



Mumbai

Métropole émergente

L'Inde s'affirme comme une nouvelle puissance dans la mondialisation. Comme à l'échelle mondiale, l'émergence du pays se concentre essentiellement dans les métropoles et sur les littoraux. L'urbanisation demeure pourtant encore réduite en Inde : 32 % de l'immense population habite en ville, soit 400 millions d'habitants. C'est d'autant plus paradoxal que le subcontinent indien est l'un des foyers historiques de l'urbain.

Quelques grandes métropoles s'affirment et produisent presque les trois quarts de la richesse nationale. Six archipels urbains s'insèrent et se nourrissent de la mondialisation : Madras - Chennai, Bangalore et Hyderabad avec chacune de 6 à 7 millions d'habitants, Kolkata (Calcutta) avec 15 millions, New Delhi, la capitale fédérale avec 18 millions, et Mumbai (Bombay) peuplée de 21 millions d'habitants qui s'impose comme la métropole émergente dominante du subcontinent.

1851

250 000 habitants

Bombay signifie à l'origine la « bonne baie ». Mumbai est d'abord cédé au Portugal puis au Royaume Uni en 1661. La ville coloniale, construite sur 7 îlots, n'est qu'un comptoir.

Le développement ne commence réellement qu'au XIX^{ème} siècle :

- les sept îlots sont réunis par des travaux aménagements.
- une voie de chemin de fer relie le port de Bombay à Thane.
- la première filature de coton est construite à l'arrière du port pour traiter la matière première avant son transport vers le Royaume Uni.

- l'ouverture du canal de Suez et la navigation à vapeur permettent à la ville de servir d'entrepôt – atelier pour le nord-ouest de l'Inde.

Bombay est née de la colonisation britannique et de l'âge industriel. Elle profite d'un site et d'une situation adaptés à son rôle d'emporium (un port de commerce en grec).

En effet, le site et la situation de la Bombay expliquent à la fois son rapide développement et les contraintes qui conditionnent sa saturation dès l'origine.

1953

2,3 millions d'habitants

Bombay poursuit son développement après l'indépendance de l'Inde en 1947 en complétant son outil industriel et son rôle de siège du pouvoir économique. C'est seulement à partir des années 90 que la métropole commence à s'affirmer dans la mondialisation.

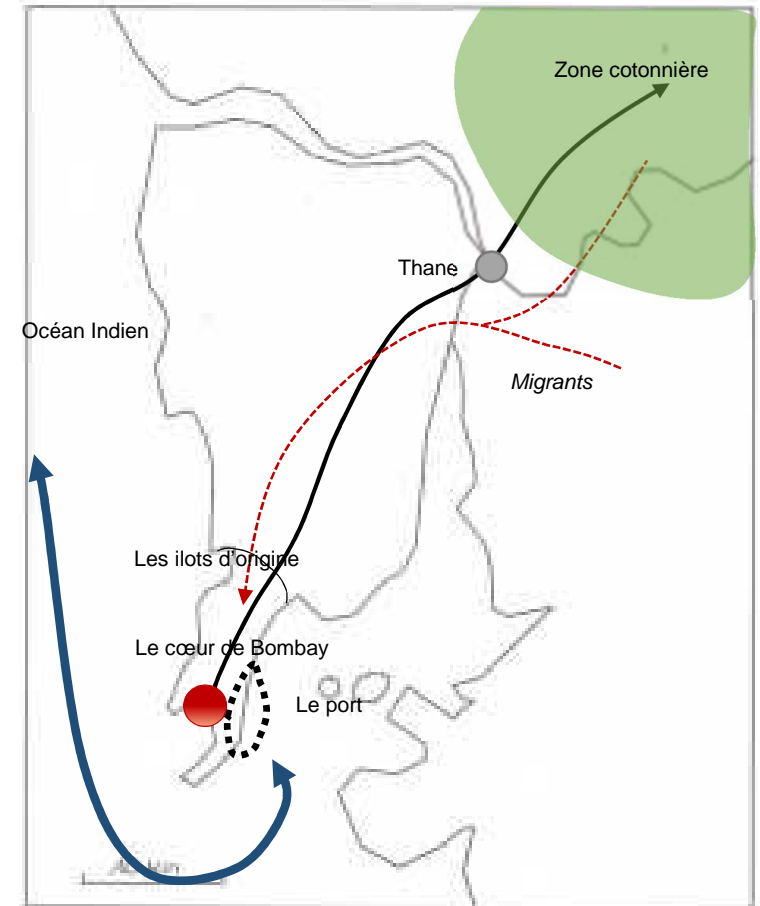


Figure ① - Bombay, un port, un entrepôt, un atelier

1971

6 millions d'habitants

Depuis l'indépendance de l'Union Indienne, la métropole a connu une croissance démographique « extraordinaire ». En effet, la population est multipliée par dix en 60 ans et atteint aujourd'hui plus de 21 millions d'habitants alors que la croissance démographique se poursuit.

La permanence de la croissance démographique, 2,3 % par an, est le résultat d'un triple processus :

- la forte fécondité de la population indienne (encore 2,7 au dernier recensement en 2010) y compris dans les villes.
- la marée migratoire en lien avec l'exode rural du Nord-ouest de l'Inde (plus de 250 000 personnes par an dans les années 90).
- l'attraction des populations qualifiées à l'échelle de l'Inde.

1991

12 millions d'habitants

Le triple processus est un formidable atout pour la métropole qui dispose d'une assise démographique large pour son développement économique en même temps qu'une contrainte. En effet, la région métropolitaine doit répondre aux besoins en équipements, infrastructures et logements pour cette masse démographique.

Le Grand Mumbai occupe une superficie de 468 km², soit environ 50 kilomètres entre l'extrémité sud et Thane et supporte une densité de population souvent supérieure à 35 000 habitants au km² (et plus de 100 000 habitants au km² dans l'ancien centre colonial). La région métropolitaine couvre une superficie dix fois supérieure de 4 355 km².

2013

21 millions d'habitants

Le Grand Mumbai perd aujourd'hui des habitants au profit de la région métropolitaine notamment au Nord (Virar et Vasai). De nouvelles centralités naissent dans la région urbaine comme Navi Mumbai (2 millions d'habitants), Vasai-Virar au Nord et Kalyan à l'est (1 million d'habitants chacune).

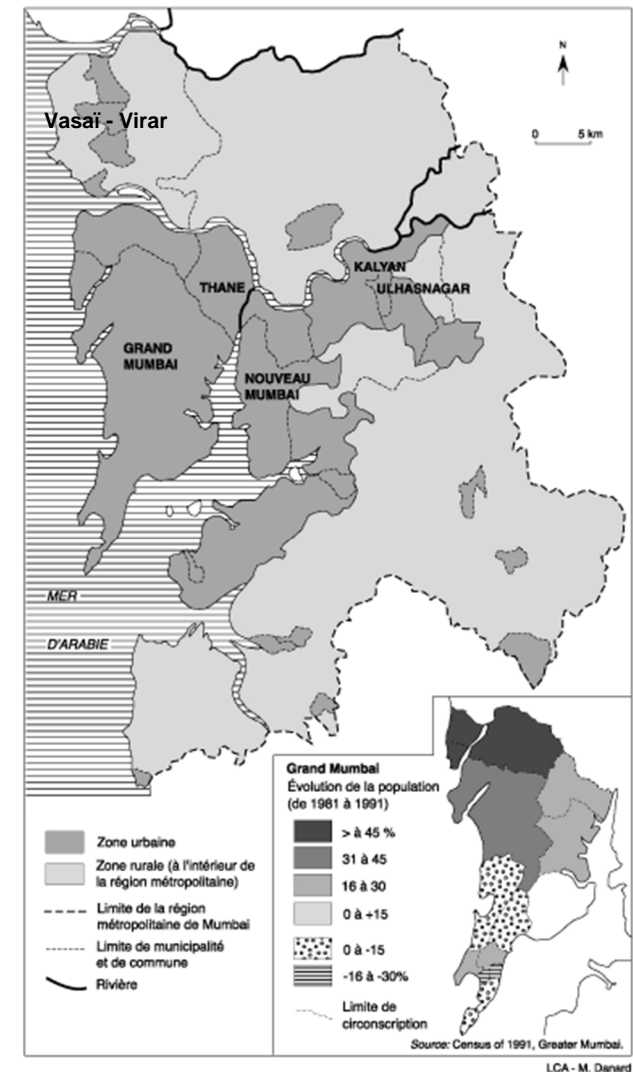


Figure ② - l'étalement urbain de Mumbai.

Mumbai n'est encore qu'une métropole mondiale émergente. Son PUB (Produit Urbain Brut) est de 150 milliards de \$ (5 % de celui de l'Union Indienne). La métropole est classée au 34^{ème} rang mondial dans le classement du GPCI juste derrière Moscou et Sao Paulo.

PUB
150 milliards de \$

Mumbai est encore un centre industriel majeur. En effet, l'industrie regroupe 40 % de l'emploi. L'appareil industriel de la ville est puissant associant la chimie, la mécanique, l'automobile, l'agro-alimentaire ...

Les industries implantées dans l'hypercentre sont rapidement délocalisées dans l'aire métropolitaine notamment vers Vashi et dans le nouveau complexe portuaire au sud de Navi Mumbai.

Les activités industrielles à faible valeur ajoutée sont progressivement remplacées (et délocalisées ailleurs en Inde) par des industries électroniques et informatiques ou des services aux entreprises.

FTN
6 parmi les 500
premières mondiales

La métropole concentre un des principaux pôles d'enseignement supérieur d'Inde associant de la recherche fondamentale (par exemple pour le nucléaire), des grandes universités et des centres de R&D des transnationales indiennes.

Des territoires de l'innovation s'affirment dans les métropoles notamment dans les services aux entreprises, dans l'Entertainment (les médias, le cinéma et l'industrie du divertissement avec Bollywood à Film City), dans la santé et l'industrie pharmaceutique et les services informatiques.

BSE
10^{ème} bourse mondiale

Mumbai concentre 70 % des transactions financières du pays, les plus grandes banques, la bourse (au 10^{ème} rang dans le monde). La métropole est une capitale financière de l'Inde.

Mumbai concentre aussi les sièges sociaux des plus grandes transnationales indiennes comme Reliance Industries, Essar ou Tata. L'hypercentre concentre les sièges pour l'Inde des grandes transnationales étrangères.

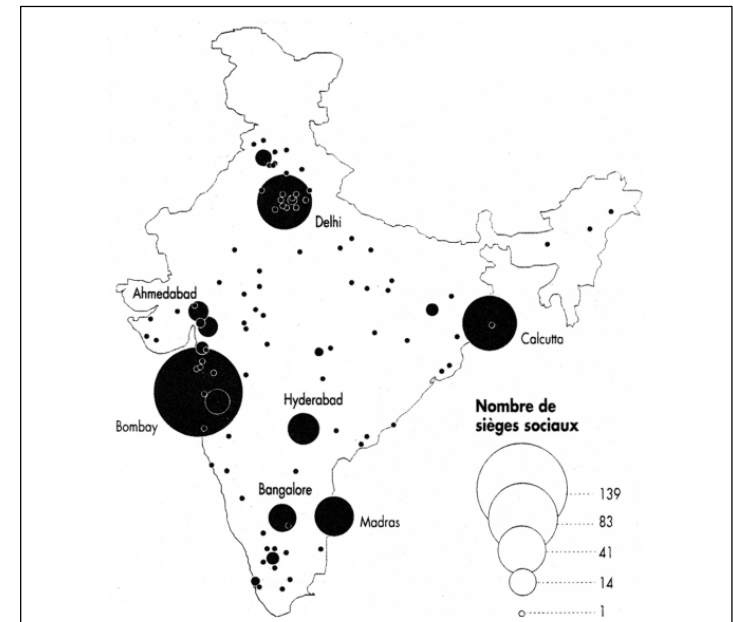
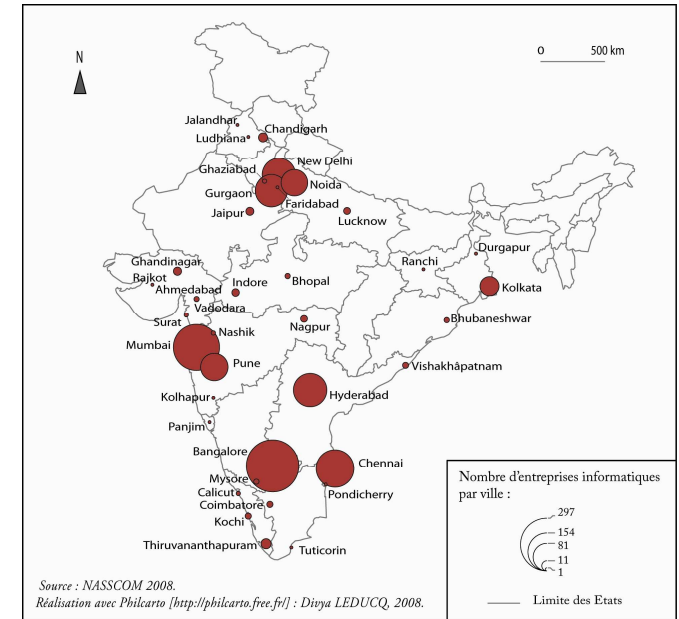


Figure ③ - Mumbai, centre économique de l'Inde

Mumbai est à l'origine un « port », articulant les flux entre l'empire des Indes et « l'économie monde britannique ». La mondialisation renforce son rôle.

Hub

Un nouveau port
Un nouvel aéroport

Le port de Mumbai, situé dans le prolongement de l'hypercentre et à proximité des anciens espaces industriels, est le 4^{ème} port de l'Union Indienne en traitant environ 60 millions de tonnes par an. Totalement saturé, il est aujourd'hui doublé par un nouveau port, Nhava Sheva, construit pour traiter les conteneurs (4,3 millions de conteneurs EVP, 1^{er} en Inde, 27^{ème} rang mondial).

Réseaux

6 millions de passagers
par jour

L'aéroport est construit à proximité d'Andhari, proche d'un nœud ferroviaire, à l'origine loin du centre. C'est la première plateforme aéroportuaire d'Inde avec plus de 25 millions de passagers bordée de nombreuses zones franches (pour l'industrie électronique ou diamantaire).

Comme pour le port, face à la saturation, un second aéroport est en construction à proximité de Navi Mumbai pour répondre à la forte croissance du trafic intérieur et extérieur.

Le mal développement et les contraintes du site expliquent la faible motorisation et les carences des réseaux routiers et autoroutiers. Le système de transport de la métropole repose essentiellement sur le chemin de fer. Il supporte chaque jour plus de 6 millions de passagers (et la plus forte densité de passagers du monde entre le l'hypercentre et Vasai – Virar). Le réseau est totalement saturé, il supporte le double de sa capacité.

Le développement de la métropole passe par la construction d'un réseau de métro de 9 lignes sur 150 kilomètres, sur la création d'un réseau autoroutier notamment par la construction d'un pont reliant Mumbai à Navi Mumbai.

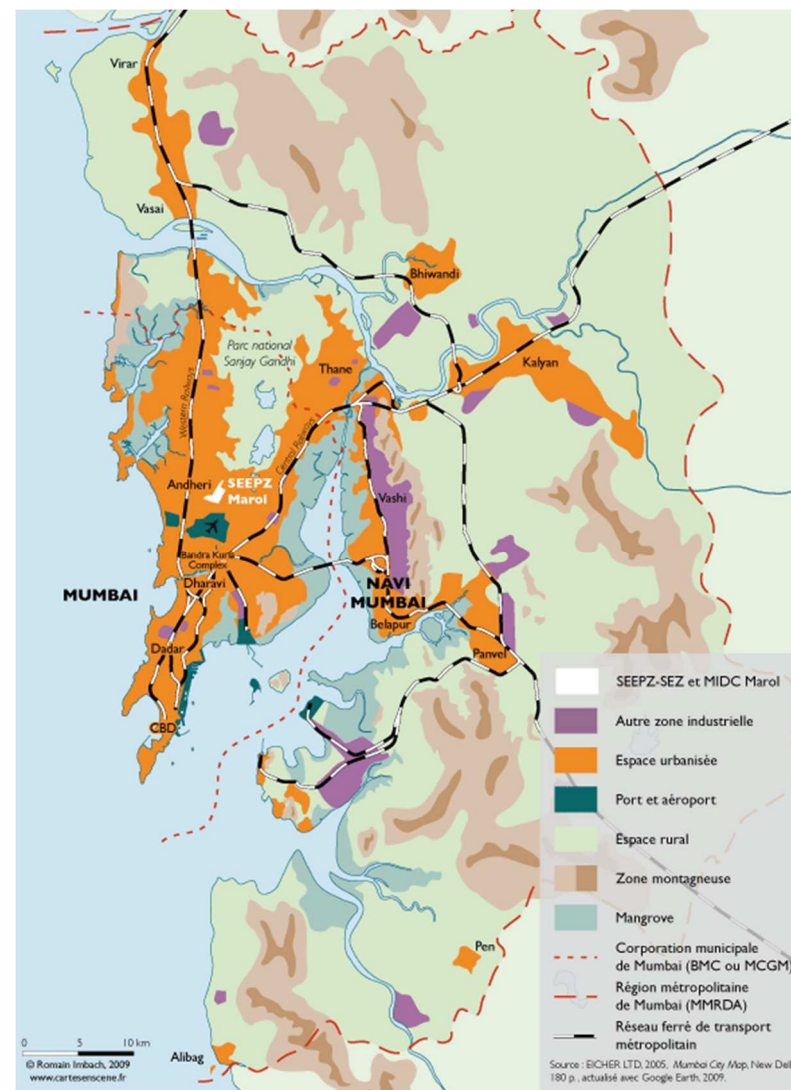


Figure ④ - les transports à Mumbai

L'affirmation d'une métropole dans une vaste région urbaine conditionne une profonde mutation, souvent conflictuelle, de l'organisation et de la morphologie urbaines.

L'hypercentre est double. Il se développe à l'extrémité sud de la métropole entre le quartier du Fort et Nariman Point. Ce quartier associe différents monuments prestigieux, héritage de la colonisation, les grandes administrations (comme l'hôtel de ville ou les universités), un quartier d'affaires, un front de mer qui devient marina proposant des condominiums de haut standing.

Le quartier d'affaires se prolonge entre Pavel et Worli au nord de Fort dans les anciens ateliers textiles, les « chawls ». Des entreprises de nouvelles technologies ou de services s'implantent en réhabilitant totalement les quartiers et en accueillant des populations aisées et des classes moyennes.

L'exiguïté, l'encombrement, les congestions du CBD limitent les nouvelles morphologies urbaines qu'impose un centre émergent de la mondialisation. Le gouvernement de Bombay et les investisseurs privés poussent à la création de nouveaux centres reliés à l'ancien par le métro et les autoroutes. Ainsi, Bandra-Kurla et Belapur dans Navi Mumbai se couvrent de projets de buildings recevant les fonctions économiques supérieures de la métropole.

Le centre connaît une densification des quartiers populaires d'autant plus que la croissance démographique demeure forte. Certains quartiers atteignent plus de 100 000 habitants au km². Rien n'est fait dans la métropole pour de telle densité de population : système de transports, gestion des déchets, adduction d'eau, équipements scolaire ou sanitaires, égouts ... Toutes les infrastructures de base sont saturées ou inexistantes.

L'affirmation d'un centre, emblématique de la métropolité et de la mondialisation, impose le départ des anciennes activités et des populations. C'est le « déguerpissement » organisé dans le cadre d'un vaste projet urbain.

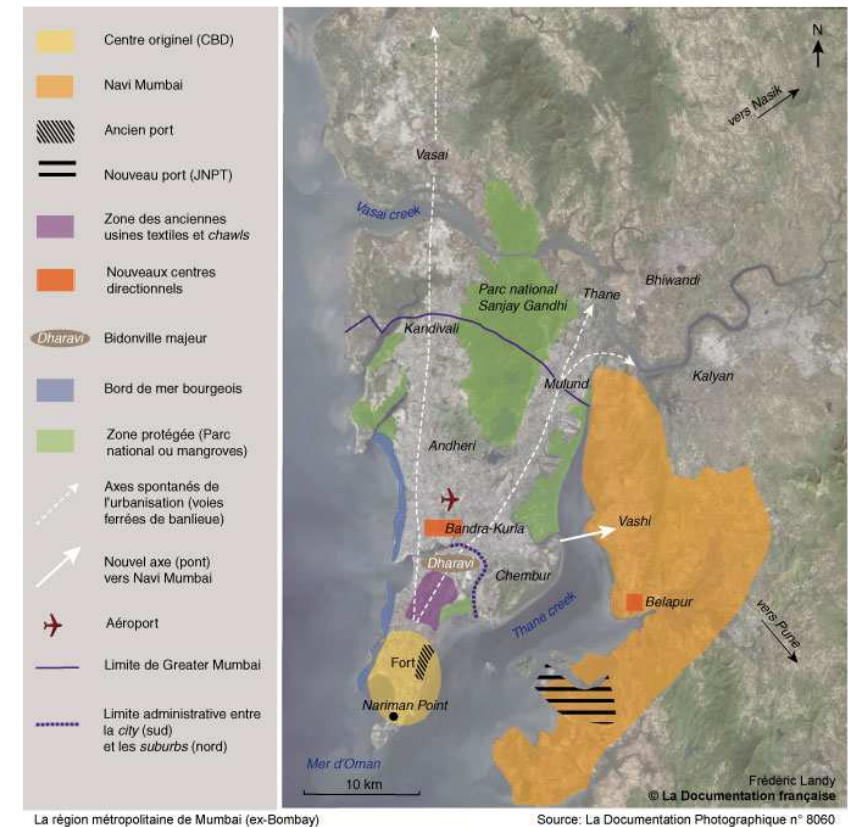


Figure ⑤ - les mutations urbaines de Mumbai

Le gouvernement de Mumbai, à partir des années 90, mène un vaste projet pour adapter la région urbaine à sa vocation métropolitaine. En 1991, la région métropolitaine de Mumbai est fondée.

A l'échelle de la région métropolitaine, le gouvernement de Mumbai veut :

- réorganiser l'hypercentre et les quartiers péricentraux. En effet, la stratégie vise à réduire la congestion et la saturation en déconcentrant l'appareil industriel (les « chawls » et l'industrie textile), en déplaçant les classes sociales inférieures, la masse urbaine pauvre, dans les lointaines périphéries et un créant à l'échelle du district de Mumbai un quartier d'affaires orientés vers l'innovation et les fonctions de commandement de l'économie à l'échelle de la métropole et du pays.

- créer de nouvelles centralités pour organiser l'étalement urbain. Les populations « déguerpies » du centre doivent peupler les villes nouvelles comme Navi Mumbai, Vasai – Virar, Kalyan ... Les villes nouvelles doivent fonder de nouvelles centralités associant des services, des emplois et des nouveaux centres d'affaires. Entre Thane et Uran, c'est une « seconde ville » qui s'organise associant un vaste ensemble industriel à Vashi, de nouveaux centres à Thane et à Belapur et de nouvelles banlieues offrant tous les services à la classe moyenne naissante.

- créer un ensemble de réseaux notamment pour les transports à l'échelle de l'agglomération. La métropole, uniquement parcourue d'un dense réseau ferroviaire totalement saturé, doit recevoir des autoroutes, de nouvelles voies de chemin de fer, un réseau de métro ... Le système de transport doit favoriser l'émergence de nouvelles centralités notamment à Belapur, Thane, Brihan Mumbai ... dans une logique Nord – Sud et Est – Ouest.

Pour réduire la saturation et les densités, et favoriser l'étalement urbain à l'échelle de la région métropolitaine, le projet affecte de vastes espaces péricentraux comme zones protégées inconstructibles et adaptées aux besoins récréatifs de la population émergente. Le Parc naturel de Sanjay Gandhi, le littoral de Thane Creek ou de Vasai Creek deviennent de vastes parcs naturels protégés.



L'ensemble du projet vise à doter Mumbai de la morphologie urbaine des grandes métropoles. C'est une sorte de « métropole rêvée » qui oublie les 6 à 8 millions de très pauvres.

Trois « territoires » sont imaginés dans la « nouvelle Mumbai » :

- les fonctions de direction et de commandement des entreprises et les fonctions financières sont concentrées dans Belapur.
- les nouveaux quartiers industriels orientés vers dans l'économie de la connaissance, l'informatique ou les productions électroniques
- les quartiers récréatifs et les parcs naturels s'articulent dans les interstices de l'urbanisme.

La nature des activités et des populations qui vivent et travaillent dans le « second Mumbai » supposent une extension des transports et un lien avec l'ancien CBD, Mumbai District. De vastes emprises foncières sont destinées au nouveau port. De même, deux nouveaux aéroports sont prévus. Enfin, par des autoroutes, un pont, un métro, le nouveau CBD est relié à Mumbai District.

Le projet urbain permet de réduire en 20 ans de 15 à 30 % le peuplement de l'ancien hypercentre qui devient progressivement mais incomplètement un centre d'affaires et « un front d'eau » pour les classes supérieures.

Le déplacement d'une masse de population pauvre depuis l'ancien centre-ville et ses quartiers industriels devait permettre le peuplement de la ville nouvelle. Hors, ni les logements, ni les emplois, ni le prix du foncier dans Navi Mumbai ne correspondent aux populations venant des gigantesques bidonvilles, les « slums »

La ville nouvelle répond à un besoin d'étalement des activités, des espaces productifs, des infrastructures, à l'affirmation d'une classe moyenne mais sûrement pas aux besoins des « populations déguerpies ». Elles seront déplacées plus loin vers le nord et l'Ouest ou dans des quartiers sous équipés.

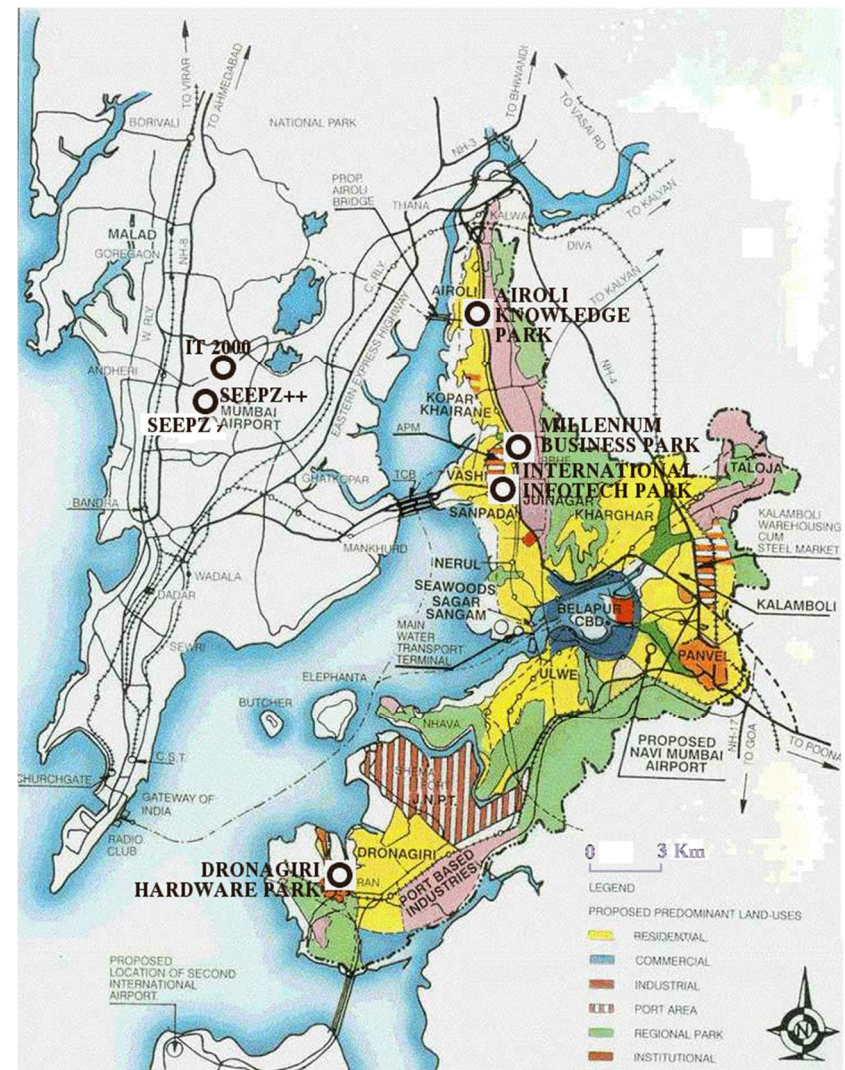


Figure ⑦ - le « second Mumbai »

Mumbai est une métropole émergente mais c'est aussi une ville marquée par le mal développement. A l'image de la vitalité et du dynamisme s'ajoute celle des bidonvilles et de l'extrême pauvreté. Mumbai accueille aussi une marée informelle dans les « slums ».

Un bidonville, comme celui de Dharavi, est un slum c'est-à-dire un quartier d'habitats auto construits surpeuplé, mal équipé et mal relié au reste de la métropole. En effet, le bidonville se caractérise par l'absence d'un réseau viaire : les routes, les égouts, les sanitaires, l'électricité sont absents tout comme les équipements sociaux, médicaux et éducatifs ou la gestion de déchets ... Le quartier n'est pas connecté aux différents réseaux. Il est illégal mais toléré.

Dharavi, entre l'ancien centre industriel et un nouveau quartier d'affaires, compte entre 600 000 et 1 millions d'habitants (avec des densités supérieures à 100 000 habitants au km²)

Le slum de Dharavi est aussi un vaste quartier industriel et artisanal pour les activités de récupération, le travail du bois, le textile, la fabrication de pièces détachées. Le quartier regroupe plus de 5 000 ateliers qui emploient une main d'œuvre flexible, à moindre coût, sans droit, pleinement intégrée dans le système productif de la métropole (par exemple, le quartier concentre 10 % des emplois dans l'industrie du cuir). Ainsi, le système productif de Mumbai fait cohabiter des grands groupes, des classes moyennes avec une foule de petits métiers informels qui servent de sous-traitants.

A l'échelle de la métropole, les slums (en rouge sur la carte ci-contre) regroupent 6 à 7 millions d'habitants et reçoivent les nouveaux migrants venant des campagnes indiennes. Toutes les activités sont informelles c'est-à-dire non déclarées et inscrites dans des réseaux sociaux locaux. Elles permettent la survie d'une masse pauvre par le recours à une multitude d'activités artisanales et commerciales toutes marquées par le sous-emploi.

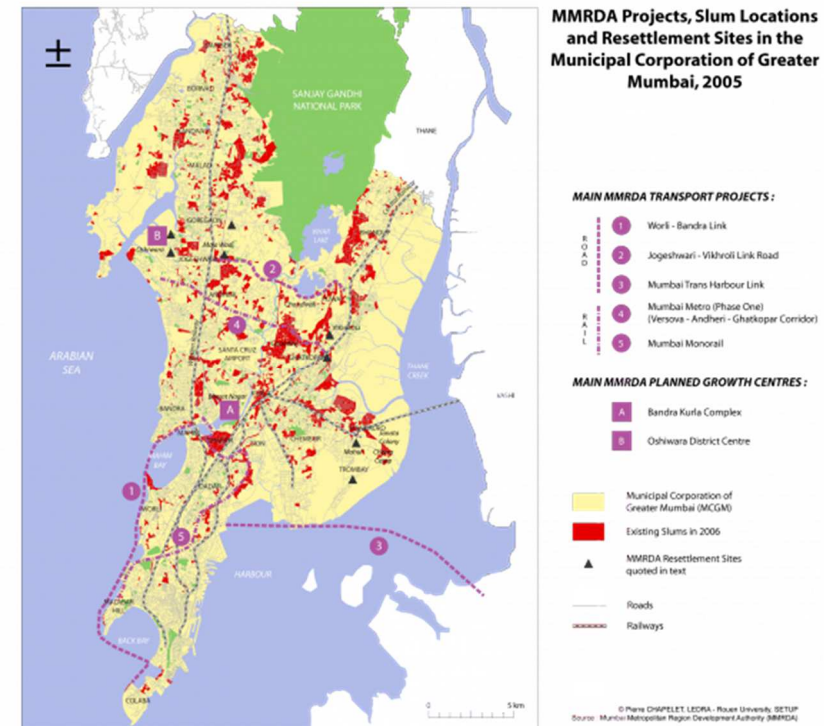


Figure 8 - les « slums » à Mumbai

La puissance économique de Mumbai se fonde sur la coexistence et la complémentarité d'un double système productif. L'affirmation de la métropole et les contraintes du site conduisent à faire de Mumbai l'une des villes les plus chères du monde et contribuent à créer de profondes inégalités sociospatiales.

Les inégalités sociospatiales et les ségrégations qui en découlent sont par nature multiples et s'affirment dans de profondes discontinuités spatiales. En effet, les inégalités sont profondes :

- entre les populations aisées localisées essentiellement sur le front de mer, les classes moyennes qui cherchent à s'implanter dans le centre-ville (le Grand Mumbai) et dans les villes nouvelles et la masse des pauvres des « slums »,
- entre les minorités musulmanes (souvent perçues comme un danger) et la majorité hindoue (avec une forte minorité chrétienne),
- entre les différentes castes dans la religion hindoue,
- entre les nouveaux migrants et les populations plus anciennement installées.

Les inégalités sociospatiales sont matérialisées dans le tissu urbain par de profondes discontinuités : les autoroutes, les voies de chemin de fer, des murs, des barbelés ... Les discontinuités sont aussi perceptibles par la violence, le bruit, les circulations, les odeurs ... L'ensemble forme une morphologie urbaine complexe associant de nombreuses strates et des codes sociaux anciens et renouvelés par l'émergence et la mondialisation.

Les inégalités se traduisent à la fois par des concurrences spatiales et par des politiques de ségrégation et d'exclusion. Ainsi, l'affirmation d'un centre-ville dans le Grand Mumbai conduit à l'exclusion des populations des « slums ». Le gouvernement comme les investisseurs privés veulent utiliser l'immense emprise foncière des « slums ». C'est le cadre des opérations de « réhabilitation » des bidonvilles : les populations sont relogées gratuitement dans la lointaine périphérie (proche de nouvelles zones industrielles et artisanales) ce qui permet de raser les quartiers auto construits pour créer de nouveaux quartiers associant activités, habitats et services.



Figure 9 - inégalités sociospatiales à Mumbai

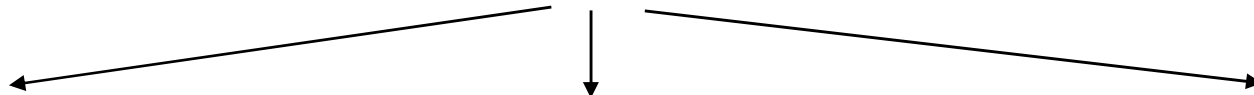
Nombreuses et profondes **discontinuités**
dans le tissu urbain



Ruptures dans la morphologie urbaine
Frontières visibles ou invisibles



Fragmentations multiples
La ville est éclatée en une multitude de petits quartiers,
sans cohérence ni gestion d'ensemble ce qui renforce et
approfondit toutes les précarités et les inégalités
socio spatiales.



Fragmentations sociales

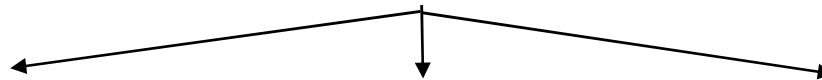
- écart de revenus
- déguerpissement
- accès au service de base
- résidences fermées (condominiums)

Fragmentations ethniques et communautaires

- au sein de la population hindoue
- entre les nouveaux arrivants et populations anciennement installées
- entre les populations du nord et sud du subcontinent indien

Fragmentations religieuses

- entre la majorité hindoue et la minorité musulmane
- entre la majorité hindoue et les minorités chrétiennes (ou autres)



Multiplication des conflits
(Conflits religieux, identitaires, sociaux)

Mouvements radicaux

Le SHIV SENA
La municipalité est gouvernée par un
parti d'extrême droite hindou

Impossibilité de gouvernance de la métropole

Faible régulation politique et
sociale, nombreux
soulèvements populaires