériaux et analyses dont il est fait mention sont le résultat d'une recherche documentaire sur internet, combinée à une recherche d'articles scientifiques et de monographies sur les principales bases de données bibliographiques.

2) Palmarès des villes mondiales

Karachi, ville du Pakistan, apparaît dans certains palmarès que nous avons répertoriés dans le cadre de ces capsules thématiques. Elle apparaît au 11^e rang des agglomérations les plus peuplées, selon le palmarès de l'Organisation des Nations Unies (O.N.U. 2012). Avec une population de 13,9 millions d'individus, l'agglomération de Karachi se hisse devant Calcutta (Inde), mais se place derrière Buenos Aires (Argentine).

L'organisation du GaWC considère la ville de Karachi comme une ville globale de catégorie Beta. L'organisation reconnaît ainsi que la ville joue un rôle de premier plan dans l'économie nationale du Pakistan et que Karachi sert de point de relai entre l'économie nationale et l'économie mondiale. Ceci s'illustre notamment par la forte présence de firmes internationales dans la capitale, ainsi que par la présence de sommes d'argent importantes en matière d'investissements directs étrangers.

Dans le palmarès de la firme A.T. Kearney de 2012, qui ordonne les villes selon leur influence à l'échelle internationale, Karachi se place en queue de classement. Elle occupe le 62^e rang sur 66, c'est-à-dire devant la ville de Dhaka (Bangladesh) et derrière Ho Chi Minh City (Viêt Nam). Si on regarde en détail les cinq dimensions étudiées par A.T. Kearney pour ce classement (capital humain, les activités économiques, l'expérience culturelle, la circulation de l'information et l'influence politique de la ville), Karachi performe différemment. La ville s'en tire relativement bien pour le commerce et d'échange d'information, mais le capital humain et l'influence politique de la ville la dévalue considérablement. La firme A.T. Kearney, dans son rapport, prévoit également le positionnement des villes émergentes selon leurs forces et leurs vulnérabilités. Karachi apparaît dans la catégorie « statu quo », c'est-à-dire que les auteurs pressentent qu'à court terme la ville restera en queue de classement aux côtés de Manille, Kuala Lumpur ou Jakarta.

Le *Global Power City Index* de 2011 de l'*Institute for Urban Strategies*, à l'instar de celui de 2009 et 2010, ne retient pas Karachi parmi les 35 villes les influentes de la planète (Institute for Urban Strategies 2011).

Le classement MasterCard Worldwide de 2008, tout comme celui de 2007, ne considère pas Karachi parmi les 50 centres de l'économie mondiale.

3) Portrait de la ville

La ville de Karachi, une mégapole de plus de 13 millions de personnes, est la capitale de la province du Sind au Pakistan. Elle est non seulement –et de loin - la ville la plus peuplée du pays, mais également le centre économique et financier. Karachi est connue pour sa diversité culturelle qui a été maintenue au fil des siècles par différentes vagues d'immigration. C'est pourquoi on la surnomme la « mère des immigrés » (Khan dans Boivin 2004). Avec une localisation géographique avantageuse et une croissance démographique hors du commun, Karachi était toute désignée pour se hisser au sommet du palmarès des villes globales. Toutefois, l'intensité des violences prive la cité de ce destin (Gayer 2004).

Bref historique de la ville

Le site de Karachi serait celui de « Krokola », lieu où Alexandre le Grand aurait campé avant son départ pour Babylone après son voyage dans la vallée de l'Indus (Zins 2002). Ce territoire est ensuite occupé par les tribus Sindhis et Baloutche et sert de village pour la pêche (Karachi Metropolitan Corporation 2011). Malgré cette occupation dynamique du territoire, la ville de Karachi n'est officiellement fondée qu'en 1729 (Gayer 2004). Les Britanniques conquissent la ville en 1843, et la désignent capitale de la région du Sind (ou Sindh). Après la conquête britannique la population de Karachi croît rapidement et passe de 15 000 en 1843 à 56 000 habitants en 1870. Le développement urbain s'accélère grâce à la construction de la première

ligne ferroviaire en 1861 ainsi qu'à l'ouverture du canal de Suez en 1869. À la fin du 19^e siècle, Karachi est une ville prospère et un des lieux stratégiques d'exportation du blé vers l'est (Gayer 2004). Dans les années 1890 son quota d'exportation dépasse même celui de sa ville rivale, Bombay (Gayer 2004).



Figure 1 : Karachi à la fin du 19^e siècle
Source : Wikimedia Commons

Au cours des années 1940, Karachi compte environ 400 000 habitants (Hasan, 1987). Ce nombre double entre 1947 et 1951 avec l'arrivée dans la région de plus de 600 000 réfugiés, principalement indo-musulmans, qui quittent l'Inde suite à la Partition de 1947. Cette vague d'immigration provoque un bouleversement culturel et identitaire profond dont les effets sont encore perceptibles. Le premier recensement pakistanais désigne ces réfugiés par « Muhajirs », un terme encore employé aujourd'hui (Gayer 2004). À leur arrivée les Muhajirs, généralement démunis, occupent les terrains de jeux, les parcs et les terres réservées à la milice (*cantonment lands*) (Boivin 2001). Dans cette ville en pleine croissance démographique, la vague d'immigration amène également une dégradation significative des conditions sanitaires et accélère l'élaboration de plans d'aménagement (nous y reviendrons plus loin).

En 1948 le Pakistan obtient son indépendance et le père fondateur du pays, natif de Karachi, hisse la ville au rang de capitale (Boivin 2010). Karachi demeure la capitale jusqu'en 1959, c'est-à-dire jusqu'à ce que le gouvernement déplace ses activités à Rawalpindi, puis à Islamabad en 1967. Durant les années suivantes, Karachi continue un important lieu de migration. La Révolution verte, qui fait suite à la modernisation de l'économie, amène à partir de 1958 d'importants flots de paysans du Pendjab (Boivin 2001). Au cours des années 1970, Karachi confirme son statut de terre d'accueil alors que 500 000 réfugiés d'Afghanistan, d'Iran et du Bangladesh, s'y installent (Gayer 2004; Boivin 2001).

Durant les années 1980 Karachi est en plein essor mais un événement bouleverse l'équilibre fragile de la ville. La ville devient non seulement le point d'entrée des armes destinées aux *mujahidin*, mais également le principal centre d'exportation de l'héroïne afghane suite au débordement du jihad afghan (Gayer 2004). Karachi devient une plaque tournante de la drogue et des armes, et attire de multiples activités criminelles connexes. Peu à peu, les activités illicites liées au trafic de drogue et d'armes se mêlent à l'économie de la ville et l'argent de ces activités est réinvesti dans des activités licites comme les transports collectifs et l'immobilier (Gayer 2004).

L'importante croissance démographique, les différentes vagues d'immigration et la hausse de la criminalité constituent un cocktail explosif à Karachi au début des années 1990. La tension entre les différentes communautés est telle que la ville est littéralement au bord de la guerre civile (Gayer 2004). Tel ne fut pas le cas, mais les tensions politiques restent vives et plusieurs

attentats sont perpétrés. Un des plus importants est l'opération « Clean-up » de 1992, alors que l'armée pakistanaise tente d'éradiquer le parti politique Mohajirs, le Mouvement national mohajir (MQM).

Au début des années 2000, toujours sur fond de conflits politiques, Karachi fait face à un nouveau défi. Les talibans se replient au Pakistan suite à l'effondrement de leur régime en Afghanistan. Nombre d'entre eux trouvent refuge dans un des innombrables squats (*katchi abadis* ou *katchiabadis*) de Karachi, ce qui renforce un fort sentiment d'insécurité (Boivin 2010; Gayer 2010). Depuis le phénomène ne cesse de prendre de l'ampleur, de telle sorte que certains observateurs qualifient la région de « nouveau sanctuaire des talibans » (Boivin 2010 : 123).

Le sentiment d'insécurité à Karachi est alimenté par des actes de violence réguliers. Parmi ceux qui retiennent le plus l'attention, notons l'attentat-suicide du 8 mai 2002. Faisant 14 morts dont 11 Français, les victimes sont des ingénieurs de la Direction des constructions navales (la DCN, arsenal d'État, devenue depuis DCNS) et responsables de la fabrication de trois sous-marins vendus par la France au Pakistan. L'événement prend une proportion insoupçonnée lorsque l'enquête établit des liens entre l'attentat-suicide et un système de corruption qui implique le candidat à la présidence Édouard Balladur, dont le porte-parole de campagne de 1995 est Nicolas Sarkozy (Vampouille 2010).

Durant les années qui suivent, d'autres attentats maintiennent le climat de tension. Le plus important est l'assassinat de la femme politique pakistanaise Benazir Bhutto en décembre 2007 lors d'un rassemblement politique en pleine campagne électorale.

Forme urbaine et géographie

Karachi est la plus grande ville du Pakistan. Située au sud du pays, à l'ouest du delta de l'Indus et en bordure de la mer d'Oman, elle est entourée par le fleuve Lyari et Malir.

L'aménagement urbain a rapidement été une préoccupation pour les autorités de Karachi en raison des importantes vagues d'immigration. Dans les années 1950, elles engagent une firme suédoise, Merz Rendall Vatten, afin de produire le *Greater Karachi Plan* (Gayer 2004). L'objectif principal de ce plan est de répondre aux besoins en matière de logement conséquemment à l'arrivée massive des Mohajirs entre 1947 et 1951 (Boivin 2001). Le *Greater Karachi Plan* prévoit aussi la création d'un nouveau territoire administratif qui serait reliée par voies rapides au secteur historique (Hasan 1987). Comme solution partielle au problème du logement, le plan prévoit la construction d'habitations destinées aux employés du gouvernement. L'incidence de cette mesure sur la situation du logement est toutefois infime, compte tenu de la faible proportion de personnes touchée (Gayer 2004; Boivin 2001; Hasan 1987). De plus, l'instabilité politique au Pakistan entre 1951-1959 mène à l'abandon du plan, et ce sans que la plupart des recommandations du *Greater Karachi Plan* ne soient mises en œuvre (Hasan 1987).

Quelques années plus tard, le gouvernement engage les services d'une firme grecque, Doxiadis Associates, pour préparer un second plan, le *Greater Karachi Resettlement Plan*. L'objectif est de relocaliser 119 000 familles, principalement mohajires, qui squattent au centre-ville de Karachi. Le plan propose l'aménagement de deux villes satellites : au nord, New Karachi et à l'est, Korangî. À l'instar de l'exercice précédent le *Greater Karachi Resettlement Plan* est abandonné, et seulement 10 000 des 45 000 habitations prévues sont construites (Boivin 2001). Le plan est

également considéré comme un échec puisque nombre des familles relocalisées préfèrent retourner dans leurs anciens squats au centre-ville plutôt que demeurer dans des logements neufs, mais qui ne répondent pas à leurs besoins. En somme, le bilan du *Greater Karachi Resettlement Plan* est plutôt négatif et plusieurs sont d'avis que la création de villes satellites a contribué à la dégradation du centre-ville et à la ségrégation sociospatiale (Gayer 2004).



Figure 2 : Vue sur Korangi Road
Source : Wikimedia Commons

Après le *Greater Karachi Resettlement Plan* les autorités pakistanaises élaborent, dans un ultime effort, un troisième plan afin de diminuer la proportion de karachites qui vivent dans des squats. Les autorités font encore appel à une expertise extérieure et collaborent avec cette fois les Nations Unies afin de les soutenir dans cette démarche. Le plan se distingue des exercices précédents car il propose de normaliser les squats existants plutôt que de construire de nouvelles habitations. Le projet n'est toutefois pas achevé et seulement 18 000 des 223 000 logements sont normalisés (Boivin 2001).

Aujourd'hui, Karachi est une région métropolitaine dense qui s'étend sur plus de 3,530 kilomètres carrés (Karachi Metropolitan Corporation 2011). Elle est en forte expansion et a cru, depuis l'indépendance du Pakistan en 1947, 35 fois en termes de population et 16 fois en termes de territoire (Qureshi et Lu 2007). On considère la plus grande agglomération pakistanaise comme une métropole monocentrique, voire hypercentrique (Boivin 2001). Le centre-ville exerce une forte attraction et concentre toutes les activités de hauts niveaux alors que les quartiers au nord de la ville sont dépourvus de véritables centres économiques (Boivin 2010).

Les quartiers marquent le territoire à Karachi, bien au-delà du découpage administratif. Ils témoignent de grandes ruptures, que ce soit entre la ville moderne et le secteur historique ou entre groupes ethniques. Le développement urbain est chaotique en raison des grands plans d'ensemble inachevés et ne suit pas une logique déterminée. Les axes de communication ne constituent pas un vecteur de développement significatif, contrairement aux rivières et aux voies ferrées (Boivin 2001).

Le secteur historique de Karachi garde quelques vestiges de la domination britannique, dont la trame viaire. Ainsi, toutes les artères du secteur historique convergent, à la manière d'un entonnoir, vers le port (Boivin 2010). Ce secteur correspond aujourd'hui aux quartiers Kharadar et Lyari, distinctifs par les ruelles étroites et tortueuses. Compte tenu de leurs positions stratégiques à proximité des installations portuaires, ces quartiers sont grandement convoités afin de garder mainmise sur le transport des marchandises. Par conséquent, ils sont particulièrement violents –tout spécialement Lyari- et des affrontements se déroulent quotidiennement.

À proximité des secteurs anciens se trouve le centre-ville actuel, le plus important centre économique de la ville, qui concentre environ 70 % des entreprises et 50 % des services (Qureshi et Lu 2007). C'est là que se trouve la Bourse, les grandes institutions financières de même que les services gouvernementaux.

Limitrophe au centre-ville, de l'autre côté du pont Clifton, se trouve des quartiers résidentiels aisés tels que Clifton et Defence. Ces secteurs sont des communautés résidentielles fermées qui se distinguent par leurs maisons au style architectural néo-classique, gardées pour la plupart par des hommes armés (Boivin 2001).

De l'autre côté du fleuve Malir se trouve Korangî, une des deux villes satellites planifiées par le *Greater Karachi Resettlement Plan*. Aujourd'hui, Korangî est une zone industrielle défavorisée. Les Mohajirs occupent majoritairement ce territoire depuis la fin des années 1970, mais on remarque depuis peu la présence de Bengalis (Inde) (Boivin 2001). Korangî est le quartier, avec les quartiers Malîr et North-Nazimabad, où sont perpétrés la plupart des assassinats depuis les années 1990 (Boivin 2001). Nombre d'entre eux sont le résultat d'arnaques et d'enlèvements orchestrés par des organisations politiques aux tendances mafieuses (Boivin 2001).

Au nord de la région karachite se trouve Sohrab Goth, qui regroupe principalement des immigrants patchouns ayant fui la guerre en Afghanistan. Pour leur part, Frontier Colony, Pathan Colony, Old Golimar, Bara Board ou Nazimabad sont des secteurs principalement ouvriers (Ali 2012).

Économie

Karachi est sans aucun doute la capitale économique du pays. L'économie de la ville, qui représente 23, 2 % du PNB du pays en 2011, est principalement axée sur les technologies de l'information, l'électronique et l'informatique (Boivin 2001). Depuis les années 1950, Karachi est aussi un important centre de l'industrie textile (Jaffrelot 2000). En raison des emplois qualifiés qui s'y trouvent, le taux d'alphabétisation des habitants de Karachi est nettement plus élevé que la moyenne nationale en milieu urbain. En effet, le taux d'alphabétisation des hommes y est 20% plus élevé, tandis que celui des femmes frôle le double (Boivin 2001).

Les secteurs d'activités de Karachi sont traditionnellement associés à certaines communautés. Ainsi les Bohras opèrent généralement dans le commerce, alors que les grandes familles hindous œuvrent, et ce jusque dans les années 1970, dans l'industrie portuaire et maritime (Boivin 2010). Depuis quelques années la répartition traditionnelle des pouvoirs économiques est toutefois bouleversée, notamment en raison d'importants changements politiques et économiques, dont les nationalisations initiées par la famille Bhutto.

Le poids économique de Karachi à l'échelle nationale est demeuré stable au cours des dernières décennies, et ce malgré le nombre important d'investisseurs qui se retirent en raison du climat de violence. Ainsi étonnamment, il est généralement reconnu que la criminalité de Karachi n'affecte pas significativement l'économie pakistanaise (Boivin 2010).

Démographie

Comme nous l'avons mentionné, la population de Karachi a évolué de manière irrégulière selon les différentes vagues d'immigration. Lorsque les Britanniques s'emparent de la ville en 1839,

Karachi est une petite communauté d'à peine 14 000 habitants alors qu'elle atteint le demi-million d'habitants en 1947 (Boivin 2001). Aujourd'hui, 13,9 millions d'individus peuplent la ville, soit environ 8 % de la population du Pakistan (Gazdar et Bux Mallah 2013). Depuis quelques années, la ville a un taux de croissance démographique annuel relativement stable d'environ 4% (Bakhsh, Rehman, Shakir et Khan 2011). Ainsi si la tendance se maintient, l'agglomération de Karachi atteindra 27 millions d'habitants en 2020 (Bakhsh, Rehman, Shakir et Khan 2011).

Les vagues d'immigrations ont amené d'importants bouleversements démographiques, mais également culturels. Avant l'arrivée massive des Mohajirs, 61% des habitants de Karachi parlaient une des langues traditionnelles, soit sindhi, baloutchi, ourdou-hindi, pendjabi ou goudjerati. Quelques années plus tard la langue principale traditionnelle du Pakistan, le sindhi, chute à 8,5 % tandis que l'ourdou, la langue des Mohajirs, devient la langue officielle (Boivin 2001). Depuis la situation a peu changée et l'ourdou est toujours la langue prédominante (49 % de la population), selon les données de recensement de 1998 (Hasan et Mohib 2003).

La composition religieuse a aussi grandement évoluée. En 1947, on comptait 51% d'hindous, 42% de musulmans, 3,5% de chrétiens, 1,1% de parsis et 2,4% d'autres religions. Aujourd'hui, 91 % de la population est musulmane (Boivin 2005).

4) Principaux enjeux urbains

Logement

Le principal enjeu urbain à Karachi est le logement, car le marché peine à répondre au flot régulier de migrants qui s'installent quotidiennement. Dans ce contexte, le développement des squats est peu étonnant. À Karachi c'est plus de 50 % de la population qui vit dans l'un des quelques 700 squats, ce qui en fait le principal mode d'habitation (Hasan 2003; Qureshi et Lu 2007). Malheureusement, il est difficile de dresser un portrait actuel des squats car l'étude la plus complète réalisée date de 1988 (Applied Economics Research Centre 1988). Néanmoins, cette étude met en lumière l'inégalité des conditions de vie. Ainsi en 1988, seulement 20% des constructions sont permanentes. L'accès aux services de base est également variable, une habitation sur deux ayant accès à l'eau tandis que seulement 12 % bénéficient d'une infrastructure sanitaire (égout ou collecte d'ordures ménagères).

À l'instar des autres métropoles du monde, le gouvernement pakistanais tente régulièrement de mettre fin aux squats. Le gouvernement aurait ainsi délocalisé près de 200 000 personnes afin d'utiliser l'espace à d'autres fins, une situation constamment décriée par les organismes locaux (Boivin 2010). Cette délocalisation se fait parfois brutalement et il arrive que des habitants soient jetés à la rue car leur logis est incendié intentionnellement (Urban Resource Centre, 2010).

Violence urbaine

Le second enjeu urbain significatif est sans contredit la violence urbaine. Karachi est reconnue comme l'une des métropoles les plus dangereuses du monde, et associée à une « culture de la Kalachnikov » (Boivin 2001; Boivin 2010). Même les journaux pakistanais comparent l'agglomération pakistanaise à ce qu'à été Beyrouth (Boivin 2001). Au fil des années, les actes de violence ont connu des périodes d'accalmie, puis de recrudescence. Par exemple en 1995, 1 742

crimes terroristes avaient été recensés, alors que quatre ans plus tard ce chiffre avait baissé de moitié (Boivin 2001). Depuis quelques années, Karachi semble être à nouveau entrée dans une période tumultueuse. La moyenne de morts violentes quotidiennes en 2012 était de 8,5 alors qu'au début de 2013, ce chiffre avait grimpé à 10 (Bobin 2013). Les violences touchent tous les groupes ethniques, mais particulièrement les Mohajirs et les Pachtouns (Boivin 2010).

Tout comme le nombre de crimes, la nature de ceux-ci varie. Les observateurs remarquent en effet que de plus en plus d'attentats sont perpétrés par les talibans, Karachi étant reconnue comme l'un des berceaux de l'islam radicale (Bobin 2013). Selon Boivin (2001), les actes de violences à Karachi peuvent être divisés en trois catégories : les rivalités ethniques, les rivalités sectaires et les rivalités politiques, ces dernières étant responsables de la plupart des actes de violences aujourd'hui.

Les rivalités politiques opposent généralement les Mohajirs, le peuple réfugié d'Inde, et les Sindhis, les Karachites de souche. La principale source de discorde, et ce depuis la création du Pakistan en 1947, concerne une représentation politique du peuple Mohajirs (Boivin 2001). En effet malgré un poids démographique important, les portes du pouvoir ont toujours été closes pour ce groupe ethnique. Depuis des décennies le gouvernement pakistanais, et plus particulièrement les services secrets de l'armée, tente par tous les moyens de dissoudre le parti, allant jusqu'à orchestrer une lutte intestine au sein du parti politique Mohajirs, le Mouvement pour la nationalité Mohajirs (MQM) (Boivin 2010).

Cohabitation interethnique et ségrégation spatiales

Intimement relié au premier enjeu urbain, le second est la cohabitation interethnique. Cet enjeu n'est pas nouveau puisque Karachi a été dès sa fondation un lieu d'une grande diversité et que celle-ci est intrinsèquement liée à son développement. On utilise d'ailleurs l'expression « une mosaïque de sous-cultures » pour parler de Karachi (Sergent 1994).

Si la diversité est partie constituante de la ville, elle est également source d'innombrables conflits car chaque nouvelle vague migratoire donne lieu à des affrontements entre les populations locales et arrivantes (Boivin 2001). En réaction aux tensions interethniques, plusieurs communautés adoptent des stratégies de ghettoïsation (Boivin 2001). Elles sont particulièrement prisées par les communautés en situation minoritaire, notamment les hindous et les parsis (Boivin 2001). Les stratégies de ghettoïsation prennent souvent la forme d'une organisation du territoire enclavée difficilement accessible pour les visiteurs. Les secteurs occupent des territoires considérables et peuvent rassembler des dizaines de milliers de personnes. Narainpura par exemple, l'un des plus importants ghettos hindous, abriterait au-delà de 50 000 personnes. L'accès au ghetto est restreint au minimum et les voies de circulation étroites et sinueuses rendent impossible les déplacements en automobile (Boivin 2001).

Fait à noter, les stratégies de ghettoïsation ne reposent pas uniquement sur une distinction religieuse, mais également socioéconomique. Ainsi on retrouve à Karachi, à l'instar des autres grandes villes du monde, des quartiers résidentiels fermés. Ces quartiers présentent une particularité importante car ils constituent les seuls endroits où cohabitent paisiblement hindous, sunnites, chi'ites, Sindhis et Mohajirs (Boivin 2001).

Catastrophes environnementales et sécurité civile

Un autre important enjeu urbain à Karachi concerne les catastrophes environnementales et la sécurité civile.

Les changements climatiques affectent (et affecteront au cours des prochaines décennies) considérablement l'agglomération pakistanaise. Karachi est une ville côtière située en basse altitude, ce qui la rend particulièrement vulnérable à l'augmentation du niveau d'eau des océans causée par la fonte des glaciers de l'Arctique (Bakhsh, Rehman, Shakir et Khan 2011). Cette topographie particulière se conjugue à un climat comportant d'importantes moussons qui apportent entre 25 mm et 235 mm de pluie annuellement (Bakhsh, Rehman, Shakir et Khan 2011). Compte tenu de la quantité considérable de précipitations, le Pakistan et la grande région de Karachi sont régulièrement victimes d'inondations. La région vient d'ailleurs de traverser une série de trois inondations majeures en autant d'années. Celle de 2010, surnommée « l'année de la mousson du siècle », fut probablement la pire et a entraîné la mort de 2 000 personnes et le déplacement des millions de pakistanais (BBC 2011). Quant aux coûts de reconstruction ils sont estimés, pour l'année de 2010 seulement, à 10 milliards de dollars (CNN 2010).

Intimement relié à la question des changements climatiques est celle de la pollution atmosphérique. Elle est très importante à Karachi, et le niveau de pollution est beaucoup plus élevé que les seuils fixés par l'Organisation des Nations Unies (Karachi Metropolitan Corporation 2012). Récemment, certaines initiatives ont été prises par les autorités afin d'améliorer la qualité de l'air, dont l'aménagement de parcs et la plantation d'arbres.

Un autre enjeu urbain touchant la qualité de l'eau et de l'air est l'utilisation de l'énergie nucléaire. En effet à Karachi se trouve le KANUPP, le plus vieux réacteur du pays (Zins 2001). Le Pakistan possède par ailleurs d'importants armements nucléaires, bien que le développement d'un programme nucléaire n'ait pas été, à l'instar de l'Inde, une priorité dès la constitution du pays (Zins 2001). Néanmoins, l'intérêt envers cette industrie est préoccupant, considérant que le Pakistan a déjà procédé à des essais nucléaires à la fin des années 1990 et que l'Asie du Sud est une des régions les plus nucléarisées du monde (Zins 2001). L'année dernière, des télégrammes diplomatiques américains ont d'ailleurs fait part de leurs inquiétudes quant à la possibilité que les installations nucléaires tombent aux mains des talibans. Les autorités pakistanaises ont toutefois vivement rejeté ce scénario (Agence France-Presse 2011).

Mobilité

Dans une ville où se conjugue développement territorial anarchique, croissante démographique importante et instabilité politique, il n'est pas étonnant qu'un des grands enjeux de Karachi soit la mobilité.

Le mode de déplacement le plus privilégié par les habitants de Karachi est le transport motorisé. La très forte majorité des véhicules sont privés (voitures et des motocyclettes)(92 %) tandis que les véhicules semi-privés et collectifs représentent une proportion beaucoup plus faible (respectivement 6% et 2%). Le transport public est peu développé à Karachi, bien que la demande soit en forte croissance (Boivin 2010). Incapable de répondre adéquatement à la demande, il n'est pas rare de voir des utilisateurs des transports publics assis sur le toit, ou debout sur le marchepied des autobus.



Figure 3 : Les transports collectifs à Karachi
 Source : Wikimedia Commons

Les transports actifs à Karachi sont très peu populaires, et principalement utilisés par les personnes les plus démunies qui ne peuvent défrayer les frais des transports collectifs (Qureshi et Lu 2007). Les raisons qui expliquent leur faible popularité sont 1) l'absence de conditions d'utilisation sécuritaires, et 2) des politiques publiques favorisant leur développement. Les piétons sont particulièrement touchés par le manque d'infrastructures adéquates destinées à assurer leur sécurité. Bien qu'ils soient faibles en nombre, les piétons représentent la moitié des décès annuels liés au transport (Qureshi et Lu 2007).

Outre l'accroissement de la demande, les transports motorisés doivent composer avec un autre enjeu, soit le réseau routier. Ce dernier est décrit comme étant dans un état lamentable et sa configuration est souvent inefficace. En effet plusieurs quartiers n'ont qu'un seul accès au réseau routier supérieur, ce qui provoque d'importants goulots d'étranglement (Qureshi et Lu 2007).

Les problèmes de Karachi en matière de mobilité se situent également au niveau de sa gouvernance. L'organisation responsable du réseau routier de Karachi, la *Karachi Circular Railway (KCR)*, a cessé ses activités entre 1999 pour des raisons de financement (Qureshi et Lu 2007). Depuis le milieu des années 2000 l'organisation a partiellement repris ses activités, mais le réseau routier demeure en mauvais état (Qureshi et Lu 2007). Pour sa part les transports collectifs, gérés principalement par le secteur privé, souffrent de sous-financement.

En raison du nombre important de véhicules en circulation, d'un réseau routier en piètre état et d'un système de transport collectif défaillant, Karachi est prise avec une importante congestion routière. Au cours des années, différentes mesures ont été imaginées afin de soulager la ville de ce problème. Parmi celles-ci, notons la planification d'autoroutes périphériques dans l'objectif de diminuer la pression sur les artères principales du centre-ville. Le projet n'est toutefois pas entièrement complété, mais la construction de certains tronçons, comme la *Lyari Expressway*, améliore la fluidité (Boivin 2010).

5) Revue de la littérature récente

La région de Karachi concentre de nombreuses universités et centres de recherche. Dans les lignes qui suivent, nous présentons un aperçu de la littérature récente publiée en anglais et en français, de même que les principaux centres et instituts de recherche ayant un intérêt pour l'agglomération pakistanaise.

La Karachi University offre des programmes de second cycle en géographie et en sciences de l'environnement. Bien que le site internet de l'université annonce certains projets de recherches, il ne fait aucune mention de groupes ou de centres spécifiques.

La Federal Urdu University est une université publique de recherche. Située à Karachi, elle offre un programme de maîtrise en géographie et en sciences environnementales. Aucun centre de recherche touchant les études urbaines ne semble toutefois y être associé.

La Shaheed Zulfikar Ali Bhutto Institute of Science and Technology (SZABIST) est une université ayant plusieurs campus, dont un situé à Karachi. Un centre de recherche associé aux études urbaines y est affilié, le Sustainable Development Research Centre (SDRC). Ce centre, établi en 2010, s'intéresse aux énergies renouvelables ainsi qu'au développement de communautés urbaines et rurales viables.

La NED University of Engineering and Technology, fondée en 1977, est une université basée à Karachi. Depuis 2000, elle accueille un département en architecture et en urbanisme. Plusieurs centres de recherche et réseaux y sont affiliés. Le premier, Heritage Cell, est établi depuis 2006 et a une mission d'éducation, de valorisation et de mise en valeur du patrimoine. Le centre s'implique via la publication de rapports et de recommandations sur des projets en cours à Karachi. Il collabore également avec des organisations internationales, comme le secrétariat du Pakistan d'ICOMOS, le UNESCO University and Heritage Network ainsi que le Raymond Lemaire International Centre for Conservation (RLICC). Le département d'architecture et d'urbanisme de la NED University of Engineering and Technology accueille également le Urban Research and Design Cell (URDC). Ce centre a comme mission de structurer et de promouvoir la recherche et le design urbain. Il est impliqué dans les activités universitaires et dans les réseaux académiques et professionnels. Enfin, le département accueille le History Group. Constitué en 2007, est un lieu d'échange entre des chercheurs qui s'intéressent à différentes dimensions de l'architecture : la théorie, la philosophie, la culture, etc.

La NED University of Engineering and Technology a aussi un département de génie civil, qui mène des recherches en sécurité routière dans le cadre du Road Traffic Injury Research & Prevention Centre. Ce centre publie un bulletin de liaison mensuel.

La Dawood University of Engineering & Technology de Karachi a un département d'architecture et d'urbanisme, mais aucun centre de recherche n'est mentionné sur le site internet de l'université.

Outre les universités, un organisme intervenant en matière d'urbanisme mérite d'être mentionné, le Urban Resource Centre. Ce dernier est une organisation à but non lucrative basée à Karachi et fondée par des professeurs, des professionnels, des étudiants, des activistes ainsi que des organisations communautaires. Le centre a été mis sur pied suite au constat que les processus de planification ne servaient pas les intérêts des populations à faible revenu, des petites entreprises, des plus démunis, des intervenants du secteur informel et entraînaient des répercussions économiques et sociales négatives (Hasan 2007). Le centre publie régulièrement des études sur le logement, le transport, l'environnement, etc.

Lorsque l'on traite des questions urbaines à Karachi, il est presque impossible de passer à côté d'Arif Hasan. Ce pakistanais d'origine a suivi une formation en architecture à Oxford Polytechnic en Angleterre, puis a travaillé quelques années en Europe avant de retourner au Pakistan en 1968 afin d'y ouvrir son propre bureau. Il y a poursuivi une prolifique carrière en tant qu'architecte et de consultant en urbanisme. Impliqué dans divers universités et organismes gouvernementaux, il siège sur le conseil d'administration de l'Urban Resource Centre.

En dehors des universitaires basés à Karachi, plusieurs auteurs s'intéressent à la ville pakistanaise. C'est le cas notamment de Michel Boivin, directeur de recherche au Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et affilié à l'École des hautes études en sciences sociales (EHSS) en France. Historien de formation et spécialiste de l'Asie du Sud, il est l'auteur de nombreux ouvrages sur le Pakistan, dont plusieurs ont inspiré la présente capsule.

En France également mentionnons Laurent Gayer, chargé de recherche au Centre national de la recherche scientifique (CNRS). Ses travaux portent principalement sur la violence politique et criminelle en Inde et au Pakistan, de même que la population ourdouphone au Pakistan.

6) Conclusion

Karachi a un héritage riche, complexe. Son histoire témoigne d'une ville attrayante, prometteuse, dont le développement bénéficie d'une croissance démographique hors du commun. Cette croissance amène toutefois de nombreux enjeux politiques et culturels.

Aujourd'hui Karachi doit affronter plusieurs défis, dont le plus important est peut-être la maîtrise de cette croissance. La ville est le haut-lieu de migration, mais les infrastructures souffrent de sous-financement et de planification afin d'être en mesure de répondre à la demande. La croissance démographique actuelle fragilise l'équilibre précaire de la ville, en quête d'une identité qui lui est propre.

7) Références

Voici une liste non exhaustive de titres parus récemment.

Livres et chapitres de livre

Boivin, Michel. 1996. *Le Pakistan*. Paris: Presses Universitaires de France.

Braudel, Fernand. 1979. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIII siècle*. Paris.

Dollfus, Olivier. 1996. *La mondialisation*. Paris: Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.

Hashmi, Shafik H. 1975. *The slums of Karachi a case study*. Lahore Aziz Publishers

Inskip, Steve. *Instant City: Life and Death in Karachi*. Penguin Press HC.

Jaffrelot, Christophe. 2002. *Le Pakistan, carrefour des tensions régionales*. Bruxelles: Éditions Complexe.

Khuro, H. et M. Anwer (éd.). 1997. *Karachi. Megacity of Our Times*. Karachi: Oxford University Press.

Sassen, Saskia. 2001. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.

Zins, Max-Jean. 2002. *Pakistan. La quête de l'identité*. Paris: La documentation Française.

Articles scientifiques

Ali, Kamran Asdar. 2012. « [Women, Work and Public Spaces: Conflict and Coexistence in Karachi's Poor Neighborhoods](#) » *International Journal of Urban and Regional Research* 36 (3): 585-605.

Bakhsh, Hafiz Ahmad, Habib-ur Rehman, Abdul Sattar Shakir et Noor Muhammad Khan. 2011. « [Flood Inundation Modeling for Malir Watershed of Karachi Considering Future Mean Sea Level Rise](#) » *Pakistan Journal of Engineering and Applied Sciences* 9 (Juillet): 34-47.

Boivin, Michel. 2000. « Karachi, le fruit défendu. » *Globe-Mémoires* (3): 48-50.

Boivin, Michel. 2001. « [Karachi et ses territoires en conflit: pour une relecture de la question communautaire](#) » 2 (101): 180-200.

Boivin, Michel. 2004. [Violence, défragmentation sociale et intégration urbaine : Karachi dans la perspective de la courte durée](#) In Working Paper.

Boivin, Michel. 2005. « [Les hindous de Karachi dans la perspective historique. De la domination socio-économique à la marginalisation minoritaire](#) » *RMMM. Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 107 (110): 61-96.

Boivin, Michel. 2007. « Violence, défragmentation sociale et intégration urbaine: Karachi dans la perspective de la courte durée » In *La Ville en Asie du Sud : quelles spécificités ?*, sous la dir. de V. Dupont et G. Heuzé (dir.), 373-412. EHESS/Purusartha.

Boivin, Michel. 2010. « [Karachi, « Mère des immigrés » : business, violence et politique identitaire](#) » *La Découverte/Hérodote* 4 (139): 123-142.

Faruqui, M. 1995. « Contextualizing Karachi's violence » *South Asia Bulletin* 15 (1): 124-125.

Friedmann, John. 1986. « The world city hypothesis » *Development and change* 17 (1): 69-83.

Gayer, Laurent. 2004. « [Karachi : Violences et globalisation dans une ville-monde](#) » *Raisons politiques* 3 (15): 37-51.

Gayer, Laurent. 2010. « [Karachi, l'extension du front](#) » *Outre-Terre* (24): 397-401.

Gazdar, Haris et Hussain Bux Mallah. 2013. « [Informality and Political Violence in Karachi.](#) » *Urban Studies* (Special Issue Article: Cities, Conflict and State Fragility in the Developing World): 1-17.

Hasan, Arif. 2007. « [The Urban Resource Centre, Karachi](#) » *Environment & Urbanization* 19 (1): 275-292.

Qureshi, Intikhab Ahmed et Huapu Lu. 2007. « Urban Transport and Sustainable Transport Strategies: A Case Study of Karachi, Pakistan. » *Tsinghua Science & Technology* 12 (3): 309-317.

Rapports de recherche

A.T. Kearney. 2008. [The 2008 Global Cities Index](#). 2008. In *Foreign Policy*: A.T. Kearney.

Applied Economics Research Centre (AERC). 1988. *Socio-Economic Profile of Planned Areas in Karachi*. Karachi, Pakistan: University of Karachi.

Hasan, Arif. 1987. A Study on Metropolitan Fringe Development in Karachi, Focusing on Informal Land Subdivision Arif Hasan & Associates, Architects & Planning Consultants.

Hasan, Arif et Masooma Mohib. 2003. [*The case of Karachi, Pakistan*](#).

Khan, Akhtar Hameed. 1996. Orangi Pilot Project. Reminiscences and Reflections. Karachi: Oxford University Press.

MasterCard Worldwide. 2008. [*Worldwide Centers of Commerce Index*](#).

MasterCard Worldwide. 2007. [*Worldwide Centers of Commerce Index*](#).

O.N.U. 2012. [*World Urbanization Prospects The 2011 Revision Highlights*](#). New York: Nations Unies.

Urban Resource Centre. 2010. [*Huts on Fire in Karachi. The land mafia and criminals torch the settlements as an attempt to evict people and get hold on the land*](#) Karachi: Urban Resource Centre.

Articles de journaux

BBC News. 2013. « [*Karachi: Volatile metropolis*](#). » BBC News, 28 décembre 2009. Consulté le 16 janvier 2014.

Bobin, Frédéric. 2013. « [*Karachi au défi des talibans*](#) » Le Monde, 7 mai 2013.

Bobin, Frédéric. 2013. « [*Karachi : ville sanctuaire ou nouveau front des djihadistes pachtouns ?*](#) » Le Monde, 7 mai 2013. Consulté le 16 janvier 2014.

CNN. 2010. « [*Pakistan flood damage estimated at \\$9.7 billion*](#) » CNN World, 14 octobre 2010.

France-Presse, Agence. 2011. « [*Brèche dans la plus vieille centrale nucléaire du Pakistan*](#). » Le Point.fr, 20 novembre 2011. Consulté le 16 janvier 2014.

Maqbool, Aleem. 2011. « [*Pakistan: Torrential rain and floods paralyse Karachi*](#). » BBC News. Consulté le 16 janvier 2014.

Sergent, François. 1994. « [*Karachi, nouvelle cité de la peur*](#). » Libération Monde, 20 décembre 1994. Consulté le 16 janvier 2014.

Vampouille, Thomas. 2010. « [*De l'attentat de Karachi au «Karachigate»*](#). » LeFigaro, 23 novembre 2010. Consulté le 16 janvier 2014.

Sites internet

[Centre national de la recherche scientifique](#)

[Dawood University of Engineering & Technology](#)

[École des hautes études en sciences sociales](#)

[Federal Urdu University](#)

[History Group](#)

[Indus Valley School of Art and Architecture](#)

[Karachi Metropolitan Corporation](#)

[Karachi University](#)

[NED University of Engineering and Technology](#)

[Pakistan Bureau of Statistics](#)

[Shaheed Zulfikar Ali Bhutto Institute of Science and Technology](#)

[Sustainable Development Research Centre](#)

[Raymond Lemaire International Centre for Conservation](#)

[Road Traffic Injury Research & Prevention Centre](#)

UNESCO University and Heritage Network

[Urban Research and Design Cell](#)

[Urban Resource Centre](#)