

# Les grandes villes du monde

## Mumbai

Par Maude Cournoyer-Gendron – Avril 2013

---

### 1. Introduction

Depuis les dernières années, différentes firmes privées ou organismes internationaux ont mis en place des palmarès afin de classer les villes du monde (consulter la capsule introductive pour plus de détails sur les palmarès et la méthodologie menant aux choix des villes retenues). L'objectif poursuivi dans cette série de capsules est d'explorer les réalités historiques, géographiques, économiques, sociales et urbaines de différentes grandes villes du monde qui se retrouvent dans les grands palmarès de ville. La notion de ville mondiale sous-entend à la fois une grande relation avec les autres villes du globe, avec un rôle de point de relai dans l'économie mondiale, mais aussi une importance sur différents plans soit économique, culturel ou politique ([Braudel 1979](#); [Friedmann 1986](#); [Dolfus 1996](#); [Sassen 2001](#)).

Ces grandes villes ont toutes connu une urbanisation et une industrialisation rapide plus ou moins récentes. Cependant, au-delà des caractéristiques similaires qui donnent à une ville son statut global, les dynamiques locales changent et le paysage urbain qui en découle varie beaucoup. Ainsi, Mumbai se compare à d'autres grandes villes mondiales, notamment à celles des pays du BRIC (une organisation de pays considérés comme de grandes puissances émergentes, dont font partie le Brésil, la Russie, l'Inde, la Chine et nouvellement l'Afrique du Sud) qui connaissent relativement la même croissance. Certains enjeux urbains sont similaires à certains égards, comme la présence de bidonvilles et d'enclaves économiques. C'est entre autres la rapidité et l'ampleur de l'urbanisation en cours qui font de Mumbai un cas particulièrement intéressant.



Panorama de la ville de Mumbai

Source: Photo par Cidity Hat (2011). Illustration libre de droits.

Afin de tracer un portrait global de la ville de Mumbai, elle sera positionnée à travers les six palmarès retenus pour la série de capsules. Son histoire, son économie, sa géographie et sa démographie seront abordées. Finalement, les grands enjeux urbains qui sont caractéristiques de la ville et de la région de Mumbai seront identifiés. Pour ce faire, une recherche documentaire sur internet a été menée, ainsi qu'une recherche sur les principales bases de données scientifiques afin d'identifier articles scientifiques et monographies se rapportant à la ville et la région étudiée.

## **2. Palmarès des villes mondiales**

L'agglomération de Mumbai est la deuxième plus grande de son pays, et se retrouve en 7<sup>e</sup> place dans le palmarès mondial de l'ONU avec ses 19,74 millions d'habitants, derrière Rio de Janeiro. Dans le classement de la firme A.T. Kearney, qui prend en compte plusieurs dimensions associées au capital humain, à la culture, à l'activité économique, à la circulation d'informations et au climat politique, Mumbai se trouve en 45<sup>e</sup> position en 2012, entre les villes de Dublin et de Tel-Aviv, alors qu'elle était à la 49<sup>e</sup> position en 2008 ([Hales et Mendoza Pena 2012](#)). La ville est considérée comme ayant un fort potentiel de développement et de croissance; ce qui signifie qu'elle montera fort probablement dans le palmarès, quoique moins rapidement que les villes chinoises (Hales et Mendoza Pena 2012).

Dans le classement de 2011 mené par la *Mori Memorial Foundation*, Mumbai, seule ville indienne du palmarès, se trouve à l'avant-dernière place en 34<sup>e</sup> position, tout juste devant Le Caire et derrière Moscou. La ville performe bien pour ce qui est des indicateurs liés à l'environnement et ceux liés à la qualité de vie, mais moins bien pour ceux en liens avec l'accessibilité, la recherche et le développement, ainsi que la culture. Sa performance économique, quant à elle, est moyenne ([Institute for Urban Strategies 2011](#)).

Le [MasterCard Worldwide Centers of Commerce](#) positionne Mumbai au 48<sup>e</sup> rang (sur un total de 75) en 2008, devant Prague et derrière Rome. À titre comparatif, elle était au 45<sup>e</sup> rang l'année précédente. Ce classement se penche surtout sur l'influence des villes dans l'économie mondiale. Dans ce palmarès Mumbai se démarque sur un aspect seulement, celui de l'importance des flux financiers dans la ville.

Le *GaWC* catégorise la ville de Mumbai comme étant une ville Alpha – pour les années 2000 et 2004 et par la suite la qualifie de ville Alpha à partir de 2008 et pour 2010. Ils la comparent donc à des villes telles que Séoul, Chicago ou encore Amsterdam (*GaWC* 2010).

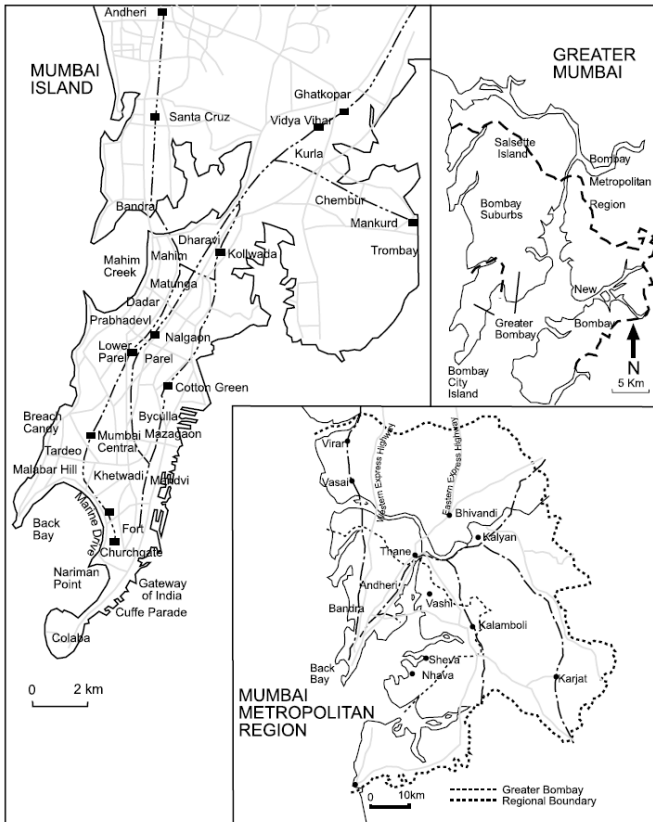
## **3. Portrait global de la ville**

Située dans le nord-ouest de l'Inde, Mumbai est une des plus grandes villes du pays, juste derrière Delhi selon les chiffres de 2012 de l'ONU. Elle est passée de l'état de ville portuaire des colonies anglaises à une des plus grandes agglomérations urbaines de la planète. Au-delà de l'importance de sa population, Mumbai veut se positionner parmi les villes les plus importantes

du monde. Cet objectif est en partie atteint si l'on se fit à certains palmarès comme celui du GaWC, qui lui octroie le titre de ville Alpha en 2008 et 2010.

Autrefois nommée Bombay, Mumbai a changé de nom en 1995 afin de se rapprocher de l'orthographe et de la prononciation locale, plutôt que d'utiliser cette version anglicisée de l'appellation. Bombay est toutefois toujours reconnu à travers le monde, et est toujours largement utilisé, parfois en alternance avec Mumbai ou Mumbay, comme on le voit dans le roman *Le Seigneur de Bombay* de Vikram A. Chandra ([Chandra 2006](#), [Pacione 2006](#)).

Il y a trois paliers de gouvernement lié à l'administration de la ville de Mumbai, soit le [gouvernement de la ville de Mumbai](#), le gouvernement de [l'État du Maharashtra](#) (dont la capitale est Mumbai) et le gouvernement indien. Au niveau métropolitain, nous retrouvons l'agence de gouvernance de la ville et des banlieues qui est la [Municipal Corporation of Greater Mumbai](#) et le [Mumbai Metropolitan Region Development Authority](#), une organisation gouvernementale mise en place par le gouvernement du Maharashtra en 1975 pour coordonner le développement de la région métropolitaine étendue ([BombayFirst et McKinsey 2003](#); [MMRDA n.d.](#)).



Carte de Mumbai : les différents découpages associés à l'île, la ville et la région métropolitaine.

Source :  
Pacione, M. (2006). "Mumbai." *Cities* 23(3): 229-238.

### **Historique de la ville**

Le territoire de l'actuel centre-ville de Mumbai a été sous l'autorité de plusieurs empires et dynasties à travers l'histoire. Au 3<sup>e</sup> siècle, il y avait l'empire bouddhiste d'Ashoka. Après cela il y eut la dynastie hindoue de Silhara jusqu'en 1343, époque à laquelle le territoire devint partie intégrante du Sultanat de Gujarat. En 1534, le territoire de la ville fut occupé par les Portugais qui le cédèrent en 1661 à la Couronne anglaise (NIC-Mumbai n.d.). L'Angleterre loua le territoire à la Compagnie anglaise des Indes orientales à partir de 1668, ce qui marqua le début du développement urbain, commercial et démographique de la région. Entre 1661 et 1675, la ville passe de 10 000 à 60 000 habitants. Durant le 19<sup>e</sup> siècle, la ville se développe autour du commerce du coton et de l'industrie du textile avec, entre autres, l'aide d'investisseurs parsis et gujaratis. Vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la croissance urbaine continue amène Bombay à dépasser Calcutta comme plus grande ville du pays.

En 1857 survient un premier soulèvement indien pour obtenir l'indépendance, soulèvement réprimé par la Couronne anglaise qui reprend l'autorité sur le territoire. En 1877, la Reine Victoria est proclamée Impératrice des Indes. Le contrôle anglais se poursuit jusqu'à l'indépendance de l'Inde en 1947 (Pacione 2006). Durant ces années de tutelle anglaise, la ville de Bombay acquiert des infrastructures et des institutions dérivées de la culture anglaise, influençant l'architecture et la planification urbaine. Certains éléments sont toujours visibles aujourd'hui. C'est le cas notamment d'églises, de théâtres et de terrains de cricket, mais aussi de certains bâtiments comme la gare de train victorienne, le musée du Prince of Wales, et le bureau de poste général. La ville coloniale était cependant fortement ségréguée entre la partie britannique et la partie indienne et présentait de très fortes inégalités.



Terminus de Chhatrapati Shivaji, anciennement la gare Victoria.

Source : Joe Ravi (2011)

[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Close-up\\_of\\_Chhatrapati\\_Shivaji\\_Terminus.jpg?uselang=fr](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Close-up_of_Chhatrapati_Shivaji_Terminus.jpg?uselang=fr)

Suite à l'indépendance de l'Inde en 1947, Mumbai connaît une augmentation rapide de sa population occasionnée par l'arrivée massive de migrants provenant de toutes les régions de l'Inde et de réfugiés du Pakistan, pays qui vient également d'accéder à l'indépendance de la Couronne britannique. Jusqu'en 1951, la croissance populationnelle moyenne de la ville sera d'environ 5 %. De 1951 à 1981, la croissance est moins rapide, à 3,5 %, en raison du déclin de la population du centre, mais compensé par la forte croissance des banlieues à environ 8 %. Le phénomène est lié à un processus de transferts de la population et des industries du centre vers la périphérie, prévu dans le premier plan de développement que la ville a mis en place en 1965 afin de déconcentrer les activités économiques dans la région métropolitaine (Pacione 2006).

### **Forme urbaine et géographie**

La ville de Mumbai est en fait composée de sept îles, qui sont maintenant reliées entre elles par de nombreux ponts et viaducs. À l'heure actuelle, la région métropolitaine s'étend au-delà des îles, jusque dans les terres. L'agglomération de Mumbai est polynucléaire et possède un tissu urbain discontinu, où l'extrême richesse est confrontée à l'extrême pauvreté. Cette complexité de la ville s'est accrue avec l'indépendance et le transfert vers une économie postindustrielle.

Mumbai possède des espaces marqués par la mondialisation de son économie, comme le Central Business District moderne avec ses gratte-ciels à Nariman Point, le nouveau centre de commerce planifié, le complexe de Bandra Kurla, qui est un nouveau centre financier à proximité de l'aéroport et les villes satellites de Kalyan-Dombivli, Thane, Navi Mumbai, Mira Bhayandar et Ulhasnagar (Pacione 2006; [Sita et Bhagat 2006](#); [Boano, Lamarca et al. 2011](#); MMRDA n.d.). La croissance de la population est d'ailleurs plus intense dans les villes satellites que dans la ville centrale bien qu'elle soit moins importante que dans les années 1980 (Sita et Bhagat 2006).

Parallèlement à ces espaces de richesse se trouvent des espaces en détérioration où se concentre la pauvreté. Le bidonville de Dharavi, qui est situé entre l'aéroport international de



l'île de Salsette et le centre des affaires, est un des plus grands bidonvilles d'Asie. Ce bidonville est notamment au centre du film *Slumdog Millionnaire* de 2008). Ces espaces contrastés se retrouvent parfois côte à côte, accentuant la visibilité des inégalités sociales et économiques (Pacione 2006).

Photo du bidonville de Dharavi

Source : Photo par YGLvoices (2011)

[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dharavi\\_India.jpg?uselang=fr](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dharavi_India.jpg?uselang=fr)

Dans le but de mieux contrôler l'étalement urbain et de coordonner le développement de la région métropolitaine, un nouveau plan d'aménagement est mis sur pied par la firme McKinsey et Bombay First, une organisation à but non-lucratif qui fait de la recherche sur les politiques urbaines. L'objectif est à la fois d'assurer la croissance future de la ville, ainsi que d'attirer les investisseurs privés dans différents projets urbains. Certains règlements de zonage y ont été modifiés afin de permettre la revitalisation et le redéveloppement de quartiers anciens, tels que les secteurs des anciennes usines. Cependant, ces projets entraînent une *gentrification* des secteurs limitrophes, ce qui vient accentuer les disparités économiques déjà importantes dans la ville (BombayFirst and McKinsey 2003; Pacione 2006).

### ***Économie***

Au 19<sup>e</sup> siècle, la ville était surnommée la Manchester de l'Est en raison du développement de son économie autour de l'industrie du coton. Après la guerre d'Indépendance, des changements surviennent dans la structure de l'économie indienne. Il y a un certain déclin de l'industrie du textile à la fois dû à l'évolution des besoins et à la mécanisation. On assiste alors à un transfert de ce secteur manufacturier formel en un secteur manufacturier informel ([Appadurai 2000](#)). En effet, certaines entreprises ne parviennent pas à faire le passage à la nouvelle technologie, les syndicats se retrouvent affaiblis après plusieurs longues grèves et la spéculation immobilière repousse les industries en périphérie. Le secteur passe graduellement à l'économie informelle afin de réduire les coûts. Il offre du travail temporaire et fait appel à des travailleurs à la maison, deux formes de travail qui sont non réglementées et sous-payées. Le travail informel regroupait environ 66 % des emplois en 1991 à Mumbai (Pacione 2006).

Parallèlement à la montée du travail informel, l'économie de Mumbai est entrée dans l'ère postindustrielle. Les secteurs économiques en croissance sont aujourd'hui ceux des services de haut niveau et de la production de biens électroniques. Cette tertiarisation de l'économie indienne est également causée par le développement du secteur du FIRE (la finance, l'assurance et l'immobilier), de l'industrie du film, du tourisme et des centres d'opération délocalisés des grandes firmes (les fameux centres d'appels). Illustration de cette tertiarisation de l'économie indienne, plusieurs travailleurs indiens qualifiés sont maintenant recherchés à l'étranger (en Asie, en Afrique et en Occident) pour leurs compétences. C'est notamment le cas avec plusieurs médecins et infirmières (Pacione 2006).

### ***Démographie***

La ville de Mumbai est très cosmopolite. Ceci est due aux nombreuses vagues d'immigration que la ville a connu, mais également à la grande diversité ethnique propre à l'Inde. Plusieurs groupes ethniques sont présents à Mumbai (surtout les Gujaratis, les Parsis et les Sindhîs) et certains se spécialisent dans différents domaines de l'économie. À titre d'exemple, les Gujaratis sont présents dans la finance et les banques, les Punjabis possèdent souvent des taxis et des garages, les gens du Rajasthan sont plus présents dans le commerce au détail et les populations originaires de la région d'Andhra travaillent souvent dans la construction (Pacione 2006). Cette

diversité ethnique n'est pas sans entraîner quelques tensions dans la ville. Au-delà des frictions quotidiennes, des émeutes ont eu lieu en 1992 et des attentats ont eu lieu en 2005 (Appadurai 2000).

Une autre caractéristique démographique de la ville de Mumbai est le déséquilibre homme et femme. Traditionnellement, les jeunes hommes migraient vers Mumbai afin de trouver un travail, ce qui a entraîné une concentration d'hommes dans la ville. Plus récemment, une migration féminine pour le travail et les études a débuté, mais le déséquilibre demeure toujours important.

### ***Planification urbaine et aménagement***

La croissance de la population de Mumbai fut importante au cours du 20<sup>e</sup> siècle. Conséquemment, elle s'est étendue rapidement, mais sans aucune planification urbaine structurante. Des suites de l'indépendance, dans le cadre d'une stratégie nationale touchant au logement et la mise en place d'un schéma d'urbanisme, différents paliers de gouvernement sont intervenus à Mumbai dans le but d'offrir à la population des logements subventionnés, d'éradiquer les bidonvilles et de dédensifier le centre de la ville (Pacione 2006). Durant les années 1980, la Banque Mondiale a financé un projet d'amélioration du logement et des services à Mumbai à travers le *Mumbai Urban Development Project* (MMRDA, n.d.).

Le premier plan directeur pour la planification métropolitaine date de 1965. Il visait la diminution de la concentration des activités économiques sur l'île de Bombay, tant au niveau des industries qu'au niveau des centres administratifs. Ce plan est à la base de la création de Navi Mumbai, la plus grande ville planifiée du monde s'inspirant du modèle du *Transport Oriented Development* (TOD) (Pacione 2006). Le projet de *Navi Mumbai* a mis une emphase importante sur le développement immobilier au détriment de l'octroi de services. Bien que la ville soit maintenant prospère, avec des centres commerciaux et des logements, cet effort de planification est dépassé par les énormes besoins en logement. En 2000, 39 % de la population de la ville de Navi Mumbai habitent dans des résidences non planifiées (bidonvilles) (Pacione 2006). C'était d'ailleurs là un des défis des aménagistes, amener une croissance urbaine ordonnée et capable d'absorber les migrations rurales importantes ([Sundaram, n.d.](#)). Ce fut là un échec, dans le sens où le flot de population dépasse grandement toutes les initiatives d'accès au logement et de régularisation du statut de la population.

À l'heure actuelle, le développement de la région métropolitaine se fait à travers un plan ayant pour but de favoriser les investissements du privé dans le recyclage d'anciens espaces de bureau en nouveaux quartiers résidentiels et dans le développement d'un centre de commerce mondial à *Bandra Kurla*. Différentes politiques publiques vont d'ailleurs en ce sens, notamment par des modifications au zonage. Une des instances en présence est la [Mumbai Metropolitan Region Development Authority](#) qui a le rôle de planifier et coordonner le développement de la région métropolitaine par divers projets tels que *Bandra Kurla* ou l'*Oshiwara District Center*, les deux

ayant le but de multiplier les centres économiques de la ville. La MMRDA propose aussi des projets en transport et en ce qui a trait à l'amélioration de l'environnement (MMRDA, n.d.).

La Banque Mondiale a aussi financé en 2007 un projet de développement des transports dans la ville. Le *Mumbai Urban Transport Project* veut à la fois améliorer le rendement des transports ferroviaires à Mumbai, mais aussi améliorer les conditions de vie d'habitants de bidonvilles localisés sur les terrains du chemin de fer ([Banque Mondiale 2011](#)).

De façon plus marquée depuis les années 1990, avec la libéralisation de l'économie indienne et l'urbanisation rapide de la ville de Mumbai, l'environnement bâti et l'architecture de la ville se sont rapidement transformés et portent maintenant les traits des contrastes présents dans la société indienne. Le développement immobilier est entre les mains du privé, ce qui donne un paysage urbain hétérogène. Dans son livre, Rahul Mehrotra identifie cette caractéristique de l'architecture à Mumbai et fait une typologie des constructions en Inde, des années 1990 à 2010 ([Mehrotra 2011](#)).

#### **4. Grands enjeux urbains**

L'organisation [Mumbai First](#), dans son plan de développement *Vision Mumbai*, veut renforcer son statut de ville globale. Si l'on croit les principaux palmarès observés, elle détient le statut de ville globale émergente, mais est aux prises avec de nombreux problèmes qui pourraient venir fragiliser son statut. Pour parvenir à s'ancrer dans les villes les plus importantes du monde, il ne suffit pas de s'assurer de la croissance économique, d'autres enjeux socio-économiques et environnementaux doivent être pris en charge par la ville. Mumbai est une ville en transition et a un effet d'attraction sur les populations pauvres de la région qui y migrent par milliers. Différentes réalités se superposent dans la ville et se rencontrent en certains lieux, créant des espaces de négociation et de contestation dans la ville.

##### ***La pression urbaine sur l'environnement***

Avec son urbanisation rapide, la ville de Mumbai fait maintenant face à de nombreux enjeux liés à la pression de la ville sur l'environnement. Les forêts urbaines sont d'ailleurs menacées, bien que la nature soit de plus en plus incorporée aux projets de planification urbaine. Il y a également la question d'échelle et de vitesse à laquelle cette urbanisation se fait, ce qui complexifie d'autant plus les projets de planification et de gestion urbaine

La pression urbaine se fait aussi sur les ressources en eau de la ville qui doivent être contrôlées assidument afin d'assurer leur qualité et leur quantité. À cet égard, beaucoup de déchets industriels et ménagers ne sont pas traités et déversés directement dans l'eau. Plus encore, le réseau d'égout ne dessert pas l'entièreté de la ville. Ceci est lié à un autre problème urbain avec lequel la ville doit jongler, celui de l'insuffisance des infrastructures. Ainsi, la collecte des déchets ne se fait pas sur l'ensemble du territoire, beaucoup de bidonvilles ne sont pas desservis, ce qui entraîne une contamination accrue de l'eau et la prolifération des maladies par d'autres vecteurs comme les mouches ou les rats (Pacione 2006). En effet, il y a un manque à



gagner pour la desserte de tous les habitants par le système d'aqueduc et d'égouts. En effet, seulement 5 % des habitants des bidonvilles auraient accès à une connexion au réseau d'eau potable ([Zerah 2008](#)). Ceci a un impact sur des questions de pollution de l'environnement, mais aussi pour des questions de santé publique et de prolifération des maladies. Ce n'est cependant pas là le seul problème associé aux infrastructures à Mumbai.

En plus des problèmes environnementaux quotidiens, le problème saisonnier des inondations liées à la Mousson frappe parfois avec force la ville de Mumbai. Ce fut le cas en 2005, avec des inondations qui immobilisèrent la ville durant quelques jours et qui entraînèrent de nombreux décès (Pacione 2006; [Malini, Dixon et al. 2009](#)).

### **Transports**

Depuis les dernières années, la stratégie a été de décentraliser les activités économiques afin de désengorger le centre-ville. Malheureusement, l'offre de service en transport en commun reste insuffisante pour la demande (Pacione 2006; Sita and Bhagat 2006). Conséquemment, la ville est le théâtre de forte congestion routière quotidienne qui dégrade la qualité de l'air et contribue aux changements climatiques. La présence de raffineries et de centrales électriques vient s'ajouter à la pollution de l'air en ville. Le transport est un enjeu majeur pour la ville de Mumbai prise avec des problèmes de congestions importants et un système de transport en commun largement déficient; un train ayant une capacité de 1700 passagers peut véhiculer jusqu'à 4700 personnes en heure de pointe. Au total, 6 millions d'usagers prennent le train à tous les jours. Ces chiffres donnent une idée de l'ampleur de la région métropolitaine de Mumbai et de la pression exercée sur le réseau de transport.

S'ajoute à cette surcharge un manque de coordination à l'échelle métropolitaine entre les différentes agences de transport (même si en théorie la *Mumbai Metropolitan Region Development Authority* assure celle-ci). Bien que 88 % des déplacements motorisés quotidiens se fassent par les transports en commun, ce type d'infrastructure n'a jamais été une priorité dans les investissements qui ont favorisé la construction de routes. Plus encore, la présence de logements illégaux sur le terrain des voies ferrées (parfois directement sur la voie) et l'absence de profit en raison des tarifs très bas limitent le développement de réseaux efficaces de transports en commun (Pacione 2006).

La *Metropolitan Mumbai Region Development Authority* est bien consciente des lacunes en infrastructures à Mumbai et mène plusieurs projets simultanés pour tenter de combler les manques dans les transports en commun et pour les transports individuels. Deux de ces projets sont le Métro Rail, cinq corridors visant à relier les quartiers qui ne font pas déjà partie du système de transport en commun actuel, et le Mono Rail, parcours surélevé qui vise à relier des banlieues plus éloignée du centre (sept trajets variant de 4 à 30 kilomètres de long). Le but recherché est de déconcentrer les activités économiques afin de diminuer les déplacements vers le centre-ville aux heures de pointe par la création d'autres pôles d'emploi comme *Innovation Park*, *Navi Mumbai* ou *Bandra Kurla* (MMRDA n.d.).

Cependant, force est de constater que les nombreux investissements déployés pour l'amélioration des infrastructures urbaines à Mumbai (ponts, routes, parcs, etc.) profitent davantage aux classes aisées qu'aux habitants des bidonvilles ([McFarlane 2008](#)). Les inégalités sociales sont peu prises en considération dans le rapport *Vision Mumbai* de 2003 qui veut faire de Mumbai une ville de niveau mondial en 2013. McFarlane parle d'une incarnation néolibérale et corporatiste du développement de la ville qui cause une *gentrification*, la multiplication des « *gated communities* » et la présence de zones économiques spéciales (ZES) (McFarlane 2008). En effet, *Vision Mumbai* vise la transformation de ses infrastructures et de sa structure de gouvernance, s'inspirant d'autres villes comme Shanghai ou Singapour (McFarlane 2008). Dans ce rapport, l'accent est mis sur différents enjeux urbains : la croissance économique; le développement d'infrastructures de transport public et privé; l'augmentation de la disponibilité des logements pour les populations à faible revenu, mais surtout l'augmentation de la qualité du stock de logements présents de façon générale; l'augmentation de la performance de la ville en ce qui a trait à la sécurité, la qualité de vie, la santé, la salubrité et l'éducation; l'attractivité de la ville en matière d'investissement et de financement; l'augmentation de l'efficacité de la gouvernance urbaine, surtout pour l'approbation rapide des projets de développement; favoriser des projets visibles et rapides pour créer une impression d'effervescence; et finalement la mise en valeur de projets en partenariat public-privé (BombayFirst and McKinsey 2003). Pour les autorités de Mumbai, ces huit objectifs sont primordiaux, car « Mumbai is currently at a critical juncture » et sans une action immédiate « it is in grave danger of collapsing completely » (BombayFirst and McKinsey 2003).

### ***Bidonvilles et accessibilité au logement***

Plus de la moitié de la population de la ville est en situation irrégulière, c'est-à-dire qu'elle vit dans des bidonvilles, et donc n'a pas les droits d'occupation et de construction sur les terrains où elle vit ([Burra 2005](#); Pacione 2006). Conséquemment, une grande partie de ces bâtiments sont considérés comme dangereux selon les normes municipales. À cette population des bidonvilles toujours en croissance s'ajoutent de nombreux sans-abris (Appadurai 2000) et ce malgré de nombreux programmes gouvernementaux ou d'initiatives privées s'intéressant à l'enjeu du logement urbain. Face à ces échecs, plusieurs stratégies et initiatives locales, pensées et appliquées par le bas ont été mises en place afin de faire face à cet enjeu urbain (Pacione 2006).

Au courant de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, l'approche du gouvernement de Mumbai par rapport aux bidonvilles, vus comme une nuisance, était tout simplement de raser le tout, avec pour conséquence la reconstruction des logements informels au même endroit, ou sur un autre terrain inoccupé (Burra 2005). Vers les années 1970, l'approche de la destruction systématique des bidonvilles est remise en question. On va privilégier davantage le remplacement des habitations informelles détruites par des logements formels nouvellement construits afin de mettre un frein à la croissance perpétuelle des bidonvilles urbains. Un recensement des bidonvilles est fait en 1976. Certains habitants des ces quartiers informels répondent aux critères instaurés par les autorités et obtiennent un « passeport » leur donnant accès à certains

services (un meilleur accès à l'eau et à des latrines), mais surtout à la possibilité d'accéder à un logement formel dans l'éventualité où leur maison serait détruite par le gouvernement.

Durant les années 1980, le premier programme pour la revitalisation des bidonvilles est mis en place avec l'aide de la Banque mondiale notamment. Le principe était de fournir un bail de 30 ans renouvelable à des coopératives d'habitants des bidonvilles, ainsi qu'un prêt pour qu'ils puissent améliorer l'état de leur habitation (Burra 2005). Cette initiative visait également le respect des organisations communautaires et des groupes de citoyens qui s'étaient jusque là mobilisés pour faire reconnaître les droits des habitants des bidonvilles. Les principales organisations impliquées (SPARC, NSDF et Mahila Milan) ont fait une alliance et sont maintenant des interlocuteurs importants du gouvernement dans le cadre des projets de rénovation (Burra 2005; [Roy 2009](#); [Buckley 2011](#)).

Depuis 1995, l'approche à l'endroit des bidonvilles est plutôt de favoriser une rénovation *in situ*, menée par la *Slum Redevelopment Authority*. Dans le cadre de ce programme, des tours d'habitations sont construites sur le terrain du bidonville pour offrir des logements gratuits aux populations locales. En parallèle, des initiatives privées sont menées afin de construire sur le reste du terrain du bidonville des développements résidentiels pour les classes moyennes et aisées, favorisant ainsi une certaine mixité sociale (Burra 2005; [Anand et Rademacher 2011](#)). Tous les habitants des bidonvilles ne peuvent cependant pas réclamer un transfert vers ces lieux d'habitations. Ils doivent entre autres prouver leur occupation du territoire depuis 1995.

Pour ce qui est des espaces qui sont de nature publique, ceux-ci sont repris par le gouvernement et les populations sont déménagées en périphérie, permettant une réutilisation de ces terrains (Anand and Rademacher 2011). Au final, l'approche gouvernementale pour faire face au problème urbain des bidonvilles depuis les dernières décennies se base sur une vision néolibérale du territoire, l'entreprise privée ayant une prédominance dans la réalisation des projets de rénovation urbaine et le principe du « *Self Help* », étant abondamment mis de l'avant ([Nijman 2008](#)). L'exemple des projets de rénovations urbaines du bidonville de Dharavi illustre bien cette politique néolibérale. Avec une population se trouvant entre 700 000 et 1 millions d'habitants, Dharavi est le plus gros bidonville de l'Asie (Pacione 2006; Boano, Lamarca et al. 2011). Comme il se situe sur un large territoire près de l'aéroport international, plusieurs promoteurs immobiliers y voient la possibilité de créer sur ce lieu un vaste et chic quartier commercial et hôtelier. Le terrain a même été mis aux enchères par la ville en 2007. Face à l'éventualité de la destruction du bidonville, au déplacement d'une vaste population et à l'éradication de toute une économie informelle, un important mouvement citoyen s'est opposé à ce projet immobilier. Cette opposition a mené à la création d'un comité d'experts recommandant la collaboration entre les communautés et les acteurs de la rénovation urbaine, mais a également mené à une remise en question des fondements mêmes du projet, soit le déménagement des populations. En effet, selon la loi, il est illégal d'évincer une population d'un lieu à l'exception où celui-ci serait nécessaire pour la mise en place de services publics ([Arputham and Patel 2010](#)).

La question des bidonvilles à Mumbai demeure donc entière, tout comme dans de nombreuses villes du Sud. L'étalement de ces lieux informels de résidence et d'économie s'accompagne d'enjeux urbains d'importance. Surtout, l'absence de politiques efficaces de gestion et de rénovation risque d'aggraver la situation ([Habitat 2003](#); [Neuwirth 2005](#); [Davis 2006](#)).

### ***Tensions raciales et violence : religion, ethnicité et caste***

La ville de Mumbai est un endroit à forte diversité ethnique en raison du flot constant d'immigrants provenant de différentes régions de l'Inde et des pays avoisinants. Elle est également un lieu où se rencontre différents statuts socio-économiques et où une majorité de la population vit de façon précaire. Il découle de ces inégalités sociales et de ce flot constant de migrants des épisodes de violences urbaines qui trouvent souvent racines dans des questions d'ethnicité ou de religion. À ce titre, Appadurai parle d'ethnisation de la ville : une prise de conscience grandissante des différences entre individus liées à l'ethnicité et à la religion à travers un chauvinisme et un nationalisme de plus en plus exacerbés. Ceci s'illustre dans la montée en puissance du parti politique nationaliste hindou *Shiva Sena* et les violentes émeutes en 1992 et 1993 qui ont mené à la fuite de nombreux musulmans (Appadurai 2000; Pancione 2006). Le changement même du nom de la ville, de Bombay à Mumbai, appellation favorisée par la majorité parlant le Marathi, illustre l'importance des luttes ethniques dans la ville (Appadurai 2000). Plus encore, Mumbai a été la cible de plusieurs attaques terroristes et est souvent le lieu de manifestations violentes entourant des revendications religieuses ou ethniques; ce qui témoigne des tensions qui persistent dans la ville ([PTI 2012](#); [Biswas 2012](#); Appadurai 2000; Pacione 2006; [Bishop et Roy 2009](#); [Echanove et Strivastava 2009](#)).

### **5. L'état de la recherche actuelle**

La ville de Mumbai est au centre de beaucoup de recherches faites à l'échelle locale, mais également à l'international, ce qui pose par moment l'enjeu de la langue, puisque ce n'est pas toutes les publications qui sont faites en anglais, bien qu'il y en ait beaucoup. Un autre biais est le difficile accès aux journaux scientifiques indiens. Cette revue de littérature n'est donc certainement pas exhaustive, mais elle vise plutôt à faire ressortir l'organisation de la recherche et les thèmes sur lesquels elle porte dans les différentes universités et organisations à Mumbai, mais aussi à l'extérieur de Mumbai.

Plusieurs universités se retrouvent dans la ville et dans la région métropolitaine de Mumbai. La plus grande est la [Mumbai University](#), qui possède plusieurs campus à travers la ville et la région. La ville se retrouve au centre de la recherche de deux chercheurs affiliés au département de géographie de l'Université, Smita Gandhi, qui en est le directeur, et Gita Kewalramani. Les deux auteurs se concentrent sur l'étude de la région métropolitaine ([Pethe, Gandhi et al.](#); [Kewalramani 2001](#); [Kewalramani 2006](#); [Gandhi et Banerjee-Guha 2008](#)). Dans le département de politique de la *Mumbai University*, Sudha Mohan s'intéresse particulièrement à la gouvernance et à la politique urbaine ([Mohan 2009](#)). Du côté du département d'économie, il existe une chaire de recherche qui se penche sur l'économie urbaine et le développement régional, dont le

professeur Pethe fait partie ([Pethe, Gandhi et al.](#) ; Pethe n.d.). Affilié à l'*University of Mumbai*, ainsi qu'au [Ramnarian Ruia College](#), il y a le centre pour l'étude des bidonvilles (*Centre for Slum Studies*). Le site internet du centre fournit cependant peu d'information sur la recherche faite et sur ses publications. Toujours associé à la *Mumbai University*, on retrouve [l'Indira Gandhi Institute of Development Research](#), l'échelle privilégiée par ce centre de recherche se situe au niveau national et international.

Une autre université présente dans la ville de Mumbai, mais aussi à travers l'Inde, est [l'Indian Institute of Technology in Bombay](#), dont quelques professeurs s'intéressent aux questions urbaines dans la ville de Mumbai. C'est le cas du professeur Deb, qui s'intéresse aux études urbaines, à l'ethnicité et au multiculturalisme (Patel and Deb 2009), et du professeur Subuddhi, qui concentre sa recherche sur des thèmes liés à la sociologie urbaine, comme les politiques urbaines et l'environnement. L'[International Institute for Population Science](#) est une université spécialisée qui possède un département d'études urbaines et migration dirigé par le professeur Bhagat. Celui-ci a publié divers ouvrages sur l'urbanisation et la migration vers la ville et les changements populationnels et économiques dans la région métropolitaine de Mumbai (Sita et Bhagat 2006; [Bhagat et Mohanty 2009](#)).

Une autre université spécialisée, dans les sciences sociales cette fois, est le [Tata Institute for Social Science](#), qui héberge quelques centres de recherches en lien avec la ville, notamment, le *Center for Urban Policy and Governance*, l'*Urban Observatory*, le *Center for Public Policy*, l'*Habitat and Human Development* ou encore le *Centre for Study of Developing Societies*. Il y a notamment le Professeur Banerjee-Guha qui est affilié à cette université et qui s'intéresse aux thèmes du néolibéralisme urbain, du secteur informel et de la pauvreté urbaine ([Banerjee-Guha 2002](#); Gandhi and Banerjee-Guha 2008; [Banerjee-Guha 2009](#)). Le *Tata Institute for Social Science*, conjointement avec le [Max Planck Institute for Religion and Ethnic Diversity](#) (en Allemagne) et [PUKAR](#) (Partners for Urban Knowledge, Action and Research) (à Mumbai), mènent un projet de recherche dirigé par Appadurai et Van der Veer nommé [Mumbai Project](#), qui est en fait une des parties d'un [projet](#) plus large portant sur les villes d'Asie qui subissent une forte croissance urbaine. De son côté, le PUKAR, fondé par [Arjun Appadurai](#), mène des projets de recherche-action portant principalement sur trois thématiques précises : la santé urbaine, les jeunes et la production de connaissances et les différentes utopies et réalités de la ville. Natif de Mumbai, Arjun Appadurai est maintenant professeur de Media, Culture et Communication à la *New York University*. Il s'intéresse particulièrement aux thèmes de la modernité et de la mondialisation. Quelques-unes de ses publications concernent sa ville natale (Appadurai 2000).

Nous retrouvons en banlieue de Mumbai l'[University of Pune](#), avec en sociologie, les professeurs Sujata Patel et S.M. Dahiwale, qui s'intéressent aux identités dans la ville de Mumbai ([Patel 2003](#); [Dahiwale 2005](#); [Patel et Deb 2009](#)). Autre université présente dans la région de Mumbai, est la [SNDT Women's University](#), qui vise l'*autonomisation* des femmes par l'éducation, et qui possède un [Centre](#) de recherche sur l'exclusion sociale et les politiques d'inclusion.

Il faut aussi noter la présence de l'[Urban Design Research Institute](#) qui n'est pas une université, mais plutôt une organisation qui étudie la ville de Mumbai et agit en tant que plateforme de documentation pour les professionnels et autres acteurs de la ville, sur les questions liées à l'environnement physique de la ville. Plusieurs chercheurs consultants y sont affiliés, tel que Pankaj Joshi. En tant que directeur de l'institut, il s'intéresse notamment aux questions de logement ([Joshi 2006](#)). Jamsheed Kanga a travaillé pour le gouvernement et a été un des membres fondateurs en 1994 de *Bombay First*, aujourd'hui [Mumbai First](#), organisme œuvrant pour la promotion et la mise en valeur de Mumbai d'un point de vue économique, social et environnemental notamment afin d'en faire une ville influente à l'échelle mondiale (*BombayFirst and McKinsey 2003*). L'Urban Design Research Institute, basé au cœur de Mumbai, publie annuellement le *Mumbai Reader*, rapport qui veut amener plus de connaissances sur la ville de Mumbai et favoriser la recherche et la publication dans le champ des études urbaines. Les exemplaires de 2006 à 2010 de ces rapports sont disponibles [en ligne](#).

Le [Centre for Monitoring the Indian Economy](#) est en fait une organisation privée qui fait de la recherche, mais aussi de la collecte de données en ce qui a trait à l'industrie, les entreprises, les médias et l'économie de l'Inde.

Plusieurs autres chercheurs indiens qui sont à l'étranger s'intéressent toujours à la ville de Mumbai. Nous avons notamment parlé d'Arjun Appadurai de la City University of New York. C'est également le cas de Vinit Mukhija, affilié à la *Luskin School of Public Affairs and Urban Planning* d'UCLA qui se spécialise sur le logement informel à Mumbai ([Mukhija 2001](#); [Sanyal et Mukhija 2001](#); [Mukhija 2003](#); [Mukhija 2006](#)). Il y a encore le professeur Nikhil Anand, du *Haverford College* de Philadelphie, qui s'intéresse à la question du logement à Mumbai ([Anand 2006](#); Anand and Rademacher 2011). À l'école de design de Harvard, il y a le professeur Rahul Mehrotra auteur de nombreux ouvrages en lien avec la ville de Mumbai, l'architecture et la revitalisation urbaine, et qui fait aussi partie de la firme RMA Architects à Mumbai et Boston ([Mehrotra, Joshi et al. 2005](#); [Mehrotra 2006](#); Mehrotra 2011).

Certains chercheurs occidentaux s'intéressent également à la ville de Mumbai. C'est le cas de Colin McFarlane, professeur à l'Université de Durham, qui s'intéresse à l'Asie du Sud et, de façon plus précise, aux zones d'habitations informelles à Mumbai (McFarlane 2008; McFarlane 2011).

## 6. Conclusion

En terminant cette capsule thématique, il est possible de remarquer l'absence de consensus entourant la définition de la ville globale, surtout en ce qui a trait aux grandes villes des pays émergents, comme Mumbai dont le statut de ville globale ne fait pas l'unanimité. L'objectif que la ville s'est posé, celui de se positionner parmi les villes les plus influentes à l'échelle mondiale, n'est donc pas encore atteint selon plusieurs indicateurs privilégiés par les classements étudiés. Il reste que la plupart des palmarès s'entendent pour dire que Mumbai est en voie de devenir une ville globale, en raison de la croissance de son économie et de sa taille.

Cette croissance n'est cependant pas sans conséquence. Elle exerce différentes pressions sur les infrastructures urbaines et sur l'environnement, en plus d'accroître les inégalités socio-économiques et ethniques. Les différents paliers gouvernementaux doivent prendre en compte ces nombreux enjeux engendrés ou aggravés par la croissance économique, démographique et géographique de la métropole afin de créer une vision à long terme du développement de la métropole à l'échelle régionale, nationale, mais surtout internationale.

Ces grands enjeux urbains caractéristiques de la ville de Mumbai se retrouvent dans d'autres grandes villes du monde, autant au Nord qu'au Sud. En effet, certaines des tendances observées dans la ville de Mumbai semblent être l'apanage des villes des pays en développement comme l'Inde ou le Brésil. Ces villes sont souvent caractérisées par des espaces très diversifiés avec des enclaves socio-économiques, par la présence de bidonvilles et par une importance du secteur informel de l'économie (Appadurai 2000). D'autre part, certains phénomènes ne sont pas réservés qu'aux villes émergentes et sont aussi à l'œuvre dans des villes globales occidentales. À titre d'exemple, il y a le processus de polarisation économique qui a cours à Mumbai comme à Los Angeles (Sassen 2001).

## 7. Références

*Voici une liste non exhaustive de titres parus récemment.*

### **Ouvrages**

Braudel, Fernand. 1979. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIII siècle*. Paris.

Chandra, Vikram. 2006. *Le seigneur de Bombay*. Robert Laffont.

Dahiwalé, Samarth M. 2005. *Understanding Indian society: the non-Brahmanic perspective*.

Rawat Publicationns.

Davis, Mike. 2006. *Planet of slums*. New York: Verso.

Dolfus, Olivier. 1996. *La mondialisation*. Paris: Presses de Science Po.

Dupont, Véronique et Djallal Gérard Heuzé. 2007. *La ville en Asie du Sud*.

Jogdand, Prahlad Gangaram et S. M. Michael. 2003. *Globalization and social movements:*

*Struggle for a humane society*. Jaipur et New Delhi: Rawat Publications.

Mehrotra, Rahul, Pankaj Joshi et Anirudh Paul. 2005. *A Study of the Eastern Waterfront of Mumbai*. Mumbai: Urban Design Research Institute.

Mehrotra, Rahul. 2011. *Architecture in India : Since 1900*. Hatje Cantz.

Mehta, Suketu. 2005. *Maximum city: Bombay lost and found*. Vintage.

Mukhija, Vinit. 2003. *Squatters as developers?: slum redevelopment in Mumbai*. Ashgate Pub Ltd.

Neuwirth, Robert. 2005. *Shadow cities: a billion squatters, a new urban world*. Routledge New York.

Patel, Sujata et Kushal Deb. 2009. *Urban Studies*. Oxford: Oxford University Press.

Sassen, Saskia. 2001. *The Global City: New York, London and Tokyo*, 2. Princeton: Princeton University Press.

### **Chapitres d'ouvrage**

Joshi, Pankaj. 2006. « 'Slums' a solution to the housing problem. » In *Mumbai Reader*. Mumbai: Urban Design Research Institute.

Mehrotra, Rahul. 2006. « Learning from Mumbai. » In *Mumbai Reader*. Mumbai: Urban Design Research Institute.

Mohan, Sudha. 2009. « Issues, Challenges and the Changing Sites of Governance: Self Organising Networks in Mumbai. » In *Mumbai Reader*. Urban Design Research Institute.

Mukhija, Vinit. 2006. « Decentralized Conflict. » In *Mumbai Reader*. Mumbai: Urban Design Research Institute.

Patel, Sujata. 2003. « Bombay and Mumbai: Identities, politics, and populism. » In *Bombay and Mumbai: The city in transition*, sous la dir. de Sujata Patel et Jim Masselos, 3-30. Oxford: Oxford University Press.

Patel, Shirish B. 2006. « Housing Policies for Mumbai. » In *Mumbai Reader*. Mumbai: Urban Design Research Institute.

Taylor, Peter J., David R.F. Walker et Jon V. Beaverstock. 2002. « Firms and their Global Service Network. » In *Global Networks, Linked Cities*, sous la dir. de Saskia Sassen, 93-115. New York, London: Routledge.

### **Articles de revues spécialisées**

Anand, N. 2006. « Disconnecting Experience: Making World-Class Roads in Mumbai. » *Economic and Political Weekly*: 3422-3429.

Anand, N. et Anne Rademacher. 2011. « Housing in the Urban Age: Inequality and Aspiration in Mumbai. » *Antipode* 43 (5): 1748-1772.

Angueletou, A. 2007. « Accès à l'eau et périurbanisation des grandes métropoles indiennes, le cas de Mumbai. ».

Appadurai, A. 2000. « Spectral housing and urban cleansing: notes on millennial Mumbai. » *Public Culture* 12 (3): 627-652.



- Arputham, Jockin et Sheela Patel. 2010. « Redevelopments in plans for Dharavi and for the airport slums in Mumbai. » *Environment and Urbanization* 22: 501-504.
- Banerjee-Guha, S. 2002. « Shifting cities: urban restructuring in Mumbai. » *Economic and Political Weekly*: 121-128.
- — —. 2009. « Neoliberalising the 'Urban': New Geographies of Power and Injustice in Indian Cities. » *Economic and Political Weekly* 44 (22): 95-107.
- Bhagat, RB et Soumya Mohanty. 2009. « Emerging pattern of urbanization and the contribution of migration in urban growth in India. » *Asian Population Studies* 5 (1): 5-20.
- Bishop, R. et T. Roy. 2009. « Mumbai: City-as-target: Introduction. » *Theory, Culture and Society* 26 (7-8): 263-277. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-77649286203&partnerID=40&md5=c836d7b5a446d5fc4fead65584719eb5>.
- Boano, Camillo, Melissa G. Lamarca et William Hunter. 2011. « The frontlines of contested urbanism: Mega-projects and mega-resistances in Dharavi. » *Journal of Developing Societies* 27 (3-4): 295-326. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-80052368594&partnerID=40&md5=29c314ffb2aecbcfef60ee09cd29cae9>.
- Buckley, Robert M. 2011. « Social inclusion in Mumbai: Economics matters too. » *Environment and Urbanization* 23 (1): 277-284. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-79954503357&partnerID=40&md5=9a9be7570ba059cffc6b4fa2a9f49096>.
- Burra, Sundar. 2005. « Towards a pro-poor framework for slum upgrading in Mumbai, India. » *Environment and Urbanization* 17 (1): 67-88.
- Dyson, Peter. 2012. « Slum Tourism: Representing and Interpreting 'Reality' in Dharavi, Mumbai. » *Tourism Geographies* 14 (2): 254-274.
- Friedmann, Robert. 1986. « The World City Hypothesis. » *Development and Change* 17 (1): 69-83.
- Gandhi, Simta et Swapna Banerjee-Guha. 2008. « Status of women workers in informal manufacturing in Mumbai in 1980s. » *Transactions of the Institute of Indian Geographers* 30 (1): 85-92
- Gandy, M. 2008. « Landscapes of disaster: Water, modernity, and urban fragmentation in Mumbai. » *Environment and Planning A* 40 (1): 108-130.

- Grant, Richard et Jan Nijman. 2002. « Globalization and the corporate geography of cities in the less-developed world. » *Annals of the Association of American Geographers* 92 (2): 320-340.
- Gugler, Josef. 2003. « World Cities in Poor Countries: Conclusions from Case studies of the Principal Regional and Global Players. » *International Journal of Urban and Regional Research* 27 (3): 707-712.
- Habitat, UN. 2003. « The challenge of slums: global report on human settlements 2003. » *London: Earthscan and UN Habitat.*
- Kewalramani, Gita. 2001. « Urban infrastructure in metropolitan cities: A case study of transfer of Development Rights in Mumbai. » *Transactions of the Institute of Indian Geographers* 23 (1): 39-45.
- . 2006. « Urbanisation and flooding in Mumbai Suburban District. » *Transactions of the Institute of Indian Geographers* 28 (1): 24-39.
- Malini, B. Hema, Richard W. Dixon et Bharathi Ayyasomayajula. 2009. « Mumbai monsoon floods - 2005 impacts and possible mitigations. » *Transactions of the Institute of Indian Geographers* 31 (2): 155-165.
- McFarlane, Colin. 2008. « Governing the contaminated city: Infrastructure and sanitation in colonial and post-colonial Bombay. » *International Journal of Urban and Regional Research* 32 (2): 415-435. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-45249111018&partnerID=40&md5=91750d6717a4592c90461179b2a0f7c9>.
- . 2011. « The city as assemblage: Dwelling and urban space. » *Environment and Planning D: Society and Space* 29 (4): 649-671. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-79958136418&partnerID=40&md5=2b4e69873cef79374130a632dba588e0>.
- Meschkank, Julia. 2011. « Investigations into slum tourism in Mumbai: Poverty tourism and the tensions between different constructions of reality. » *GeoJournal* 76 (1): 47-62.
- Mukhija, Vinit. 2001. « Enabling slum redevelopment in Mumbai: policy paradox in practice. » *Housing Studies* 16 (6): 791-806.
- Nallathiga, Ramakrishna. 2010. « Redevelopment of industrial land in urban areas: Opportunities and constraints. A case study of textile mill land redevelopment in Mumbai. » *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management* 5 (5): 35-46.

- Narayanan, Harini. 2003. « In search of shelter: the politics and implementation of the Urban Land (Ceiling and Reservation) Act 1976 in Greater Mumbai. » *Bombay and Mumbai: a city in transition, Oxford University Press, New Delhi.*
- Nijman, Jan. 2008. « Against the odds: Slum rehabilitation in neoliberal Mumbai. » *Cities* 25 (2): 73-85.
- Pacione, Michael. 2006. « Mumbai. » *Cities* 23 (3): 229-238. doi: 10.1016/j.cities.2005.11.003. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275105001381>.
- Pethe, Abhay, Simta Gandhi et Vaidehi Tandel. 2011. « Assessing the Mumbai Metropolitan Region: A governance perspective. » *Economic and Political Weekly* 46 (26-27): 187-195. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-84859379854&partnerID=40&md5=96d1f2c55b251b2fa57b23f44aaaa043>.
- Roy, Anartya. 2009. « Civic governmentality: The politics of inclusion in Beirut and Mumbai. » *Antipode* 41 (1): 159-179.
- Sanyal, Bishwapriya et Vinit Mukhija. 2001. « Institutional pluralism and housing delivery: A case of unforeseen conflicts in Mumbai, India. » *World Development* 29 (12): 2043-2057.
- Sassen, Saskia. 2011. « The urbanizing of global challenges: The case of asymmetric war. » *L'urbanisation de défis globaux. Le cas des guerres asymétriques* 13 (1): 11-25. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-81055129926&partnerID=40&md5=5ef8feae316a21574df9b43429a47b00>.
- Shaw, A. 2003. « Planning and local economies in Navi Mumbai: processes of growth and governance. » *Urban Geography* 24 (1): 2-15.
- Sriraman, S., Anand Venkatesh, Manisha Karne et Vidya Mohite. 2006. « Competition issues in the road goods transport industry in India with special reference to the Mumbai metropolitan region. » *The Competition Commission of India.*
- Weinstein, Liza. 2009. « Democracy in the globalizing indian city: Engagements of political society and the state in globalizing mumbai. » *Politics and Society* 37 (3): 397-427. <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-70349466386&partnerID=40&md5=23f06db7263397c31dd66934812f8c96>.
- Zérah, Marie-Hélène. 2008. « Splintering urbanism in Mumbai: Contrasting trends in a multilayered society. » *Geoforum* 39 (6): 1922-1932. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2008.02.001>.

## **Rapports**

A.T. Kearney. 2008. "The 2008 Global Index." Consulté le 12/07, 2012, sur le site : [http://www.foreignpolicy.com/articles/2008/10/15/the\\_2008\\_global\\_cities\\_index?page=0,1](http://www.foreignpolicy.com/articles/2008/10/15/the_2008_global_cities_index?page=0,1).

BombayFirst et McKinsey. 2003. *Vision Mumbai: Transforming Mumbai into a World-Class City: A Summary of Recommendations*. Bombay First and McKinsey and Company, Mumbai.

Globalization and World Cities Research Network. 2010. *The World According to GaWC*. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2010.html>

Hales, Mike et Andres Mendoza Pena. 2012. *2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook*. AT Kearney. <http://www.atkearney.com/index.php/Publications/2012-global-cities-index-and-emerging-cities-outlook.html>

Institute for Urban Strategies . 2011. *Global Power City Index 2011 Summary: The Mori Memorial Foundation*.

MasterCard Worldwide .2008. *Worldwide Centers of Commerce Index*. [http://www.mastercard.com/us/company/en/insights/pdfs/2008/MCWW\\_WCoC-Report\\_2008.pdf](http://www.mastercard.com/us/company/en/insights/pdfs/2008/MCWW_WCoC-Report_2008.pdf).

MMRDA. n.d. *About MMR*. Mumbai Metropolitan Region Development Authority. Consulté le 8 août. <http://www.mmrdamumbai.org/>.

———. n.d. *Projects*. Mumbai Metropolitan Region Development Authority. Consulté le 8 août. <http://www.mmrdamumbai.org/>.

NIC-Mumbai. n.d. *History of Mumbai City*. Mumbai City Collectorate. <http://mumbaicity.gov.in/scripts/MumbaiCity.asp?name=../htmldocs/history.htm>.

O.N.U. 2011. *Glossary of Demographic Terms*. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Population Estimates and Projections Section. Consulté le 07/05. [http://esa.un.org/unpd/wup/Documentation/WUP\\_glossary.htm](http://esa.un.org/unpd/wup/Documentation/WUP_glossary.htm).

Pethe, Abhay. n.d. On urban governance: The case of Mumbai. In *Working Paper*. Mumbai: Department of Economics Vibhooti Shukla Chair in Urban Economics, University of Mumbai. [http://www.mu.ac.in/arts/social\\_science/eco/pdfs/vibhuti/wp24.pdf](http://www.mu.ac.in/arts/social_science/eco/pdfs/vibhuti/wp24.pdf).

Sita, K. et RB Bhagat. 2006. *Population change and economic restructuring in Indian metropolitan cities: A study of Mumbai*. Hyderabad.

Swaminathan, A.M. n.d. Infrastructure Investment and Regional Economic Growth: A case study of Maharashtra. In *Working Paper*. Mumbai: Department of Economics, University of Mumbai. [http://www.mu.ac.in/arts/social\\_science/eco/pdfs/vibhuti/wp33.pdf](http://www.mu.ac.in/arts/social_science/eco/pdfs/vibhuti/wp33.pdf).

*World Urbanization Prospects, the 2011 revision*. United Nations Department of Economic and Social Affairs. Consulté le 06/19. <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/Urban-Agglomerations.htm>.

#### **Documents et actes de communications**

Echanove, Mathias et Rahul Strivastava. 2009. Audacity, Fiction and Magic in Mumbai 26/11 Attacks. Global Cities Conference, Max Planck Institute for the Study of Religion and Ethnic Diversity, 9-12 août 2009.

<http://www.mmg.mpg.de/de/veranstaltungen/archiv-workshops-tagungen/2009/global-cities-conference/>.

Jayaram, N. 2009. Revisiting the City: The Contemporary Relevance of Urban Sociology. Global Cities Conference, Max Planck Institute for the Study of Religious and Ethnic Diversity, 9-12 août 2009. <http://www.mmg.mpg.de/de/veranstaltungen/archiv-workshops-tagungen/2009/global-cities-conference/>.

#### **Articles de journaux**

Biswas, Soutik. 2012. « Mumbai attack gunman Ajmal Qasab executed. » *BBC News India*, 21 novembre 2012. <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-20422265>.

PTI. 2012. « 2 dead, 55 hurts as anti-Assam riot protest turns violent. » *Daily News and Analysis*, 11 août 2012. [http://www.dnaindia.com/mumbai/report\\_2-dead-55-hurt-as-anti-assam-riot-protest-turns-violent\\_1726759](http://www.dnaindia.com/mumbai/report_2-dead-55-hurt-as-anti-assam-riot-protest-turns-violent_1726759).

#### **Sites Internet**

MMRDA. (n.d.). "Projects." Consulté le 8 août 2012, du site <http://www.mmrda.maharashtra.gov.in/>

[Ariun Appadurai.org](http://arijunappadurai.org)

Banque Mondiale (2011) Mumbai Urban Transport Project, Countries South Asia, consulté le 14 septembre 2012 sur le site <http://web.worldbank.org/>

[Bombay First](#)

[Centre for Monitoring the Indian Economy](#)

[City of Mumbai](#)

[Global Power City Index](#)

[Globalization and World Cities Research Network](#)

[Indian Institute of Technology in Bombay,](#)

[Indira Gandhi Institute of Development Research](#)

[International Institute for Population Science](#)

[Maharashtra](#)

[Mumbai Metropolitan Region Development Authority](#)

[Mumbai Project](#)

[Mumbai University](#)

[Municipal Corporation of Greater Mumbai](#)

[Partners for Urban Knowledge, Action and Research](#)

[PUKAR](#)

[Ramnarian Ruia College](#)

[SNDT Women's University](#)

Sundaram, P.S.A. 'Métropoles en mouvement: Mumbai', Dossiers thématiques de l'IRD, consulté le 14 septembre 2012 du site

<http://www.mpl.ird.fr/suds-en-ligne/fr/metropol/mumbai/mumbai01.htm#suds>

[Tata Institute for Social Science](#)

[University of Pune](#)

[United Nations, Department of Economic and Social Affairs](#)

[Urban Design Research Institute](#)