

Thème 3 : dynamiques géographiques des grandes aires continentales

Question 3 : l'Asie du Sud et de l'Est : les enjeux de la croissance

Cours 1. Mumbai : modernité, inégalités

L'Asie du Sud et de l'Est (ce qui exclut donc l'Asie centrale et la partie orientale de la Russie) concentre la majeure partie de la population mondiale avec plus de 3,5 milliards d'habitants.

- L'Asie est le **continent qui compte aujourd'hui le plus de personnes très pauvres** (280 millions de personnes en Asie de l'Est et 570 millions en Asie du Sud vivent avec moins de 1,25 \$ par jour)
- Mais c'est **la partie du monde qui connaît actuellement la plus forte croissance économique**, cette croissance, initialement centrée sur l'Asie de l'Est (croissance chinoise liée aux réformes de Deng Xiaoping au début des années 1980), s'étant également diffusée à la partie méridionale du continent (réformes économiques libérales de M. Rao et M. Singh en 1991)
- **Si la croissance n'a pas permis la disparition de la grande pauvreté, une réduction spectaculaire de celle-ci est observée :**
 - **en Asie de l'Est**, passant de 3/4 de la population en 1981 à 15 % aujourd'hui,
 - **et en Asie du Sud** (passant de 60 % à 36 % sur la même période)

Il n'en reste pas moins une pauvreté de masse (en Asie du Sud, les très pauvres sont aussi nombreux en valeur absolue qu'en 1980) qui nous amène à **nous interroger sur les liens existants entre population, croissance économique et développement dans cet espace.**

Problématiques :

En quoi le cas de Mumbai est-il révélateur à la fois du dynamisme économique de l'Asie du Sud et de l'Est et des profondes inégalités qui affectent cet espace ?

Comment les dynamiques de la mondialisation et de la croissance transforment-elles la ville de Mumbai, entre modernité et inégalités ?

Contextualisation :

La ville en Asie du Sud s'inscrit dans un contexte paradoxal :

- le **phénomène urbain y est parmi les plus anciens** de la planète (plus de 3000 ans), mais on se situe pourtant dans une des régions les moins urbanisées du monde : **le taux d'urbanisation de l'Inde est de 32% en 2011.**
- Cette société peu urbanisée, compte pourtant **400 millions de citoyens**, et l'Inde des villes dépasse la population totale des Etats-Unis. La population urbaine indienne se classe au 2^{ème} rang mondial.
- Minoritaires sur le plan démographique, **les villes jouent cependant un rôle décisif dans l'économie nationale** : en Inde, elles abritent moins de 1/3 de la population totale mais contribuent aux **3/4 du PIB.**
- L'urbanisation en Inde au cours des 50 dernières années s'est accompagnée d'un **mouvement de métropolisation**, alors que les petites villes ont tendance à stagner dans la plupart des régions. En 1951, l'Inde comptait 5 agglomérations

urbaines de plus d'un million habitants, représentant 19 % de la population urbaine totale ; en **2005, 40 agglomérations de plus d'un million habitants abritent 40 % de la population urbaine**. En 2005, sur les 20 mégapoles mondiales (plus de 10 millions d'habitants), 3 étaient situées en Inde : Mumbai, Delhi et Kolkata qui ont plus de 15 millions d'hab, Madras-Chennai, Bangalore, Hyderabad ont toutes plus de 6 millions d'habitants.

- **Mumbai, la métropole la plus peuplée du pays, ancien grands comptoir de création coloniale** comme Kolkata et Chennai a bénéficié d'une situation géographique favorable et s'est développée de manière spectaculaire jusqu'à dépasser 21 millions d'habitants, dont au moins 6 millions vivent dans des bidonvilles.

I. Mumbai, une métropole « moderne » en pleine mutation

A. Une métropole industrielle en restructuration

1. Les origines de la ville et de sa prospérité

Mumbai a d'abord été un ensemble de sept îlots, occupés par des pêcheurs et des plantations. Sa situation, au bord de la mer d'Oman, tournée vers l'Afrique et l'Europe, en a fait la « Porte de l'Inde » pour les Portugais (aux XVIe et XVIIe siècles « bom bahia » = bonne baie) puis pour les Britanniques (→ 1947), sous le nom de Bombay qu'elle a conservé jusqu'en 1996, avant de prendre la nom marathi de Mumbai.

Des travaux de drainage et d'assainissement, menés pendant plus de deux siècles, ont abouti à la **formation de deux îles**, reliées entre elles : l'île de Bombay proprement dite au sud (jusqu'à la latitude de Mahim bay) et l'île de Salsette au nord. Ces deux îles isolent, entre elles et la côte du continent, un vaste plan d'eau, abrité de la mousson, Thane Creek (**carte 1 p. 324**)

La façade de l'île regardant vers le continent se prêtait à l'aménagement d'un port abrité des tempêtes de l'océan Indien, assez agité pendant la mousson.

Les Britanniques en ont fait la capitale industrielle du pays et sa croissance a été rapide depuis le XIXe siècle :

- **1853** : construction du **premier chemin de fer d'Asie**, entre la ville et celle de Thane, à une cinquantaine de kilomètres vers le nord. Aujourd'hui encore l'ancienne gare Victoria et son architecture néo gothique témoignent de héritage britannique.
- **première filature de coton** dans le centre de la ville à la même date. Filatures, ateliers de tissage et banques apparurent alors dans l'agglomération, dont l'activité fut stimulée par la guerre de Sécession aux Etats-Unis, qui fit monter rapidement les prix du coton.
- **en 1869, l'ouverture du canal de Suez qui facilite l'arrivée des bateaux à vapeur** suscite l'expansion des docks.

La prospérité s'est donc construite depuis 1850 autour de l'industrie textile et du commerce, mis en place par les Anglais et diverses communautés indiennes (parsis, musulmans, membres des castes commerçantes issus du Gujarat) et **Bombay est devenue la capitale économique du pays dans les années 1920.**

Carte 3b p. 325 pour l'aire d'influence : Mumbai domine l'économie de l'Etat du Maharashtra (l'Etat dans lequel elle est située) et de toute la moitié ouest de l'Inde. **C'est un des moteurs de l'économie du pays**, avec les villes du Sud comme **Bangalore**, spécialisées dans l'industrie informatique.

2. Les activités industrielles et commerciales aujourd'hui :

- **son activité industrielle représente 25 % de celle du pays ; plus de 40 % de ses actifs sont employés dans l'industrie** (55% dans les services). **Carte 3a p. 325 pour la diversité** : diversité des activités : chimie, mécanique (machines et véhicules), électricité, agroalimentaire (pêcheries). Un centre atomique a été construit au nord, à Trombay.

A proximité de l'aéroport se trouve une zone franche spécialisée dans l'électronique et la taille des pierres précieuses.

L'activité industrielle et artisanale, est aussi intense dans les bidonvilles : elle est fondée en partie sur le traitement des matériaux de récupération, (fabrication de pots et ustensiles en cuivre ou en laiton, travail du bois, petits ateliers qui produisent des machines-outils et des pièces détachées). **Le bidonville de Dharavi est une zone industrielle à part entière** dont le chiffre d'affaire annuel est évalué à 400 millions d'Euros. Une étude récente estime que Dharavi compte 5000 unités industrielles dont 20% dans le textile, 20% dans la poterie, 15% dans le recyclage et la ferraille, 10% dans l'industrie du cuir, 10% dans la broderie. On y trouve en outre une centaine de restaurants et plusieurs milliers de boutiques.

- **Mumbai, un important carrefour**

- **portuaire** (40 % du commerce maritime indien) ;
 - Les principaux produits d'importation sont les produits chimiques et métallurgiques, le matériel de transport, le sucre et le bois de construction.
 - Le port exporte du charbon et certains minerais, du coton, du cuir et de la laine, des produits agro-alimentaires - céréales, huile, thé -.
- **ferroviaire** : réseau de banlieue, réseau notional desservant tout le pays.
- **aéroportuaire** : 1^{er} aéroport de l'Inde devant Delhi, de nombreuses liaisons vers l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud-Est, l'Afrique de l'Est et les Etats-Unis.

Mumbai est la porte d'entrée de l'Inde et c'est ici que sont perçus 60 % des taxes douanières du pays.

B. une ville mondialisée

Mumbai, « porte des Indes » est la capitale économique de l'Union indienne ; elle est devenue la « vitrine » de la modernité de l'Inde par laquelle le pays affirme son statut de puissance émergente.

1. Une concentration de services rares unique en Inde

- **Carte 1 p. 324** : la ville concentre **de nombreuses activités tertiaires** et une **capacité décisionnelle unique en Inde** grâce à la **présence des sièges sociaux des plus grandes entreprises indiennes** et accueille de nombreuses firmes étrangères.
- **70 % des transactions de capitaux de l'économie indienne y sont réalisées** : Mumbai compte parmi les 10 plus importantes plates-formes financières mondiales par l'importance des flux ; elle abrite la Banque de réserve indienne, la Bourse de Mumbai, la Bourse nationale d'Inde.

- **Mumbai est l'un des principaux pôles d'enseignement supérieur et de recherche en Asie du Sud-Est** : institut Tata pour la recherche fondamentale, centre de recherche atomique différents instituts de recherche sur les technologies de l'information, écoles de commerce, d'architecture, et l'université de Mumbai fondée en 1857.
- **Capitale du divertissement**, la ville abrite la plupart des studios de film et de télévision indiens, à Film City (carte 1 p. 324), dans le quartier de Juhu, près de l'aéroport. L'industrie du film de Mumbai, qui n'est pas la seule de l'Inde (on produit des films de Chennai – ex Madras – Kolkata, New Delhi, Bangalore etc.) est celle qui s'exporte le plus, vers le sous continent, les Indiens expatriés, les pays arabo-musulmans et d'Asie du sud-est et l'Afrique. **On a forgé pour elle le terme de Bollywood.**

2. Classe moyenne et grands entrepreneurs

- **La classe moyenne indienne**, évaluée entre 10 % et 15% de la population se caractérise par des revenus supérieurs à la moyenne, et par une culture (méritocratie, refus de la politique de discrimination positive, éducation anglophone, liens de plus en plus forts avec les Etats-Unis, où vivent 2,5 millions d'Indiens). Elle s'affirme depuis le tournant des années 1990, est particulièrement concentrée à Mumbai.
- **La ville accueille l'élite économique du pays, les grands capitaines d'industrie comme la famille Tata**, à la tête d'un vaste conglomérat (qui va de l'automobile à la chimie en passant par l'informatique et les mines, et s'est fait remarquer ces dernières années par le rachat de Jaguar et Land Rover – 80 entreprises, 2,5% du PIB indien) ou celle des **Ambani**, à la tête d'un autre conglomérat, Reliance Industries (énergie, chimie, textile, distribution, téléphonie et Internet, cinéma).

3. Une ville mondiale de second rang

Même si son produit urbain brut (un peu moins de 100 milliards de \$) reste modeste au regard des autres grandes villes internationales (500 pour Paris, + de 1700 pour Tokyo), **il représente 4 à 5 % du PIB de l'Inde** et joue un rôle stratégique pour l'intégration de son économie nationale dans l'économie mondiale.

Doc. 2 p. 324 : *une ville mondiale de second rang : faiblesse dans le domaine de la R&D et du rayonnement culturel mais toutefois en tête dans cette région du monde dans ces domaines.*

Selon le classement des villes mondiales du **GaWC** (*Globalization and World Cities Study Group and Network* de l'Université de Loughborough), Mumbai est passée entre 2004 et 2008 d'un statut de ville mondiale de rang 4 à une ville de rang 3, dans la même catégorie que Moscou, Sao Paulo ou Los Angeles, ce qui témoigne de son importance dans cette région du monde et de l'amélioration de son offre de services.

Toutefois, **Mumbai ne fait pas partie des principales villes globales**, une partie importante de son activité étant liée à la sous-traitance et à l'externalisation des activités par des firmes originaires des pays de la Triade (**doc. 9 p. 327**) → informatique, services financiers, centres d'appel, services de santé ou juridiques) d'où une certaine dépendance.

Mumbai est le principal point d'ancrage de l'Inde à la mondialisation. Elle est passée de la production industrielle à grande échelle à la prestation de services et s'insère de mieux en mieux dans la mondialisation.

C. Une ville dense, marquée par une forte croissance démographique

Doc. 4 p. 325

Population de l'agglomération, en millions

1906	1951	1971	1991	2001	2013
1 million	2,3	6	12,1	15	21

1. La croissance démographique de Mumbai est spectaculaire

Elle est liée à la forte attractivité de la ville pour des millions d'Indiens : le revenu moyen, est beaucoup plus élevé que la moyenne nationale (le double ou le triple, soit entre 2000 et 3000 \$ par an au lieu de 1000).

50 % de l'accroissement démographique résulte de migrations depuis d'autres régions : plus d'1 million de personnes entre 1991 et 2001.

Mumbai, compte 21 millions d'habitants dans son aire métropolitaine, alors que **Delhi** (capitale) en compte 19 millions et **Calcutta**, aujourd'hui 3^{ème} ville du pays sous le nom de Kolkata en a 15 millions.

C'est aujourd'hui la 4^{ème} ou 5^{ème} **aire métropolitaine mondiale** (qui devrait se classer 3^{ème} en 2025 selon les prévisions de l'ONU), et elle poursuit sa forte croissance.

2. Records de densité et étalement urbain

- C'est aussi une ville caractérisée par des **records mondiaux de densité** : la densité dans la ville de Mumbai est de 50 000 h/km², soit 3,5 fois plus qu'à New York et 7 fois plus qu'à Londres. Les pics atteignent plus de 100 000 h/km² dans certains quartiers du centre
- **La ville s'étend de plus en plus**, depuis son centre d'affaire, le quartier de Colaba, au sud du petit archipel originel, jusqu'aux banlieues éloignées du nord, de l'est et du sud, situées jusqu'à une soixantaine de kilomètres du centre, et débordant sur le continent.
- **Les aménagements doivent être envisagés à l'échelle d'une vaste région métropolitaine** : depuis les années 1960-1970, le gouvernement de l'Etat du Maharashtra a aménagé sur le continent la **ville nouvelle de Navi Mumbai**, une des plus grandes villes nouvelles du monde (2,6 millions d'hab.). Dans l'ensemble New Mumbai n'a pas évolué comme prévu car la création d'activité économique est resté réduit (le transfert des administrations a été trop limité, manque d'infrastructures importantes). On doit y noter toutefois l'installation d'une partie des industries informatiques du pays et des sièges sociaux des entreprises de ce secteur.

II. Une ville durablement pauvre marquée par de très fortes inégalités

A. Pénurie de logement et fragmentation spatiale

1. L'importance des slums

Mumbai est à la fois une des villes les plus chères du monde et une des villes où l'on trouve parmi les plus grands bidonvilles. La ville a grandi anarchiquement depuis plusieurs décennies en raison d'une très vive croissance urbaine. Celle-ci s'est souvent faite sous la forme de quartiers informels ou d'habitats précaires. La ville souffre de manque d'espace : elle est implantée sur une presqu'île et est obligée de se développer vers le nord, alors que le centre d'affaires se trouve au sud.

Par ailleurs la législation immobilière de blocage des loyers contribue au manque de logements et, paradoxalement, à l'inflation des loyers.

Dans ces quartiers (slums) qui regrouperaient aujourd'hui plus de 6 millions d'habitants, la population n'a pas accès aux services de base (eau, transports)

65 % des ménages ne disposent que d'une seule pièce pour vivre, avec une taille des ménages moyenne de 5 personnes.

2. Une ville de plus en plus fragmentée

doc. 6 p. 326

L'organisation socio-spatiale respecte globalement un gradient de richesse qui diminue du sud au nord et de l'ouest à l'est :

- **au sud, le quartier d'affaire du Fort et les quartiers résidentiels anciens.** Les installations militaires qui lui ont donné son nom ont maintenant disparu, et le quartier est devenu celui des affaires et de l'administration ; on y trouve :
 - **les monuments de l'époque coloniale** (la porte des Indes, l'hôtel Taj Mahal, le fort) et des institutions (l'Hôtel de ville, les universités), un front de mer où sont installés de grands hôtels
 - **un quartier d'affaires disparate**, fait d'un vieux bâti colonial (armateurs, banquiers, industriels, sont encore souvent installés dans des bâtiments de cinq ou six étages, de style néo-classique, ou néo-gothique victorien incorporant de traits de style « moghol ») et de hautes tours récentes (**CBD moderne de Nariman Point**). Le quartier est desservi par plusieurs lignes de chemin de fer et la fameuse gare centrale, autrefois nommée Victoria Station.
 - **Les quartiers résidentiels aisés** entourent le « fort » : ceux de la pointe de Colaba et de la colline de Malabar (à l'Ouest, du côté de l'océan Indien) sont anciens, et leurs villas éparses dans la verdure. On y trouve des immeubles collectifs très luxueux, avec vue sur la baie, mais aussi des immeubles destinés aux classes moyennes et des « settlements » d'occupation spontanée.
- **Au nord du Fort et de ses quartiers résidentiels aisés, on trouve :**
 - **Le port (voir carte 1 p. 324)**, qui s'étend sur une dizaine de kilomètres, sur la façade orientale de la presqu'île. Etant devenu insuffisant et menacé d'envasement, de nouvelles zones industrialo-portuaires se sont déplacées de l'autre côté de la baie, au nord et à l'est

- **La vieille ville indienne**, créé pendant la « phase de comptoirs » avant 1850, qui s'est beaucoup densifiée depuis. Elle forme aujourd'hui un ensemble très congestionné
- **De vieux quartiers industriels** (Parel, Worli) avec leurs logements sociaux du début du XXe siècle (Chawls) et leurs cheminées d'usine, aujourd'hui reconverties en bureaux ou en centres commerciaux (malls) ; cet ensemble se trouve au centre de l'agglomération actuelle et se trouve profondément renouvelé par le développement des services, le départ de l'industrie, une gentrification et une modernisation constante depuis une trentaine d'années. **Les nouveaux gratte-ciel** destinés aux agences de publicité ont supplanté les filatures.

L'ensemble de ces quartiers forme un bloc compact dans les deux tiers méridionaux de l'île de Bombay.

- **Dans le nord de l'île de Bombay et dans l'île de Salsette, les extensions récentes sont beaucoup moins continues.**

Des usines (le long des voies ferrées) alternent avec des quartiers résidentiels moyens, quelques unités résidentielles riches, des villages de pêcheurs et aussi des bidonvilles au bord des marécages ou sur le flanc des collines. Le tout forme des noyaux urbains moins denses où le plus confortable voisine donc avec le plus misérable, et l'agglomération se perd peu à peu dans les marécages.

- **Photo 14 p. 329 et carte 11 p. 328 : un des plus grand bidonville d'Asie, Dharavi, dont la population est évaluée entre 600 000 et 1 million d'hab.** (soit près de 100.000 familles), se situe à la limite de ces quartiers, sur un site marécageux, au bord de la baie de Mahim, le long des lignes de chemin de fer desservant les banlieue et le reste du pays. Ce bidonville est aussi un grand bazar, à l'artisanat actif (tanneries, cordonneries profitant de l'eau de la baie, poteries, industrie textile). Partout dans l'agglomération, des bidonvilles se glissent dans les interstices urbains. Plus de la moitié de la population de la Municipalité vit dans ces slums, de l'occupation la plus précaire de trottoirs à des ensembles plus consolidés et très actifs comme Dharavi.
- **Doc. 10 p. 327 Au nord de la baie de Mahim, un nouveau centre d'affaire (Bandra-Kurla, datant des années 1980)**, de nouveaux quartiers industriels et résidentiels, les studios de cinéma et l'aéroport (Andheri, Juhu, Santa Cruz) sont aménagés en périphérie.
- La zone suburbaine s'étend continuellement, surtout vers le nord.
- **Carte 11 p. 328 et photo 15 p. 329 : A noter aussi une différenciation Ouest/Est :** les catégories aisées investissent le front de mer, à l'ouest, que ce soit dans la vieille ville ou dans les nouveaux quartiers excentrés. Les logements y sont particulièrement chers et la maison la plus chère du monde, celle de Mukesh Ambani, 19^{ème} fortune s'y trouve.

B. Des problèmes de mobilités et d'environnement

1. Des transports publics anciens, saturés et déficients

Doc. 7 p. 326

Mumbai fait partie des métropoles indiennes qui disposent d'un véritable réseau de transport public largement utilisé (autobus, trains de banlieue) mais qui reste

insuffisant et surencombré. Les transports publics comptabilisent **près de 90% des déplacements journaliers**, mais **les trains transportent deux fois et demi leur capacité de voyageurs**, la régulation du trafic est complexifiée par la variété des modes de transport aux vitesses très différentes sur les mêmes voies.

La question des transports est un des grands enjeux de la métropole. **Les prévisions annoncent une très forte augmentation des déplacements**, partiellement par les transports individuels (alors que les chaussées sont congestionnées).

Les conditions naturelles peuvent encore aggraver la situation : lors de la mousson les inondations paralysent le trafic.

Les liaisons avec l'intérieur sont difficiles. Les routes et les voies ferrées, peu nombreuses, construites à travers les marais, sont surchargées.

2. Un accès à l'eau intermittent

Doc. 12 p. 328

(5 heures par jour) ; une partie de la population n'est pas raccordée au réseau.

44% des toilettes ne sont pas reliées à un réseau d'égout, à Dharavi, le taux monte à 90% (1 toilette pour 1550 habitants en 2006) et ce sont les ruisseaux qui sont utilisés par les résidents.

3. La gestion de la croissance urbaine se fait de manière souvent incontrôlée :

Par exemple, le parc Sanjay Gandhi, au nord de la ville, est victime de coupes sauvages de bois et d'un grignotage permanent de sa superficie par extension des bidonvilles qui se trouvent à proximité.

Pour assurer leur confort et leur sécurité, les catégories aisées ont de plus en plus tendance à se replier dans des résidences fermées.

C. Une ville en voie de modernisation

Les problèmes liés à l'engorgement et la crise du logement ont conduit à des politiques d'aménagement favorisant :

1. La délocalisation des activités industrielles

(voir carte 6 p. 326, **2^{ème} partie de la légende**) : vers la périphérie et la création de nouveaux centres d'affaires : une nouvelle législation interdit les usines polluantes dans la ville même

2. Le re-développement des bidonvilles

- **Tous les quartiers informels du centre de l'agglomération, font l'objet de convoitises des promoteurs immobiliers**, d'autant plus que les dynamiques urbaines actuelles les ont placés à la jonction de la ville et de ses banlieues, sur des terrains idéalement situés.

D'une manière générale, les opérations reposent sur un partenariat public-privé où des constructeurs privés ou des sociétés coopératives sont chargées de construire de petits appartements d'environ 20 m² dans lesquels les habitants pouvant attester de leur présence dans le bidonville avant une certaine date sont relogés gratuitement, en général à la périphérie de la ville. En échange, les entrepreneurs immobiliers obtiennent le droit de construire sur les terres ainsi « libérées » par les bidonvilles d'autres appartements et espaces commerciaux vendus aux prix élevés du marché, ce qui leur permet de réaliser de juteux bénéfices.

- **Le grand projet actuel est celui qui concerne Dharavi** : depuis 2004 un vaste plan de développement très controversé est à l'ordre du jour : le ***Dharavi Redevelopment Project***. Le DRP proposé par la municipalité et un architecte indien ayant fait fortune aux Etats-Unis, Mukesh Mehta, se proposait de reloger 57 000 familles pauvres dans des appartements de 28m² (pour des familles de 5 à 10 personnes) en finançant l'opération par la vente d'immobilier de luxe ; cependant, il a été refusé par les habitants et est aujourd'hui au point mort. Le cabinet de Mukesh Mehta a été accusé de ne pas avoir réalisé aucune étude de terrain approfondie pour connaître la situation actuelle, le nombre exact d'habitants, leurs activités économiques, leurs besoins en terme de logement et d'espace d'activités. Le DRP est un projet conçu par un expert, que l'on veut imposer « d'en haut ». La majorité des résidents s'y est donc opposée, en particulier ceux qui y travaillent, comme les potiers (qui ont des droits reconnus sur leurs terrains) ou les petits entrepreneurs et employés de la confection qui ont besoin de locaux vastes et préférentiellement en rez-de-chaussée et **le plan est actuellement officiellement abandonné.**

3. L'aménagement de CBD et d'infrastructures modernes

- **Nouveaux CBD** : multiplication des **tours à Nariman Point** ou dans le nouveau centre d'affaire moderne de **Bandra Kuria Complex**. **Photo 8 p. 327** : ce nouveau centre financier international vise à désengorger le sud de Bombay ; s'y sont installés la bourse nationale des valeurs, la bourse du diamant et plusieurs sièges de grandes institutions financières et bancaires (Bank of India).
- **Nouvelles infrastructures** : le symbole des nouvelles infrastructures et des aménagements est le **pont maritime Bandra Worli Sea link**, un pont à hauban de 5,6 km, supportant huit voies de circulation, qui relie le nouveau centre d'affaires de Bandra au quartier de bureaux de Worli en plein développement. Il réduit considérablement la durée de transport des 40 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour, et est financé par un péage. Il contribue cependant à l'augmentation du trafic routier, qui n'est rendue possible que par la construction d'autoroutes aériennes qui traversent les quartiers les plus défavorisés en provoquant des nuisances importantes.
 - La société Reliance a obtenu en 2007 le contrat de construction et d'exploitation de la **ligne 1 du métro de Mumbai**. A terme, en 2021, 12 stations et 3 lignes devraient avoir été construites et permettre de transporter 1,5 millions de voyageurs par jour. La RATP et Veolia Transport sont partie prenante de l'exploitation.

Conclusion.

Mumbai est donc un cas emblématique du dynamisme économique de l'Asie du Sud et de l'Est et des inégalités qui persistent sur ce continent et qui peuvent conduire à de graves tensions.

- Mumbai est devenu **un symbole national** parfois visé par la violence : les oppositions entre hindous et musulmans, Inde et Pakistan, peuvent conduire à des actions violentes, comme en 2008, où des djihadistes pakistanais ont attaqué des hôtels de luxe, un café à la mode, un centre communautaire juif et la gare de la ville, fait 173 morts et 312 blessés. Il s'agissait bien de frapper la « vitrine » de la modernité de l'Inde.

- **Mumbai est la ville où l'Inde cherche à démontrer sa capacité à maîtriser son intégration à la mondialisation** et à résoudre les problèmes qui ternissent son image à l'étranger. Sur un espace qui ne s'y prêtait pas, s'est développé le plus grand centre économique indien et, avec la mondialisation, la spécialisation dans les services a reconfiguré le territoire urbain en s'étendant vers le nord et en réaménageant les quartiers.
Les autorités, en s'inspirant de Shanghai et de Singapour, veulent parvenir à faire de leur métropole une ville mondiale de 1^{er} plan, mais la crise économique et financière actuelle ne permet plus de mener les projets d'aménagement prévus (la croissance, qui avait été soutenue entre 2000 et 2010, avec une moyenne de 7 % n'est plus que de 5% en 2012, ce qui n'est pas suffisant pour résorber la misère, ni pour assurer le développement).
- **L'enjeu est enfin de savoir si le développement se fera en maintenant une certaine unité dans cette ville qui est déjà décrite comme la plus inégalitaire du pays, ou « deux villes distinctes existent en une »** (formule extraite du rapport de l'Institut des autonomies locales en Inde) dans un pays où l'Etat s'efface de plus en plus depuis les années 1990. Le développement durable de la mégapole passe par une meilleure prise en compte de la question sociale.