



HAL
open science

Mumbai: un paysage urbain contrasté et entrelacé

Noé Parot

► **To cite this version:**

Noé Parot. Mumbai: un paysage urbain contrasté et entrelacé: Illustration de mutations rapides dans un environnement contraint. Cahier des UMIFRE, 2024, pp.33-36. hal-04511770

HAL Id: hal-04511770

<https://hal.science/hal-04511770>

Submitted on 20 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Mumbai : un paysage urbain contrasté et entrelacé, illustration de mutations rapides dans un environnement contraint

Les transformations socio-économiques et urbaines qui animent les villes des pays émergents s'illustrent à Mumbai. L'étroitesse de sa situation géographique sur le littoral indien accroît la visibilité des changements urbains. Les travaux s'enchaînent pour améliorer l'attractivité de la ville. À cela s'ajoute la verticalisation de l'habitat et des activités qui quadrillent le paysage. Cet article expose la restructuration incessante de la ville et les pratiques des citoyens dans cet environnement urbain en entrelacs et en superpositions.

UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE ÉTRANGÈRE, TERREAU D'UNE VILLE GLOBALE

Une gigantesque agglomération dans un environnement tropical complexe

La situation géographique de Mumbai est singulière : une île montagneuse, Salsette Island, entourée de deux criques (Vasai et Thane Creek) qui abritent des mangroves, un milieu riche en biodiversité. L'agglomération s'étend au-delà, sur les contreforts des montagnes des Western Ghats et le long de la Mer d'Arabie. Le tout est influencé par la saison des Moussons qui provoque de fortes précipitations sur la région durant les mois de juin à septembre. Une accumulation de facteurs environnementaux déterminants sur le développement de la ville.

Un avant-poste britannique du commerce mondialisé

Si la région était déjà habitée par des populations indigènes et a connu la juridiction musulmane, la ville se développe surtout avec l'arrivée des Portugais au XVI^e siècle. Cédée en 1660 aux Britanniques, Bombay devient l'un des grands ports de la Compagnie des Indes orientales à partir du XVIII^e siècle grâce à une localisation favorable aux échanges économiques globalisés. La ville qui prendra le nom de Mumbai se spécialise dans l'industrie textile et attire de nombreux travailleurs venus de toute l'Inde. La ville passe de quelques dizaines de milliers d'habitants en 1780 à 800 000 au début du XX^e siècle. Aujourd'hui, l'agglomération de Mumbai compte plus de 20 millions d'habitants.

Une concentration de population et d'activité parmi les plus importantes au monde

Mumbai est un terminus : toutes les voies de communication convergent vers la pointe de l'île où se sont développées les activités industrielles et commerciales. Autour des usines se sont implantés les quartiers de travailleurs, des chawls (logements ouvriers) ou des slums (bidonvilles). Ainsi, le centre de Mumbai a connu et connaît encore des densités de l'ordre de 100 000 habitants/km². Désormais, plusieurs processus comme la désindustrialisation des années 1980, la congestion du centre, etc., expliquent la forte croissance démographique des

Un paysage urbain incarné par les travaux, Mumbai.



© Noé Parrot

LE DOSSIER

espaces périphériques de Mumbai. Cela concourt à l'étalement urbain sur la côte et vers les montagnes. Le centre fait l'expérience d'une modification de sa morphologie avec une importante verticalisation.

UNE MÉTROPOLE QUI VEUT RESTER INCONTOURNABLE AU NIVEAU INDIEN ET MONDIAL

Un objectif de « mise au propre » de la ville et de modernité sur les modèles de Singapour et Shanghai

Avec la mondialisation, la concurrence entre les grandes villes d'Inde se renforce. Soutenue par des politiques nationales, Delhi attire davantage, tandis que Hyderabad et Bengaluru concentrent une grande partie des investissements étrangers. Toutefois, la municipalité de Mumbai a entrepris de nombreux travaux durant les dernières décennies pour préserver son rayonnement international. Les modèles de Singapour et Shanghai qui renvoient une image de propreté, d'accessibilité et de gouvernance efficace séduisent les autorités urbaines. Mumbai est critiquée pour ses problèmes de gouvernance, de transport et son marché immobilier saturé. La « mise au propre de la ville » (Cadène, 1991), une normalisation urbaine et sociale, qui passe par le déplacement des activités et des populations indésirables (pollution, pauvreté, clandestinité...), est considérée trop lente, au détriment de l'image de la ville. Des programmes de restructuration urbaine ont lieu avec à la clé, une compétitivité renouvelée.

Des infrastructures pour améliorer la connectivité

Les mobilités à Mumbai sont contraintes par une situation en entonnoir où tous les flux convergent sans débouché. Les comportements évoluent (croissance des déplacements, des mobilités nocturnes, etc.) et les infrastructures ne répondent plus aux besoins. Le réseau de train urbain, l'un des plus fréquentés au monde et véritable colonne vertébrale de la ville, provoque mécontentements et moqueries sur les réseaux sociaux. Son développement est entravé par la densité du bâti qui enserre les voies ferrées. Pourtant, les projets ne manquent pas. Pour permettre la « traversée de la ville », des autoroutes sont en construction : la Trans harbour link pour franchir la baie, la Mumbai Coastal



© Noé Parot

Mumbai.

« Mumbai est critiquée pour ses problèmes de gouvernance, de transport et son marché immobilier saturé. »

road sur la côte ouest afin de faciliter les déplacements nord-sud. Côté transports en commun, pour soulager le trafic ferroviaire, un réseau de métro est en construction. En 2023, seules trois lignes sont en fonction mais cinq sont en construction et six en projet. Ce réseau vise à élargir l'offre de transport et à faciliter les déplacements transversaux (entre périphéries). Pour les opérateurs (MMRDA : organe du Gouvernement du Maharashtra, MMRC : joint-venture entre le Maharashtra, le gouvernement de l'Inde et des promoteurs immobiliers), c'est un moyen de valoriser un mode de transport moderne aligné sur les canons internationaux (sécurité, climatisation, accessibilité...).

Une verticalisation fulgurante : en quête d'horizon

Ces grands chantiers publics accompagnent l'abondance de constructions privées : résidences fermées, immeubles de bureaux, centre de congrès et sièges sociaux, etc. Le paysage urbain évolue rapidement. La question du foncier est centrale dans les problématiques urbaines et explique la tendance à la verticalisation dans ce contexte de pénurie d'espace. La loi UCLA¹ de 1976 a limité les propriétés privées à 500m² afin de garder de la place pour des constructions de logement et d'équipement public. Cette loi (abrogée en 2007) s'est révélée inefficace pour lutter contre la spéculation toujours d'actualité. Cette réglementation a plutôt favorisé la concentration de bâtiments de grande hauteur, plus rentables pour les promoteurs, l'étalement au sol étant proscrit. La verticalisation du bâti va de pair

1. Urban Land Ceiling Act

avec l'élévation des infrastructures : autoroutes et métro aérien condamnent progressivement l'horizon de la rue. Le sol semble disparaître sous un mikado d'infrastructures et de réseaux tandis que les résidences s'élèvent et monétisent l'horizon et le paysage de la baie.

UN PAYSAGE URBAIN INCARNÉ PAR LES TRAVAUX

Une déstructuration du paysage due aux travaux incessants

La concentration de chantiers à Mumbai a d'importantes conséquences sur le quotidien des habitants. Le paysage est jalonné de chantiers, de grues, de barricades bleues... Le centre de Mumbai est tellement dense qu'une construction signifie automatiquement une destruction. Certes, on constate une verticalisation mais les chantiers au niveau du sol ne manquent pas : construction du métro souterrain, entretien des réseaux. Le regard du spectateur est autant attiré par les hauteurs en recomposition que par les profondeurs de la ville. L'enchevêtrement des infrastructures de transports, des bâtiments, etc., provoque un déséquilibre des sens. Ce vertige visuel s'accompagne d'un assourdissement tant les nuisances sonores provoquées par les chantiers sont importantes. Le manque de place dans la ville oblige les chantiers à s'étendre sur la rue et dévie la circulation. Si certains véhicules sont condamnés à les contourner, d'autres, comme les deux-roues, parviennent à les franchir malgré l'accumulation d'obstacles. En résulte un contexte

Mumbai.



© Noé Parot

2. Période 2010-2018

de complète réorganisation, tellement systématique qu'elle devient la norme.

Un moment transitionnel sans fin

Les chantiers sont animés par la volonté des acteurs politiques de préserver le rang de Mumbai dans la hiérarchie des villes globales. Toutefois, des considérations démographiques en sont aussi la cause. Même si la croissance démographique annuelle a diminué ces dernières décennies pour s'établir à 1,2 %, elle représente une hausse de l'ordre de 250 000 habitants par an sur l'agglomération (solde naturel et migratoire). S'ajoutent de nouvelles tendances, telle l'aspiration chez les citadins, en matière de logement, à favoriser dès qu'ils le peuvent les nouvelles constructions en périphérie. Les mobilités résidentielles sont très dynamiques mais le marché est accaparé par les promoteurs immobiliers qui proposent des logements standardisés souvent inabordables. En revanche, du côté du logement social, les efforts sont plus lents et la résorption des bidonvilles stagne alors qu'ils représentaient 52 % des logements de la municipalité de Mumbai en 2011. Les projets sont menés de manière très cloisonnée et ne favorisent pas une cohérence des espaces publics, couramment utilisés comme dépôt pour les débris de chantiers. Les catégories populaires sont moins concernées par la finalité des projets que par leur mise en place.

Une nécessaire réappropriation de l'espace au quotidien

Il est plus juste de parler de réorganisation que de désordre car les Mumbaikars savent composer avec ces travaux incessants. Mumbai n'est pas une exception parmi les villes des pays émergents. Cependant, tout l'enjeu ici est le manque de place. Les citadins doivent renégocier leurs pratiques et s'approprier ces espaces en mutation. Le voisinage des chantiers est un espace de vie. Le long des palissades, entre les piles des métros aériens, les habitants s'organisent : les commerçants déploient leurs marchandises, les sans-abris se relogent, etc. La palissade devient un espace de pratiques sociales, un élément de mobilier urbain comme un autre malgré une situation temporaire. Ces pratiques demeurent informelles car à la limite des normes de sécurité, mais sont le témoignage du peu d'espace accessible en tant que piéton. Il ne s'agit pas là d'une typologie des adaptations des Mumbaikars devant l'étendue des travaux, car cela constitue des désagréments pour eux. Nous avons parlé de ces travaux qui occupaient tout l'espace de manière verticale. Le manque d'espace oblige de nombreuses populations précaires à vivre le long de ces chantiers, à la fois parce que ce sont les seuls espaces disponibles et parce

LE DOSSIER



Mumbai.

que des ouvriers des chantiers y habitent. Dans ces interstices s'établit une partie non négligeable des citadins. En 2011, 54 % de la population vivait sur 7 % du territoire. Une situation qui évolue lentement et qui illustre bien la concentration extrême des citadins et des activités à Mumbai.

CONCLUSION

Mumbai ne résume pas les grandes villes indiennes ou celles des autres pays émergents. Ce bref panorama permet de poser un regard sur la concentration extrême, la quasi-saturation de Mumbai. La rapidité des transformations urbaines contribue à édifier un paysage fluctuant, temporaire. L'enchevêtrement matériel de la ville fait écho à celui des acteurs de la fabrique urbaine : du commerçant informel qui s'établit le long des barricades au promoteur qui construit derrière celles-ci une résidence aux dimensions monumentales.

Cependant, cette ville en pleine mutation nous amène à questionner les limites du modèle Mumbai. En effet, la ville est vulnérable à la montée des eaux et aux inondations. La mousson provoque déjà d'importants dégâts chaque année. Qu'en sera-t-il en 2050 ? La ville pourrait être submergée par l'océan Indien. Dès lors, comment aménager une ville pour répondre aux problématiques actuelles (mal-logement, pollution, etc.) et ménager une ville qui pourrait bien arriver à saturation voire même se noyer ?

« En 2011, 54 % de la population vivait sur 7 % du territoire. Une situation qui évolue lentement et qui illustre bien la concentration extrême des citadins et des activités à Mumbai. »

Mumbai.



Bibliographie

- BAUTES, N., SAGLIO-YATZIMIRSKY, M.-C. & BOISSINOT, É., (2011), Ressources foncières et pression immobilière à Mumbai (Inde): Quelles stratégies possibles pour les habitants des bidonvilles ?, *Revue Tiers Monde*, vol. 206, n°2, p. 55.
- BHAGAT, R. B. & JONES, G. W., (2015), Changement démographique et migration dans la métropole de Mumbai en Inde, *Migrations internationales: un enjeu Nord-Sud*, p. 127-140.
- CADENE, P., (1991), La mise au propre des villes indiennes : De la dégradation à la différenciation ?, *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 53, n°1, p. 13-22.
- DELACROIX, G., (2019, novembre 8), Montée des eaux : « Je me demande si Bombay existera encore en 2050 », *Le Monde.fr*.
- DENIS, E., MUKHOPADHYAY, P. & ZERAH, M.-H., (2012), *Subaltern Urbanization in India*.
- DOSSAL, M., (2010), *Theatre of conflict, city of hope: Mumbai, 1660 to present times*, Oxford University Press, New Delhi, 252 p.
- HEUZE, D. G., (2007), 2 : Mumbai, première ville de quoi ?, In : *Villes internationales*, La Découverte, Paris, p. 63-81.
- KRISHNAN, S., (2005), Les espaces de Mumbai à l'ère post-industrielle, *Mouvements*, vol. 39-40, n°3, p. 31.
- MONGIN, O., (2012), Mumbai et le Caire: La ville privée, « la » bidonville et la ville éclatée, *Esprit*, vol. Décembre, n°12, p. 121.
- SANYAL, T., (2018), The Chawls and Slums of Mumbai; *Agora Journal of Urban Planning and Design*, p. 22-34.
- SERRA, L., (2017), Images de villes, images de chantiers.
- SHAH, V., JOSHI, P. & ASIATIC SOCIETY OF MUMBAI (ÉD.), (2010), *Revisioning Mumbai: conceiving a manifesto for sustainable development*, Published for The Asiatic Society of Mumbai by Promilla & Co., Publishers, Mumbai, 257 p.
- SHASHANK, R., (2017, avril 11), Despite metro and monorail, Mumbai local trains getting more overcrowded, *Mid-day*. <https://www.mid-day.com/news/india-news/article/mumbai-news-metro-monorail-local-trains-overcrowded-commuters-increasing-18155192> (page consultée le 04/08/23)
- SIKARWAR, A. & CHATTOPADHYAY, A., (2017), Spatial-temporal Analysis of Population, Land use-Land cover and Environment: A study of seven most populated city-regions of India.
- SWERTS, E. & PUMAIN, D., (2013), Approche statistique de la cohésion territoriale: le système de villes en Inde, *L'Espace géographique*, vol. 42, n°1, p. 77-92.
- UNITED NATIONS, (2016), *The World's Cities in 2016*, UN.

➔ Noé Parot Doctorant contractuel, UMR 5600 Environnement, Ville, Société (CRGA) - CNRS Université Jean Moulin Lyon 3