

Introduction :

Cartes pages 294/295

Problématique

### I- Etude de cas : Mumbai : entre modernité et inégalités.

Documentaire : Un rickshaw dans la ville, France 5 <http://www.france5.fr/portraits-d-un-nouveau-monde/#/theme/urbanisation/un-rickshaw-dans-la-ville/>

Blog de voyageurs : <http://www.playingtheworld.com/inde/mumbai-nos-premiers-pas-en-inde/> décembre 2015

- Regarder , écouter et lire les informations complémentaires, puis répondre aux questions ci-dessous :
  - 1) Quelle est la population de Mumbai? Comment évolue-t-elle ? Pourquoi ?
  - 2) Quels sont les différents problèmes auxquels cette ville doit faire face ?
  - 3) Comment les deux voyageurs présentent-ils la ville qu'ils découvrent ?

Problématique de l'étude de cas :

**A l'aide des documents, de votre manuel et des connaissances présentées dans les deux documentaires, retenir pour chaque partie les informations à placer sur le croquis final.**

Pour les localisations, aidez-vous du manuel, de Google earth fichier mumbai.kmz dans TL sur Pédagogique

#### A) Groupe 1 : Une métropole en forte croissance :

Quels sont les éléments qui montrent son attractivité passée et actuelle ? Relevez les différentes activités de Mumbai. Comment évolue-t-elle spatialement ?

##### Document 1

«Tournée vers la mer, Bombay n'est à l'origine qu'un ensemble de sept îlots qui accueillent des petits villages de pêcheurs et des plantations, peu destiné à devenir un centre industriel national. Sa situation privilégiée sur la mer d'Oman dans l'océan indien fait d'elle la porte du commerce vers l'Afrique et l'Europe et explique l'intérêt qu'elle a suscité chez les puissances coloniales dès le XVII<sup>ème</sup> siècle.

La présidence de la Compagnie des Indes y est transférée, en même temps que commence l'aménagement des îles. L'essor industriel de Bombay est stimulé par l'arrivée de bateaux à vapeur et des chemins de fer. En 1853 est inaugurée la première ligne de train d'Asie qui relie Bombay à Thane, bourgade située à une cinquantaine de km au nord. Cette date charnière est aussi celle de la création de la première filature de coton en plein centre de Bombay (...). L'ouverture du canal de Suez en 1869 et l'expansion des docks développent les activités portuaires de Bombay qui devient le premier port de l'Inde. (...) En 1920, Bombay est déjà le plus grand centre commercial et industriel de



La gare Chhatrapati Shivaji( anciennement victoria Station ), début de la construction 1878. Classée au patrimoine mondial de l'Unesco.

Source : [www.unesco.org](http://www.unesco.org)

<p>l'Inde» MC Saglio, Mumbai, mutations spatiales d'une métropole en expansion, mappemonde, 2001.2</p>	
<p>«Les ports de Bombay représentent à eux deux le plus gros trafic maritime du pays et ont permis de diversifier le tissu industriel de la ville. L'aéroport est le plus important de l'Inde. A proximité s'ouvrit la zone franche de Santa Cruz, spécialisée dans l'électronique et les pierres précieuses. Bombay devient définitivement la première place financière de l'Inde dans les années 1960, avec la plus grande bourse du pays, le siège de la réserve bank of India ou encore celui de la Life Insurance Corporation of India.» F.Landy, l'Union indienne, éditions du temps, 2002</p>	
3 page 289	5 page 289
<p>«Dans les années 1960, le gouvernement du Maharastra a voulu créer une nouvelle ville de l'autre côté de la baie de Thane pour décongestionner Bombay, remédier à la concentration de la population et des activités économiques. Le site de New Mumbai a été choisi car il ne présentait pas de contraintes de limites physiques, il se trouve sur l'axe routier de Pune et constitue un centre nodal sur la baie de Thane. Le territoire choisi de New Mumbai (...) était composé de 95 villages, d'une zone industrielle et de territoires agricoles. New Mumbai n'a pas du tout évolué comme prévu. La ville n'a pas réussi son pari, elle aurait dû offrir des opportunités de résidence et d'emplois pour toute la population, mais le transfert des administrations a été limité, la création de nouvelles activités économiques réduites et le manque d'infrastructures important. Vu la localisation de la nouvelle ville, elle ne pouvait pas se développer comme une ville indépendante mais plutôt comme une ville satellite» A. Anguletou, <i>étalement urbain et périurbanisation des grandes métropoles indiennes, le cas de Mumbai</i>, nov 2002</p>	

## B) Groupe 2 : Une métropole mondiale, reflet de l'émergence de l'Inde

Relevez ce qui fait de Mumbai une métropole mondialisée.

<p>Quand on parle de Bombay ou de Mumbai, nom officiel depuis 1995 le monde extérieur ne retient bien souvent que le cliché de Bollywood, centre paillé d'une industrie du cinéma indienne qui reste la première du monde avec près de 3 000 films produits chaque année. Pour autant, le divertissement n'est pas le seul terrain d'activité d'une ville où l'on retrouve la majeure partie des géants économiques du pays. C'est vrai dans le domaine de l'industrie, car c'est à Bombay que sont installés les sièges sociaux de Vedanta Resources, Reliance Industries, Aditya Birla Group et, bien sûr, du tentaculaire Tata Group. C'est vrai, également, dans la finance avec, derrière les institutions comme la bourse ou la banque centrale, quelques-uns des acteurs majeurs du secteur comme la State Bank of India ou l'ICICI Bank. Moteur d'une économie indienne qui croît au rythme de 7 à 10 % par an, Bombay change, évolue en continu et les vieux moulins textile cèdent rapidement la place aux bureaux d'études aérospatiaux, aux sociétés NTIC, aux laboratoires pharmaceutiques ; mais aussi aux restaurants, bars et centres commerciaux haut de gamme. Une évolution qui débouche sur une carte "business" particulièrement éclatée du Sud au Nord, du traditionnel quartier d'affaires de Nariman Point au flambant neuf Bandra Kurla Complex. Notre carnet d'adresses s'efforce de refléter cette diversité, en distinguant les adresses que l'on retrouvera dans les quartiers situés au Sud (Nariman Point, Marine Drive, Colaba...) et au Nord (Worli, Bandra, Juhu, Santa Cruz...) de la ville. Source: voyage d'affaire.com, janvier 2012</p>	
1 page 288	
<p><b>Ligne 1 du métro de Mumbai : un an de succès et déjà 100 millions de voyageurs</b> <b>Mise en service le 8 juin 2014, la ligne 1 du métro de Mumbai célèbre son premier anniversaire en franchissant la barre symbolique du 100 millionième passager. Un beau succès pour RATP Dev et Transdev qui exploitent la ligne conjointement.</b> Au travers de leur société commune en Asie, Transdev et RATP Dev se sont en effet vu confier l'exploitation et la maintenance des infrastructures de cette ligne pour une durée de 5 ans.  Longue de 12km et comprenant 12 stations, intégralement aérienne et bâtie sur viaduc, <b>la ligne 1 est la première ligne de métro à Mumbai</b>, 5<sup>ème</sup> agglomération la plus peuplée du monde avec plus de 22 millions d'habitants. Elle s'inscrit dans le cadre d'un projet global comprenant la réalisation d'au moins trois autres lignes pour un total de quelque 90 km de ligne.</p>	

Cette ligne, qui relie les banlieues est et ouest de la ville, a permis de changer radicalement le quotidien de personnes dépendantes auparavant d'un réseau de bus souffrant de la congestion routière, certains voyageurs gagnant jusqu'à deux heures par jour.

**La fréquentation de la ligne atteint aujourd'hui 260 000 passagers par jour en moyenne.** Une fréquentation qui devrait continuer à progresser en parallèle de l'augmentation de la population de la ville, estimée à 4% par an.

<http://www.transdev.com/> Communiqué de presse 2015

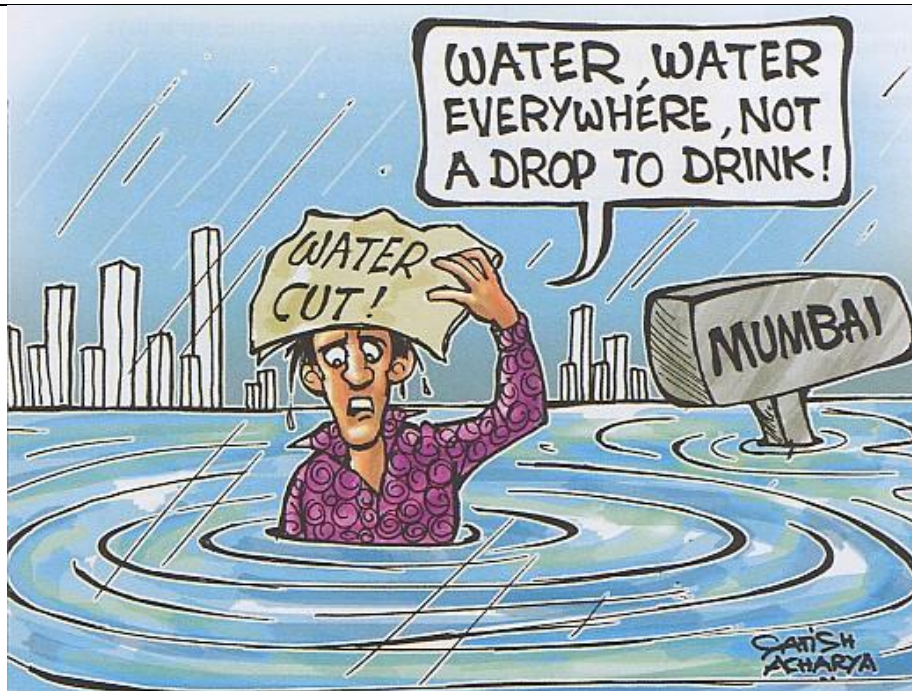
C) Une métropole, reflet des inégalités

Relevez les inégalités qui freinent l'émergence de Mumbai.

Doc 8 page 290

Doc 10 page 290

Doc.12 page 291



**Une ville affectée par des problèmes d'eau.** Caricature de Satish Acharya, *Mid-day*, Mumbai, juillet 2009.

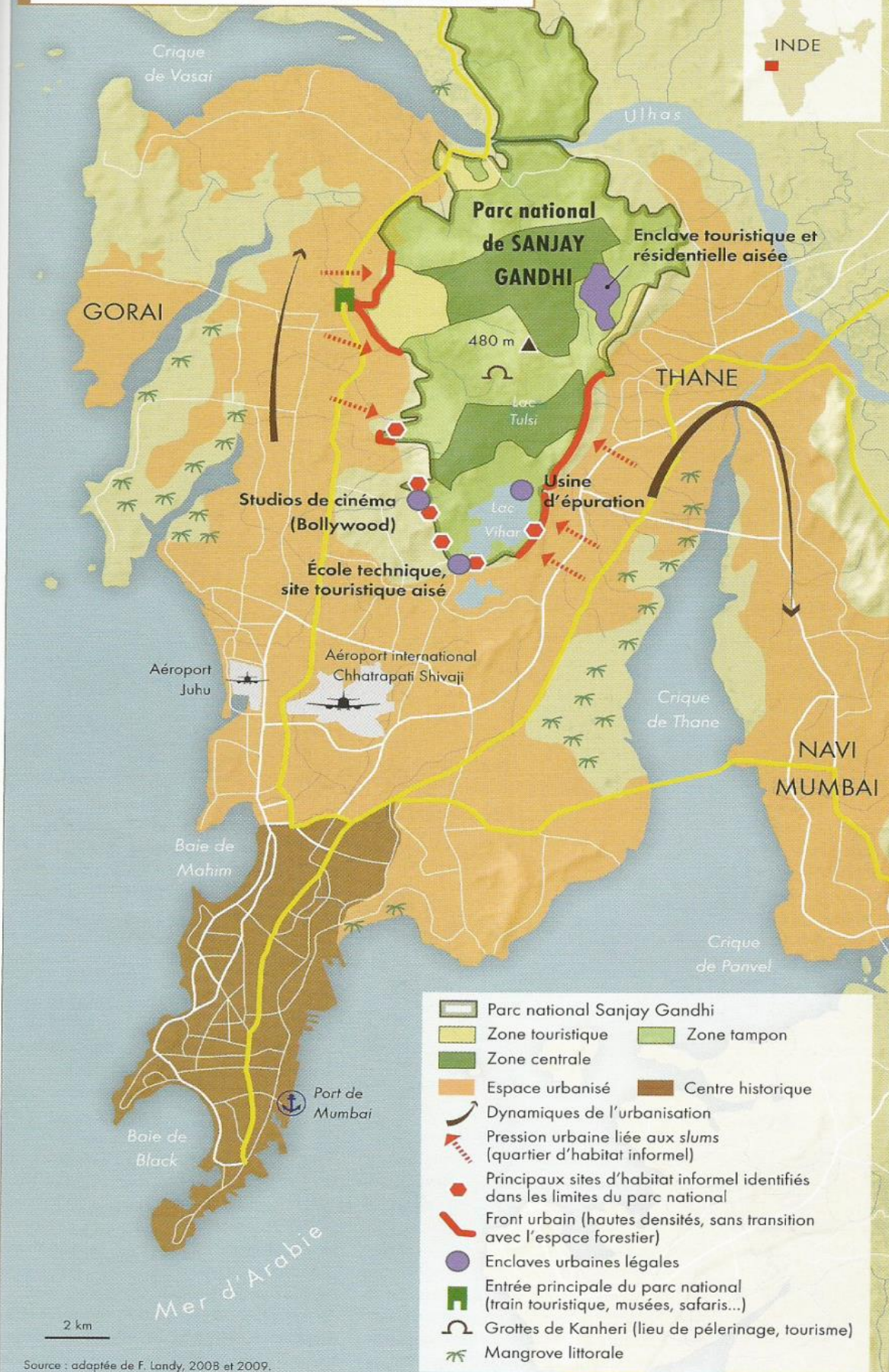
Traduction de la caricature : « Restriction d'eau ! De l'eau, de l'eau partout. Et pas une seule goutte potable ! »

Avec la question du logement, les transports sont les deuxième enjeu de la métropole . Le transport public occupe une place très importante avec un réseau de trais et de bus publics qui totalisent 88 % des 11 à 12 millions de déplacements journaliers. Néanmoins, là encore, Mumbai se positionne comme la ville des records mondiaux (...). Les heures de pointe dans les trains ont une amplitude de quatre heure soit deux fois plus que la norme internationale et le train transporte 2,7 fois plus de passager que sa capacité. Cette situation est d'autant plus critique que les prévisions tablent une très forte augmentation des déplacements. Une partie de cette croissance sera due à l'accroissement des véhicules personnels alors que le niveau de congestion est déjà très élevé. Il n'est pas rare de mettre deux heures pour faire les 35 km qui relient le centre-ville à l'aéroport international (...)

Pour les autres services urbains, la situation n'est guère plus satisfaisante. L'accès à l'eau est intermittent ( 5 heures par jour selon la banque mondiale) et une partie de la population n'est pas raccordée au réseau municipal. On estime que 56% des ménages à Mumbai ont accès à des toilettes reliées au réseau d'égout ( World banque, 2006). (...)



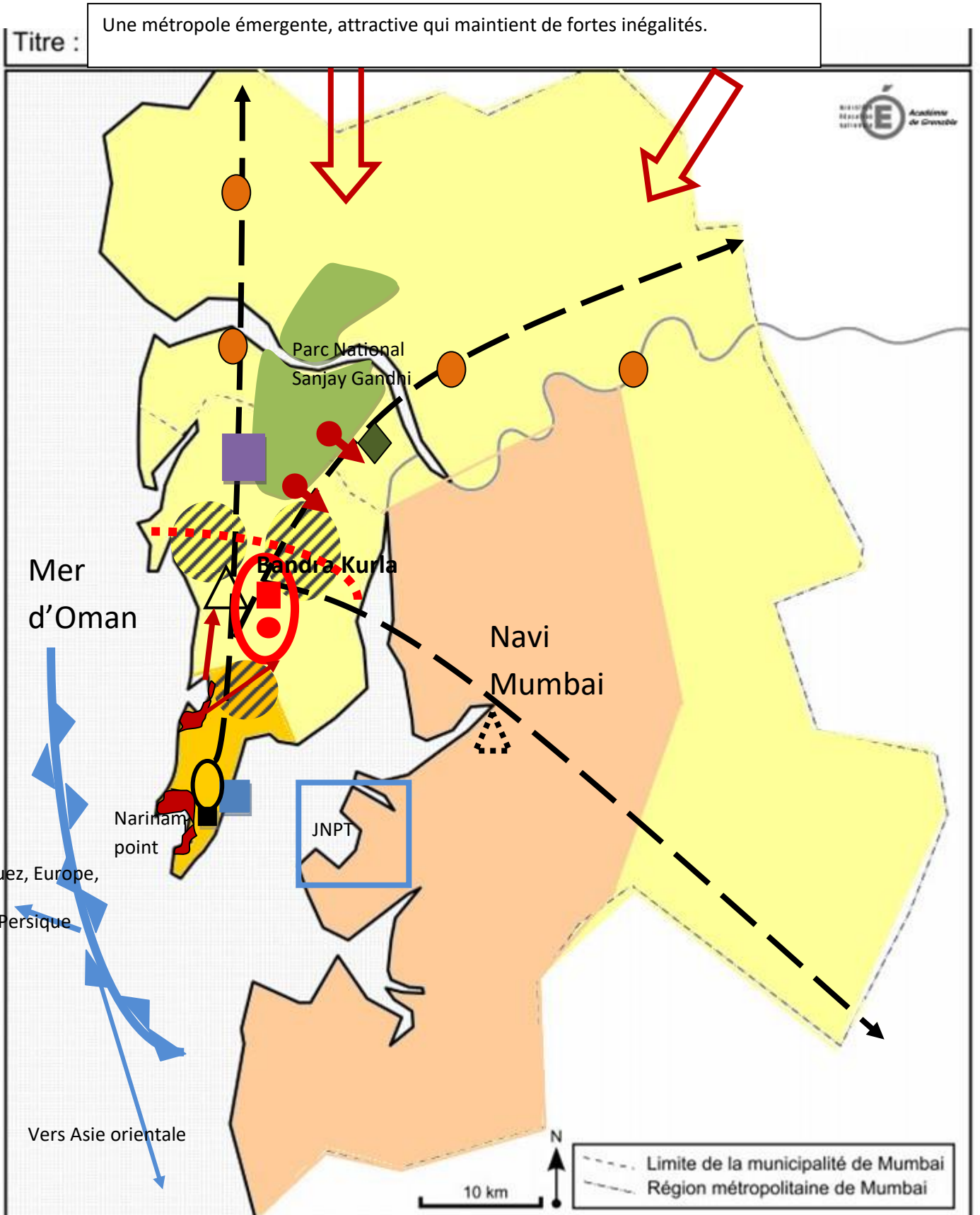
## LE PARC SANJAY GANDHI, UNE ENCLAVE DANS MUMBAI ?



### MUMBAI : L'EXPULSION

Mumbai illustre une situation dramatique d'exclusion sociale par la nature. La mégapole de 20 millions d'habitants (auxquels s'ajoutent plus de 150 000 personnes par an) exerce une pression accrue sur les mangroves et les 100 km<sup>2</sup> de la forêt du parc national Sanjay Gandhi, au nord. Ce dernier sert de château d'eau, de poumon vert et de lieu de ressourcement pour les populations urbaines, avec un site de loisirs et de pèlerinage à l'ouest du parc, et des enclaves urbaines au sud. En 1995, plus de 500 000 habitants vivaient dans le parc, par extension de l'habitat informel. Ici, le contexte ne permet pas la gestion participative : la pression sur la ressource en bois, le gibier et le foncier est extrêmement forte. La pauvreté des slums et la croissance urbaine, symbolisée par des tours verticales aux portes du parc, assiègent littéralement la forêt. En retour, les attaques de léopards contre les riverains deviennent fréquentes. Un mur délimite donc le parc au sud. Des expulsions violentes ont été décidées en 2000 : 46 000 logements informels et petits commerces ont été évacués, avec le soutien des associations écologistes... et des promoteurs locaux. Des indemnités et un relogement étaient prévus pour les résidents d'avant 1995. Cependant, seuls 12 000 bénéficiaires ont surmonté les démarches et la corruption. Aujourd'hui, 150 000 personnes seraient encore dans le parc, avec l'accord tacite des forestiers. La relation entre le parc et la ville achoppe donc surtout sur la question du sous-développement et de la promiscuité spatiale.





### I- Une ville en forte croissance



Le cœur historique : la ville coloniale



La gare (classée au patrimoine mondial UNESCO)



Le port



Le premier quartier des affaires



Aéroport



Principaux axes de transport (souvent engorgés)



Principaux flux migratoires dus à l'exode rural



Navi Mumbai : ville nouvelle créée pour tenter d'absorber la croissance de la ville



Développement de ville en périphérie

### II- Une métropole attractive et mondialisée

Interface maritime ouverte sur la région et sur le monde



principales routes maritimes



Nouveau quartier des affaires (siège sdes grandes FTN)



Bourse



Bank of India



Nouveau port (Jawaharlal Nehru Trust Port ) (*Appelé également Nhava Sheva*)



Projet d'aéroport international

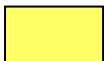


Bollywood, premier cinéma du monde en nombre de films



Première ligne de métro (conçue par le groupe Veolia)

### III- Le maintien de fortes inégalités au sein d'une métropole émergente



Espace urbanisé (classes moyennes et pauvres)



Quartier aisé



Principales zones de slums



Mouvement de gentrification



Expulsion des bidonvilles du parc National



Parc National



Station d'épuration (l'accès à l'eau potable et la pollution sont des problèmes majeurs dans cette mégapole)