

Géographie - Leçon n°6

Mumbai : modernité, inégalités (étude de cas)

Bénéficiant d'une situation avantageuse sur la mer d'Oman et d'un site exceptionnel pour la construction d'un port, Mumbai est conquise par les Portugais dès le XVI^e siècle (le nom de Bombay, qui fut celui de la ville jusqu'en 1995, viendrait de « Bom Bahia », la « bonne baie » en portugais), avant de devenir à partir du XVII^e siècle le point de départ de la constitution de l'Empire britannique des Indes. Non seulement les Britanniques ont donné à la ville sa forme actuelle en réunissant ses sept îles originelles en une seule presqu'île, mais ils ont laissé dans son paysage de nombreuses traces, telles que la « Porte des Indes » célébrant la visite du roi George V en 1911 ou la gare centrale, Victoria Terminus, aujourd'hui rebaptisée Chhatrapati Shivaji Terminus.

Devenue l'une des principales villes de l'Union Indienne, Mumbai est aujourd'hui une métropole mondiale émergente, comme le montrent ses gratte-ciel emblématiques, les Imperial Towers, mais elle est aussi une ville qui concentre de très fortes inégalités économiques, sociales et spatiales, particulièrement visibles à Dharavi, l'un des plus grands bidonvilles du monde. En quoi l'étude de cette ville permet-elle de comprendre le dynamisme économique de l'Asie du Sud et les problèmes de développement de cette région ?

1. Mumbai est d'abord une métropole mondiale de premier plan

a) Elle est l'une des plus grandes villes du monde. Comme de nombreux États asiatiques, l'Inde est **encore peu urbanisée** (seulement 32% de la population indienne vit en ville, ce qui représente quand même 410 millions d'habitants), mais elle compte un très grand nombre (**58 en 2015**) de villes de plus d'un million d'habitants. Parmi celles-ci, Mumbai, avec **24,3 millions d'habitants** (5^{ème} rang mondial), n'est dépassée que par Delhi et ses 25 millions d'habitants (3^{ème} rang mondial). Viennent ensuite Kolkata et Bangalore, avec plus de 10 millions d'habitants, puis Chennai, Hyderabad, Pune, Surat, Ahmadabad et Hyderabad avec plus de 5 millions d'habitants.

b) Mumbai est aussi la capitale économique de l'Inde. La ville a un poids incomparable dans l'économie indienne : alors que sa population ne représente que **moins de 2%** de la population du pays, son Produit Urbain Brut représente **plus de 6%** du PIB indien. À elle seule, Mumbai regroupe **environ 10%** des emplois industriels de l'Inde et assure **un quart** de sa production industrielle ; **plus de 30%** des impôts sur le revenu payés en Inde le sont à Mumbai, qui réalise aussi **40%** du commerce extérieur et **60%** des droits de douane du pays.

La ville a aussi des capacités de commandements sans équivalent dans le pays : les sièges sociaux de **11 des 15 premières entreprises indiennes** (dont Reliance et Tata) sont installés à Mumbai et, parmi les 500 premières entreprises indiennes, **174 ont leur siège social** dans la ville, avec des filiales dans toutes les régions indiennes, aussi bien dans le secteur de l'énergie que dans la production industrielle où dans les services. Enfin, c'est à Mumbai que se trouve le siège de la **Banque Centrale de l'Inde** (la **Reserve Bank of India**).

c) Mumbai est également la capitale culturelle de l'Inde. Sur les 1 600 films réalisés chaque année en Inde (la première production mondiale), les studios de Mumbai regroupés à **Film City**, au nord de la ville, n'en produisent qu'environ 200. Mais cette production, réalisée

en langue hindi, a une notoriété mondiale. Désignés par le surnom de **Bollywood** (Bombay + Hollywood), les films tournés à Mumbai sont exportés dans plus de 90 pays. Le rôle culturel de Mumbai ne se limite toutefois pas à Bollywood : la ville a aussi l'une des plus importantes universités d'Asie, qui accueille **plus de 500 000 étudiants**, et elle dispose de nombreux centres de recherche de renommée mondiale, dont le **Tata Institute for Fundamental Research** et le **Bhabha Atomic Research Center**. Mumbai est si importante pour la recherche nucléaire indienne que le *Department of Atomic Energy*, **le ministère indien de l'Énergie atomique**, y est installé.

d) Mumbai est enfin le principal point d'ancrage de l'Inde dans la mondialisation. Elle est d'abord **un hub aéroportuaire majeur** : l'aéroport international *Chhatrapati Shivaji* (le 29^{ème} du monde) voit passer chaque année plus de **47 millions de passagers** et assure 40% des vols internationaux vers ou à destination de l'Inde, principalement à partir d'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie Orientale. Mumbai est aussi **un hub portuaire important** : son port, le premier de l'Inde, se place au **28^{ème} rang mondial** pour le trafic des EVP. La ville dispose également de deux marchés boursiers d'importance mondiale : 98% des transactions boursières de l'Inde sont réalisées dans le **National Stock Exchange of India** (10^{ème} rang mondial) et le **Bombay Stock Exchange** (11^{ème} rang mondial). Enfin, la zone franche de Santa Cruz, installée à proximité de l'aéroport et spécialisée dans l'électronique et la joaillerie, attire de nombreux investissements étrangers. C'est d'ailleurs à Mumbai que se trouve **le plus grand marché de diamants du monde**.

Parce qu'elle devenue la vitrine de l'Inde dans la mondialisation, Mumbai accueille les sièges sociaux de la plus grande partie des FTN étrangères installées en Inde. De ce fait, **Nariman Point**, son premier *Central Business District* installé à l'extrémité sud de la ville, est désormais concurrencé par les nouveaux quartiers d'affaires qui se développent aussi bien au nord de ville (**Bandra Kurla** ou **Oshiwara**) qu'à l'Est (**Belapur**).

2. Mumbai est confrontée à d'immenses défis

a) La croissance de la ville engendre un très important étalement urbain. La population de Mumbai, qui n'était que de 3 millions d'habitants en 1950, a dépassé les 10 millions dans les années 1980 et est aujourd'hui proche de 25 millions. Or, la ville elle-même (**Mumbai City**) et sa couronne péri-urbaine (**Mumbai Suburban District**) se sont développées sur un espace exigu, où la densité moyenne dépasse déjà les **22 000 hab/km²**. C'est la raison pour laquelle, depuis les années 1980, l'essentiel de la croissance de la ville se reporte sur l'aire métropolitaine (**Mumbai Metropolitan Region**) qui s'étend sur **17 400 km²** et qui regroupe aujourd'hui plus de la moitié des habitants de l'agglomération. Intercalées entre des zones industrielles et des zones encore rurales, les nouvelles zones habitées de cette partie de la ville se développent le long des axes de communication qui les relient au centre, souvent distant de plus de 50 kilomètres.

b) La croissance de la ville engendre aussi de profondes inégalités socio-spatiales. En raison de son dynamisme économique, Mumbai a **un PIB par habitant trois fois plus élevé** que celui du reste de l'Inde. Mais ce chiffre n'est qu'une moyenne, recouvrant des écarts considérables entre les différentes parties de la ville. Le Sud et l'Ouest regroupent effet les quartiers les plus riches où se concentrent les classes moyennes et supérieures. On y trouve quelques-unes des plus grandes fortunes indiennes, surtout présentes dans **le quartier de**

Tardeo, où la famille Ambani (propriétaire du groupe Reliance) a fait construire **Antilia**, une maison de 27 étages estimée à un milliard de dollars et réputée être **la maison la plus chère du monde**. La pression immobilière dans ces parties du centre est telle que de nombreux habitants préfèrent se loger dans la lointaine banlieue. Mumbai est en effet l'une des métropoles où le prix du m² est le plus élevé au monde.

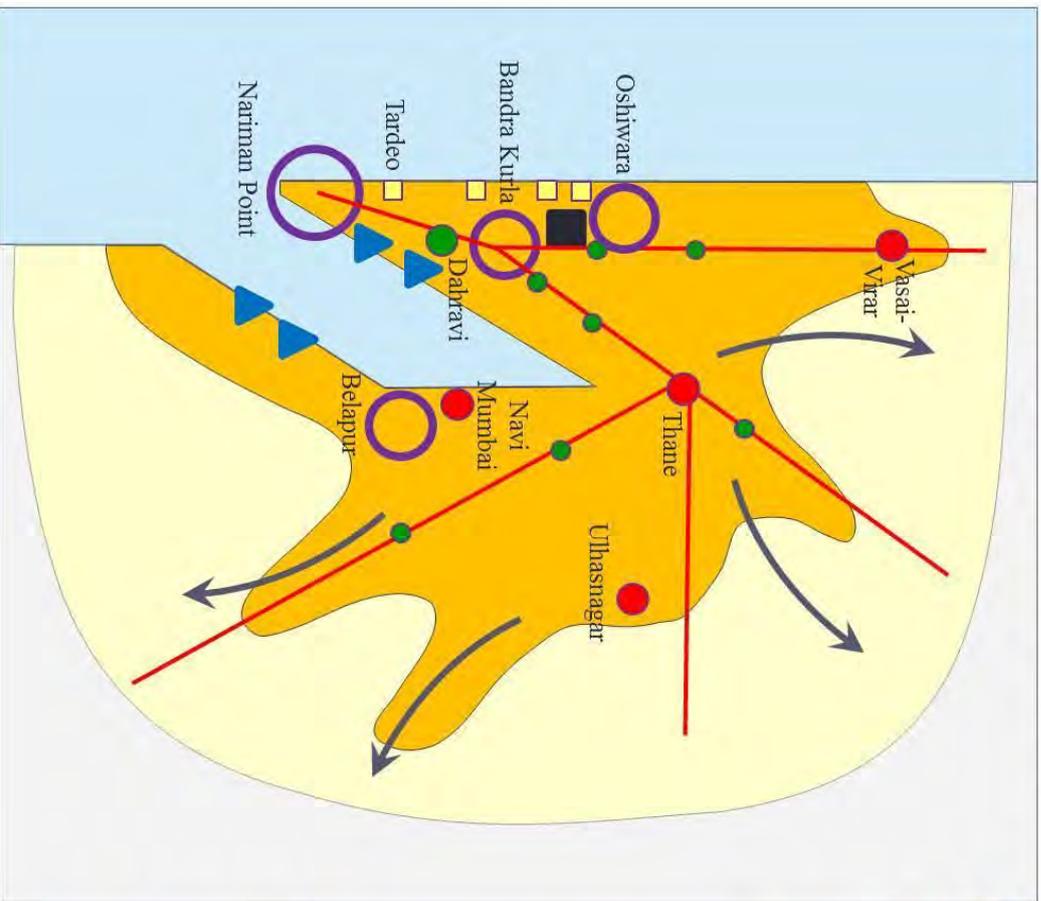
Dans le même temps, plus de la moitié de la population de la ville habite dans des bidonvilles. Les plus connus sont les **slums** du centre, de véritables quartiers où s'entassent une population considérable (**plus de 700 000 habitants sur 200 hectares** pour le seul *slum* de **Dharavi**), mais il en existe dans toute l'agglomération, partout où les pauvres trouvent de la place pour s'installer : le long des routes, des voies ferrées et des pistes de l'aéroport, au pied des résidences de luxe ou dans le Parc national Sanjay Gandhi aménagé au nord de la ville. Les plus pauvres des habitants de Mumbai, qui n'ont même pas de quoi aménager une cabane, sont les **pavement dwellers**, les occupants des trottoirs. La plupart des habitants de toutes les zones d'habitat précaire tirent leurs moyens de subsistance de l'économie informelle, largement contrôlée par les mafias : à lui seul, Dharavi a un chiffre d'affaires annuel estimé à **plus de 600 millions de dollars**.

c) L'agglomération de Mumbai est constamment au bord de l'asphyxie. L'accroissement incontrôlé de la ville et ses très fortes inégalités socio-spatiales engendrent de gigantesques problèmes **de circulation et d'aménagement**. Mumbai dispose certes d'un réseau très complet de transport urbain, routier et ferroviaire, mais celui est submergé par un trafic sans cesse croissant: les trains de banlieue, qui assurent 90% des déplacements dans l'agglomération, transportent **plus de deux fois et demi** leur capacité de voyageurs. De même, l'eau courante, qui n'est distribuée qu'**à moins de la moitié** des habitants de la ville, ne l'est qu'une partie de la journée. Enfin, Mumbai est l'une des villes les plus polluées au monde, avec **11 000 tonnes quotidiennes de déchets**, dont la gestion est un problème permanent.

d) Comment aménager Mumbai ? Pour faire face à ces multiples défis, les autorités de la Municipalité et de l'Aire métropolitaine ont multiplié les initiatives. Des **villes nouvelles**, comme **Navi Mumbai**, ont été construites dans la périphérie de l'agglomération afin de répondre à la pénurie de logements, mais celles-ci concernent surtout les revenus les plus élevés. Depuis les années 1990, une politique de **réhabilitation des bidonvilles** (**Slum Rehabilitation Scheme**) a été mise en place en partenariat avec des entrepreneurs privés qui financent la construction de nouvelles habitations pour les plus pauvres en échange de **« droits à bâtir »** dans les quartiers les plus aisés. Or cette politique n'a eu que des résultats mitigés : elle n'a permis de reloger qu'une petite partie de la population la plus pauvre, dans des immeubles souvent éloignés du centre et de si mauvaise qualité qu'on parle de **« vertical slums »**. Enfin, de **nouvelles infrastructures de transport** (plusieurs lignes de métro, un monorail, des autoroutes urbaines et un pont maritime, le *Bandra-Worli Sealink*, reliant deux des nouveaux quartiers d'affaires de la ville) ont été mises en place pour résoudre les problèmes de circulation, mais elles ont surtout contribué à l'augmentation du trafic.

Jamais autant qu'aujourd'hui, Mumbai n'a mérité ses surnoms de « monstruopole » et de « Maximum City ».

MUMBAI, MODERNITÉ, INÉGALITÉS



Une métropole mondiale

-  Central Business District
-  Nouveaux quartiers d'affaires
-  Installations portuaires
-  Aéroport international

De nombreuses inégalités

-  Le plus grand slum de Mumbai
-  Autres bidonvilles importants
-  Quartiers aisés

Une métropole en expansion

-  Espaces très urbanisés
-  Principales directions de l'étalement urbain
-  Axes majeurs de communication
-  Région urbaine de Mumbai
-  Villes nouvelles