

Synthèse de colle – Madeleine Pascal KM1

Le corridor Mumbai-Delhi est un vaste axe économique planifié à partir de 2007 par l'état Indien, reliant Delhi, la capitale politique, à Mumbai, capitale économique sur 1500km de long et s'étend sur 150km de large. Il traverse ainsi cinq États (Delhi, Rajasthan, Gujarat, Maharashtra) et s'est construit grâce à des Zones Économiques Spéciales et des villes nouvelles dites « Smart Cities ». Il est initié dès 1991 avec l'émergence d'une politique libérale en Inde, visant à ouvrir l'économie indienne aux investisseurs étrangers et à la mondialisation.

Dans quelle mesure le corridor Delhi-Mumbai est-il un symbole de l'émergence indienne malgré ses vulnérabilités économiques et les inégalités socio-spatiales ?

I) L'organisation d'un corridor économique multipolaire

Le corridor est un projet lancé en 2007 pour faire entrer l'Inde dans une économie globalisée. Les deux métropoles mondiales Delhi et Mumbai sont progressivement reliées par des réseaux de transports plus fonctionnels : autoroutes, voies ferrées de fret, leurs ports sont modernisés et leurs aéroports permettent des liaisons internationales. L'État crée des Zones Économiques Spéciales comme à Kandla au Gujarat qui favorisent l'implantation des entreprises, en allégeant les systèmes d'impositions. Dès 2015, des « Smart Cities » naissent au sein du corridor, construites pour accueillir une main d'œuvre active, avec des activités tertiaires et industrielles. Progressivement, les deux principaux pôles du corridor sont devenus des mégapoles intégrées dans le marché économique international. Leurs « IDE »¹ actuels s'élèvent à 448 milliards de dollars pour l'agglomération de Mumbai, et 300 milliards de dollars pour l'agglomération de Delhi.

II) Le symbole de l'émergence indienne, régionale, nationale et internationale

Ce corridor concentre désormais la majeure partie de l'industrialisation indienne, avec des secteurs spécialisés et à forte valeur ajoutée dans l'économie mondiale : la pharmacie, les technologies, la chimie, les pierres précieuses. L'émergence régionale s'est construite grâce à un réseau de nœuds urbains : villes petites et moyennes, comme Gujarat, spécialisée dans l'automobile, Surat, dans les diamants, Jalandhar, dans la pharmacie. Il y a environ 68 millions de travailleurs qui sont aussi issus de migrations internes, depuis des États moins attractifs Bihar ou Uttar Pradesh) : il y aurait environ 9 millions de migrations par an. Ainsi, la région bénéficie d'une modernisation du secteur éducatif, avec l'installation des Indian Institutes of Technology (ITT), et autres universités reconnues mondialement à Delhi, Mumbai, Gandhinagar. Une main d'œuvre qualifiée qui profite aux grandes entreprises, firmes transnationales du corridor, comme Tata Consultancy Services. Ainsi, attirant de plus en plus d'investissements étrangers (particulièrement du Japon, Europe de l'Ouest, États Uni) l'Inde aurait aujourd'hui 54 milliards \$ d'IDE, contre 5 milliards en 2005. Cela constitue environ 1,6% du PIB.

III) Mais facteur d'une vulnérabilité économique et inégalités socio-spatiales

Le corridor Delhi-Mumbai s'impose comme un des plus dynamiques des cinq corridors planifiés par l'État indiens. Cela dessine donc des inégalités régionales marquées. Les autres axes, hormis Bangalore-Chennai, sont bien moins développés. L'émergence indienne est polarisée par cet espace, qui ne représente qu'une faible part du territoire. D'autres États sont bien moins industrialisés (comme le Madhya Pradesh ou le Jharkhand) sont faiblement connectés aux réseaux de transport et aux flux commerciaux et technologiques. Au sein du corridor, les inégalités sociales sont aussi exponentielles : les 10% des plus riches captent 55% des revenus. Certaines zones rurales restent en retrait, et les zones urbaines sont fragmentées par la présence des bidonvilles, comme à Mumbai, où le Dharavi rassemble 1 millions d'habitants vivant sous le seuil de pauvreté (3\$ par jour).

¹: Investissement Directs Étrangers.