

Présentation :

Trois grandes aires :

- 1) L'Asie du Sud et de l'Est :
- 2) L'Afrique :
- 3) L'Amérique :

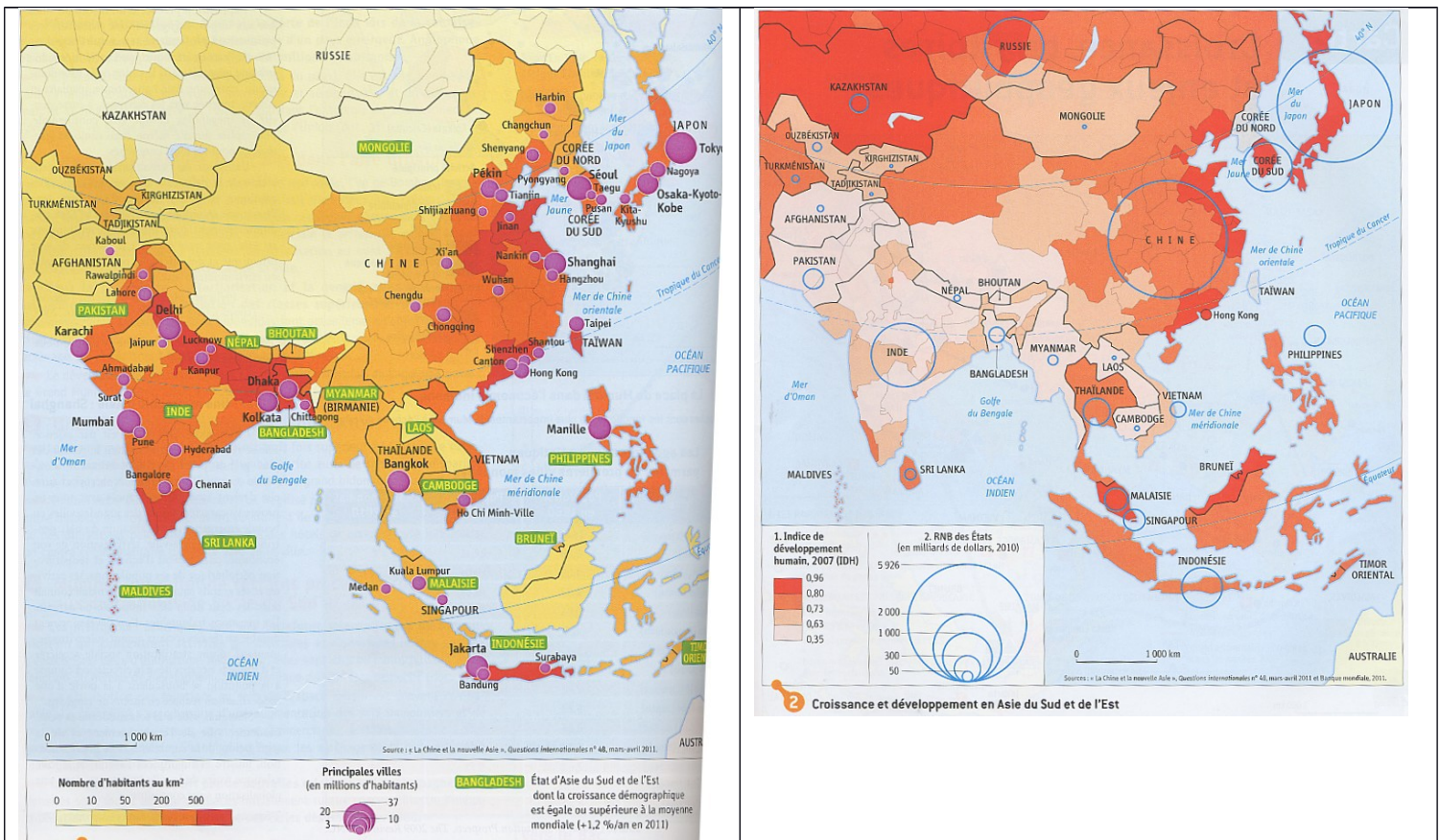
GIII- 1

L'ASIE DU SUD ET DE L'EST : les enjeux de la croissance

Introduction :

Analyse critique des cartes : Asie du S et de l'E, des foyers démographiques en développement

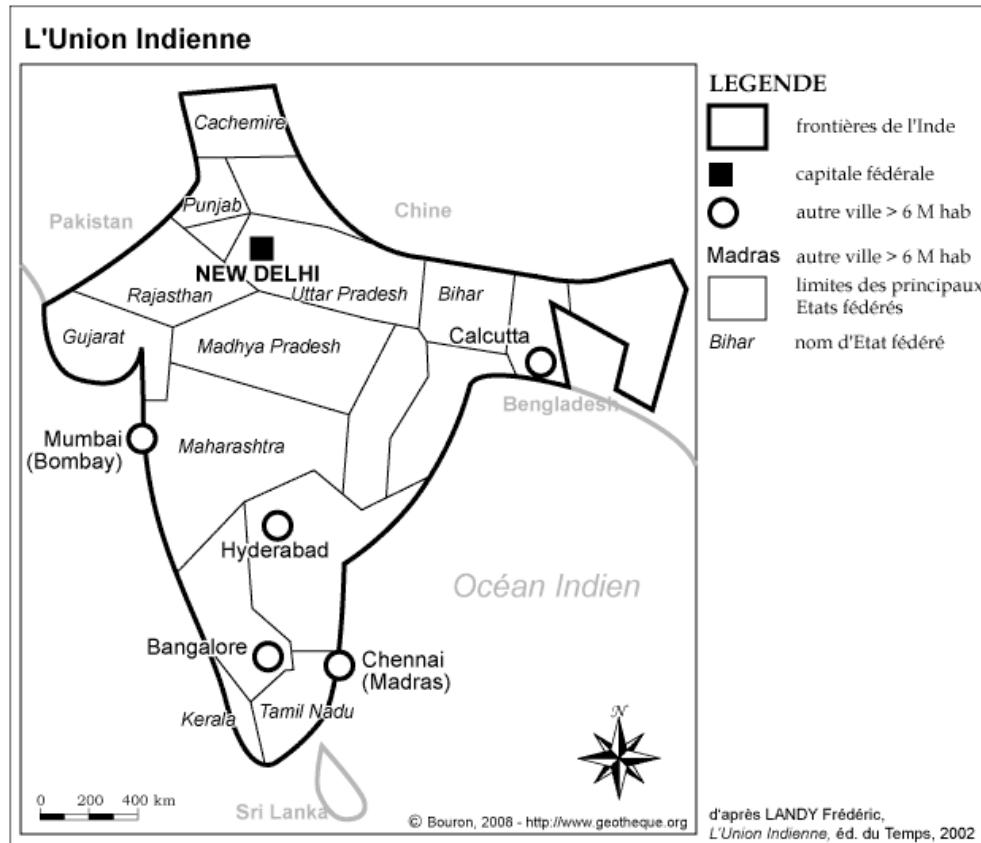
En comparant les deux cartes, montrez que croissances démographique et économique suscitent des questions en Asie du S et de l'Est. Ne pas oublier de montrer les limites des représentations choisies.



- Délimitation de l'Asie du S et Est :
- Croissance démographie
- Développement :
- Les espaces les plus développés :

Problématique

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



Documentaire sur France5 <http://www.france5.fr/portraits-d-un-nouveau-monde/#/theme/urbanisation/un-rickshaw-dans-la-ville/>

- 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) Quelle est la profession de Shabbir ? A quelle classe appartient-il ? Quelles sont ces conditions de vie ? Quel est le rêve d'Asma ? Pourquoi ?
 - 3) Quels sont les problèmes auxquels cette ville doit faire face ?

Problématique de l'étude de cas :

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

Pour les localisations, aidez-vous de : Mumbai.kmz sur le réseau.

- A) Une métropole en forte croissance :
Documents

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 XVIIème 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 l'Inde»

MC Saglio, Mumbai, mutations spatiales d'une métropole en expansion, mappemonde, 2001.2



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

Source : www.unesco.org

«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

3 page 289

5 page 289

«Dans les années 1960, le gouvernement du Maharashtra 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 une 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, *étalement urbain et périurbanisation des grandes métropoles indiennes, le cas de Mumbai*, nov 2002

B) Une métropole en mutation

Relevez ce qui fait de Mumbai une métropole mondialisée .

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 pailleté 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 moulinstextile 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

1 page 288

Mumbai.kmz

Avec la question du logement, les transports sont le deuxième enjeu de la métropole. Le transport public occupe une place très importante avec un réseau de trains 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 heures 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 Bank, 2006). (...)

«Veolia Transport India vient de signer un contrat pour la préparation de la mise en service et l'exploitation pendant cinq ans de la future ligne 1 du métro de Mumbai avec la société concessionnaire du projet.

La mise en service est prévue en 2010*et nécessite le recrutement et la formation de quelque 550 salariés. Veolia Transport India sera en charge de toutes les activités d'exploitation et de maintenance du système par le biais d'une joint-venture avec la société indienne Reliance Infrastructure (70 % / 30 % respectivement). Cette première ligne de métro, intégralement construite en viaduc sera longue de 11,4 km et orientée est-ouest, entre Versova et Ghatkopar. Elle desservira 12 stations de trois niveaux chacune dans la zone urbaine nord de Mumbai, en plein essor. Elle sera également interconnectée avec les

deux lignes ferroviaires de banlieue nord-sud qui pénètrent le centre-ville au sud de la péninsule. Sa vitesse commerciale sera de 33 km/h et la fréquence de passage de ses rames en heure de pointe de 4 minutes. Elle transportera 20 000 voyageurs par heure et par sens en début de concession (soit 600 000 voyageurs par jour). La ligne permettra en outre de réduire le temps de trajet moyen des voyageurs de 90 minutes à 21 minutes»

*Prévue en novembre 2012 Source: véolia-transport.com (janvier 2012)

C) Une métropole avec de fortes inégalités

Relevez les inégalités qui freinent l'émergence de Mumbai.