

# LES TRANSPORTS EN INDE

C'est bien parce que la superficie du territoire indien est considérable qu'une grande partie d'un voyage en Inde se passe dans les transports, et c'est vraiment par la route ou les rails que l'on découvre le pays et ses populations.

Lors des trajets parcourus (en bus, en rickshaw, en vélo, mais malheureusement pas en train), il nous était difficile de décoller le nez de la vitre tant le spectacle qui se déroulait devant nos yeux était riche et dépaysant. Des littoraux désertiques aux rizières inondées, des villages de campagne pittoresques aux villes surpeuplées et congestionnées, dans le bus nous étions les témoins privilégiés de scènes de vie à couper le souffle.

## D'une ville à l'autre...

### ...par la route...

Les routes ne sont pas toujours carrossables et la circulation anarchique. Les bus, généralement bondés, vont très vite, roulent parfois à deux de front et se font souvent la course entre eux. Il est conseillé de voyager en train mais nous n'avions pas le choix ! Les lieux que nous avons choisi de visiter n'étaient pas desservis par les trains, nous avons donc parcouru des centaines de kilomètres en bus. Cependant, à 12, de peur de ne pas toujours trouver assez de place dans les bus publics, nous avons loué un minibus dont le chauffeur nous a accompagné tout au long de notre périple. Malgré quelques frayeurs, nous sommes toujours arrivés entiers à bon port !



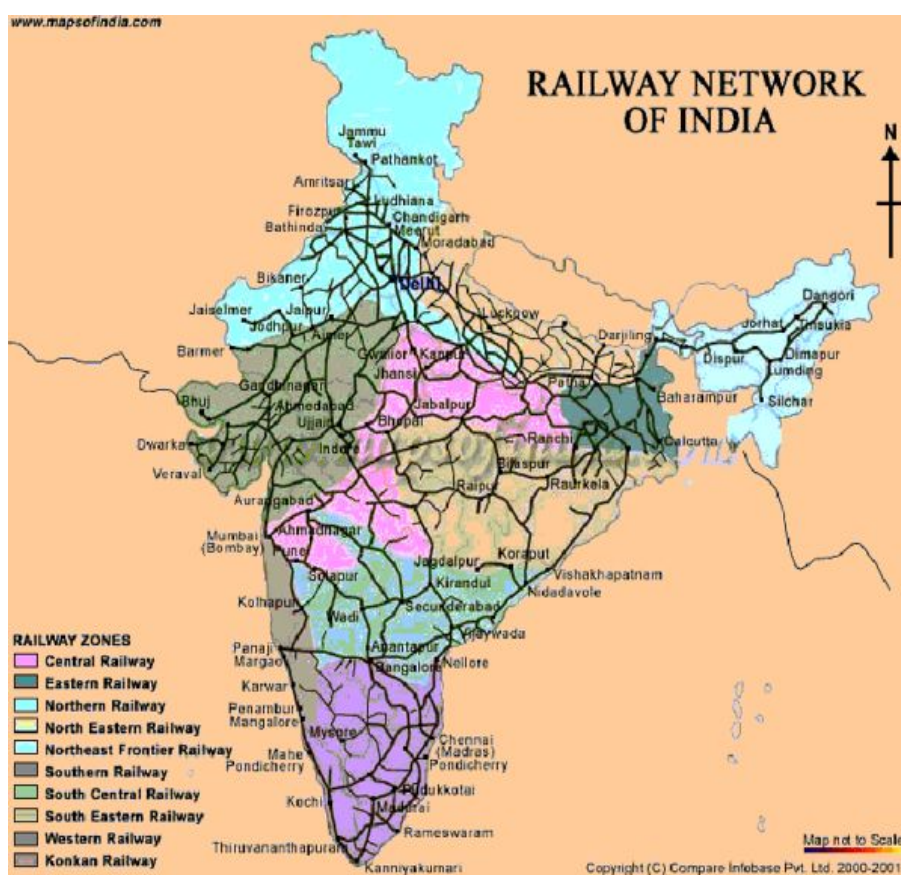
Bien qu'elles soient plus rapides et confortables, les voitures se font rares sur les routes. L'importance des distances et l'état des routes incitent les voyageurs à emprunter les transports en commun.

### ... par les rails...

L'histoire du train en Inde débute avec la colonisation britannique, la "British East India Company" et la création de la première compagnie ferroviaire du sous-continent, en 1844. Le premier train indien roulait de Bombay à Thane sur près de 40 kilomètres en 1853 et le trafic était ouvert au public sur la ligne Bombay - Poona en 1858. En 1880, le réseau indien dépassait les 1600 kilomètres... et aujourd'hui, avec plus de 107 000 kilomètres de voies, Indian Railways est le plus grand réseau ferroviaire d'Asie, et le second au monde.

La compagnie compte 8300 locomotives, 350 000 wagons et emploie 1,6 millions d'employés. 11 000 trains circulent tous les jours, dont 7000 trains de voyageurs. Ce qui fait plus de 4 milliards de passagers par an, pour 357 milliards de kilomètres parcourus. La progression du trafic voyageur est impressionnante et témoigne de l'évolution économique du pays, en progression constante. L'activité ferroviaire en Inde représente un chiffre d'affaires de 6600 crores (soit 66 milliards de roupies), ce qui représente plus d'un milliard d'euros.

Lors d'un précédent voyage, j'ai pu me rendre compte de la lenteur des trains indiens. Moins de 48 km / h pour les trains express (en écartement large, les trains les plus rapides), 24 km / h pour les trains mixtes et 18 km / h sur les voies à écartement métrique...une vitesse de tortue. La réalité dépasse la légende !



### ... ou par les airs.

Pour ceux qui sont pressés (les hommes d'affaires indiens ou certains touristes), l'avion peut s'avérer une solution. Indian Airlines, compagnie nationale, se voit de plus en plus concurrencée par des sociétés privées ; d'ailleurs, l'aéroport domestique de Bombay, grâce à ces fonds privés, est mieux entretenu que l'aéroport international !

# En ville...

## ... sur la route...

Les transports urbains sont d'une grande variété. A Pondichéry, comme dans les autres cités, nous pouvions emprunter le bus, le vélo... ou le rickshaw !

Ah... le rickshaw ! Ce véhicule à trois roues semble de prime abord parfait pour la ville : petit, très maniable, capable de bonnes accélérations... mais cet insecte roulant qui s'immisce entre les voitures est avant tout à la source de l'anarchie qui règne sur les routes ! Cela dit, c'est à mes yeux le moyen de transport le plus typique et le plus pittoresque !

Dans sa version non motorisée, le conducteur est installé à l'avant sur une bicyclette dont les haubans et la roue arrière sont remplacés par un châssis avec une paire de roues. Le passager, assis sur une banquette dont l'ergonomie rappelle celle du pousse-pousse, se tient où il peut et reste attentif à la route pour amortir les chocs lorsque les roues franchissent des trous ! Les conducteurs de rickshaw sont parmi les travailleurs les plus mal payés en Inde. Ils sont usés très jeune par les journées interminables de travail.



Dans sa version motorisée, la partie avant est construite à partir d'un scooter. La petite taille de l'auto rickshaw et l'adresse, voire l'audace, des pilotes leur permet de se faufiler partout. Certaines manœuvres sont à faire pâlir les plus impassibles !

Chacun de ces insectes de la route est évidemment muni d'un klaxon dont l'aspect est aussi drôle que le son n'est désagréable, mais qui est dispensable à la survie sur les routes indiennes.

Il est préférable de négocier les prix à l'avance (les chauffeurs utilisent rarement le compteur officiel) et de connaître grosso modo le parcours (certains chauffeurs ne connaissent pas bien les villes ou ont parfois tendance à vous balader contre votre gré!)



Il existe une version collective du rickshaw. Le prix de la course est modique, cependant ils effectuent des trajets tracés, et il est par conséquent nécessaire de connaître le parcours avant d'y monter.



Nous étions tous logés près du centre ville, et à Pondichéry, contrairement aux autres villes indiennes, les voies ne sont pas trop embouteillées, il est possible d'avancer dans la cohue sans trop de problèmes ! C'est pourquoi certains d'entre nous ont pris l'initiative de louer un vélo et ne l'ont pas regretté : fini les poses au coin de la rue à attendre un rickshaw ! fini les négociations sans fin pour monnayer la course ! Mais attention, sonnette indispensable !

Le vélo est un moyen de transport rudimentaire (vu l'état des routes, vous serez chanceux s'il est équipé d'une bonne selle !) mais très prisé.



Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le vélo ne sert pas uniquement à se déplacer ! Il peut également servir d'étal et devient alors l'instrument indispensable des camelots qui font commerce au bord des routes.



Petit, maniable et rapide, le scooter a les qualités du rickshaw ; il est très pratique pour se faufiler dans les ruelles ou entre les voitures. A Pondichéry, une grande partie de la population se déplace en scooter. Le casque n'est pas de rigueur et c'est vraiment surprenant de voir toute une famille sur un engin construit a priori pour deux personnes ! Monsieur est au volant, junior est debout devant lui Madame est assise derrière, le bébé dans les bras ! Le tout zigzagant dans les embouteillages !



Dans les villes, les voitures sont nombreuses. Elles sont visuellement agréables puisque ce sont souvent des modèles des années 50 ou 60, mais moins pratiques que les deux roues étant donné la circulation chaotique.



Parmi tous ces engins motorisés, on peut également voir avancer péniblement des chars à bœuf ! Il ne faut pas être pressé...



Lors de nos multiples séances de ‘shopping’, nous avons expérimenté un autre moyen de transport : la marche à pied ! Dans les rues congestionnées, on va souvent plus vite à pied qu’en rickshaw. Et puis, c’est tellement agréable de se balader dans les marchés, de se perdre dans les ruelles, de se laisser enivrer par les foules envahissantes !

### **... ou sur les rails**

A Delhi et Bombay, les trains de banlieue sont de plus en plus fréquentés et jouent un rôle essentiel dans la croissance démographique et économique de ces capitales.



Après un long voyage de retour, nous sommes rentrés à la Réunion les poches pleines d’images extraordinaires et de sourires ensoleillés. Merci de nous avoir permis de vivre pleinement cette aventure, professionnellement et humainement enrichissante.