

3. INFRASTRUCTURES

À de nombreux égards, les infrastructures de Bangalore sont supérieures à celles de Bombay ou de Delhi; toutefois, elles n'ont pas évolué au même rythme que la croissance de la ville, qui a été des plus rapides. On s'en rend compte par les longues listes d'attente pour le téléphone et par la piètre qualité des transports publics. Quoiqu'il en soit, le gouvernement de l'État sait à quel point les infrastructures sont essentielles à un développement économique rapide et compte améliorer celles de la ville et de l'État. L'état actuel des diverses infrastructures et les améliorations proposées sont décrites brièvement dans les paragraphes qui suivent.

IMMOBILIER

Bombay, capitale incontestée de l'Inde pour ce qui est du commerce, a récemment subi les effets de l'hyperinflation des prix sur le marché immobilier. Delhi, la capitale, a aussi connu une croissance rapide, un engorgement important et une montée des prix de l'immobilier. En revanche, Bangalore offre encore des biens immeubles de premier ordre à prix abordable, et le choix des emplacements ne manque pas. S'il est vrai que ces facteurs ont pesé beaucoup dans la décision des entreprises d'investir ou de prendre de l'expansion dans la ville, la demande a influé à la hausse sur la valeur des terrains et, selon certains rapports, elle avait grimpé d'environ 24 % dans les trois mois de la période de janvier à mars 1995.

Le tableau 6 compare les prix de l'immobilier à Bombay, à Delhi et à Bangalore. Le caractère abordable et la disponibilité des biens immeubles à Bangalore lui confèrent l'avantage.

Outre le loyer mensuel, il faut verser un dépôt remboursable sans intérêt au moment de la signature d'un bail. À Bombay et à Delhi, le dépôt peut représenter jusqu'à 24 mois de loyer, tandis qu'à Bangalore, il ne dépasse pas les 18 mois. Dans toutes les villes, les frais de courtage représentent entre un mois et deux mois de loyer.

ROUTES ET VÉHICULES

Bangalore est dotée d'un bon réseau routier qui représente près de 17 % de la superficie de la ville. La plupart des routes sont carrossables en tout temps et conviennent aux véhicules lourds.

La circulation est devenue engorgée récemment à la suite de l'augmentation rapide du nombre de véhicules. On compte actuellement environ 700 000 véhicules à Bangalore, dont 70 % sont des motos ou des scooters et 15 %, des voitures. On s'attend à ce que le nombre de véhicules double au cours des cinq à sept prochaines années.

L'un des facteurs qui explique l'augmentation des véhicules est le caractère inadéquat des transports publics. Le service d'autobus urbain n'est ni fréquent, ni fiable, et les taxis sont difficiles à trouver, chers et non munis de compteur. Les pousses-pousses sont moins chers et d'accès facile, mais ils ne sont pas confortables et les risques d'accident sont élevés.

TABLEAU 6 : COMPARAISON DES PRIX DE L'IMMOBILIER - JANVIER 1995

	Bangalore	Bombay	Delhi
RÉSIDENTIEL			
Location (appartement de 1 500 pi ²)	5 000 - 10 000 roupies	25 000 - 50 000 roupies	10 000 - 30 000 roupies
Achat (taux/pi ²)	1 000 - 3 500 roupies	4 000 - 20 000 roupies	3 500 - 7 000 roupies
Distance du centre des affaires	3 Km (trajet de 10-15min)	15-20 Km (trajet de 50-90 min.)	15 Km (trajet de 30-45 min.)
COMMERCIAL			
Location (le pi ² et par mois)	20-40 roupies	60-200 roupies	60-150 roupies
Achat (taux/pi ²)	1 500 - 4 000 roupies	10 000 - 30 000 roupie s	7 500 - 15 000 roupies

En ce qui concerne le transport de l'aéroport, à la ville, les prix du trajet en taxi varient de 100 à 150 roupies. Il est possible de louer un taxi pour la journée (maximum de 80 kilomètres et de 8 heures) pour environ 450 roupies.

Le gouvernement de l'État est conscient des problèmes de circulation et a déjà prévu l'installation d'un métro léger aérien. Une entreprise spécialement constituée à cette fin est chargée de la réalisation du projet, dont la construction devrait durer une dizaine d'années et dont le coût devrait s'élever à 42 milliards de roupies (environ 1,5 milliard de dollars US). Le métro aérien comprendra six lignes et couvrira 90 kilomètres, et sa construction sera confiée à un consortium d'origine indienne ou internationale aux termes d'un contrat de construction-exploitation-transfert prévoyant une concession d'une durée de 30 ans. Bien qu'on prévoie que le nombre de véhicules continuera d'augmenter au même rythme que la population de Bangalore, le métro aérien constituera une solution de rechange fiable et pratique et devrait réduire la dépendance à l'égard des modes de transport privés.

Dans le cadre d'un projet de développement urbain baptisé « Mega City Development Programme », le gouvernement de l'État a également l'intention de construire un terminus d'autobus aux abords de la ville, d'aménager des passages