

Le corridor Mumbai/Delhi, symbole de l'émergence indienne ?

Le Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC), ce programme est mis en œuvre à partir 2007 par la Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (**DMICDC**). C'est un projet étatique construit en collaboration avec le gouvernement japonais. Il s'agit de planifier la construction des infrastructures et à attirer les investissements quant aux infrastructures de transport entre les deux villes et renforcer développement sur une bande de 150 km de part et d'autre de cet axe.

=> **Dans quelle mesure le corridor Mumbai-Delhi permet-il l'intégration de l'Inde à l'échelle mondiale, et l'amélioration des conditions sociaux-éco à l'échelle locale ?**

I. Le corridor Mumbai-Delhi est au coeur d'une libéralisation économique qui dynamise la région

a) Libéralisation de l'éco

80s : début de la libéralisation de l'économie et d'ouverture vers l'extérieur sous Nehru. De plus, la libéralisation globale paraît inévitable du fait de sa tutelle internationale à cause de sa dette.

=> ouverture aux investissements privés (notamment aux bourgeoisies locales que des milieux d'affaires des grandes villes de la région)

=> ouvertures de ZES (zones éco spéciales), comme à Noida, ce qui permet à cette ville d'avoir le revenu par habitant le plus élevé d'Uttar Pradesh

b) Développement des infrastructures

Investissements et développement concentré autour des axes :

- développement des autoroutes (relier les villes et faciliter le transport ms les chauffeurs préfèrent svt encore emprunter les anciennes routes car évitent le péage)
- développement des voies ferrées (transport de marchandises et de passagers)
- construction de résidences pour les travailleurs le long des axes
- rôle des ports (clés ds la globalisation) et des aéroports (tourisme, commerce, zone militaire...). Celui de Delhi avec 36,88 millions de passagers par an et celui de Mumbai avec 32,22 millions sont essentiels pour le trafic international
- développement de la télécommunication (haut débit reliant Delhi à Mumbai pour assurer la bonne qualité des échanges sur internet)

c) Création de nouveaux réseaux

Les grandes métropoles se développent et permettent l'essor de leur région :

- forts investissements de Delhi dans sa région nord-ouest et développement des villes de son aire métropolitaine (extension des anciennes cités industrielles de Ghaziabad et Faribad et construction de villes nouvelles comme Noida et Gurgaon)
- 1578 usines établies dans l'aire métropolitaine de Mumbai, concentre presque toutes les activités bancaires, et les grandes industries (chimie fine, électronique, bijouterie) mais délocalise les activités productives, notamment vers Pune et Nashik (2 autres villes du Maharashtra)

=> réseaux d'investissements et des échanges autour de chacun des pôles

II. Ces nouvelles infrastructures au sein de réseaux inter-connectés permises par ces investissements permettent l'entrée de l'Inde ds la globalisation

a) Entrée des investissements étrangers

Plus il y a d'investissements, plus les investisseurs sont attirés = visibilité des investisseurs étrangers. Ces capitaux étrangers sont importants : ds le la Delhi Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (**DMICDC**) le gouvernement indien ne contrôle que 49 % des parts. Le reste : la Japan Bank for International Cooperation (JBIC) en a 26 %, la Housing and Urban Development Corporation Limited (HUDCO) 19,9 %, l'India Infrastructure Finance Corporation Limited (IIFCL) 4,1 % et la Life Insurance Corporation of India (LIC) pour 1 %)

=> Prise en charge des budgets et projets au profit des Etats concernés. En tout : 90 milliards de USD d'investissement prévu en 2008.

b) Développement des échanges

Avec les investissements étrangers, certains secteurs commencent à prendre leur place sur le marché mondial (accroissement de la présence des industries chimiques et pharmaceutiques, essor de services informatiques). Par ailleurs, il y a une augmentation considérable du trafic du port et de l'aéroport à Mumbai comme Delhi et le nombre de sièges sociaux ne cesse de croître (5912 à Mumbai et 2936 à Delhi), ce qui entraîne une concentration des fonctions de commandement. Les entreprises, elles, privilégient de s'installer dans ces lieux où il y a de la main d'œuvre, des institutions de formation des aéroports internationaux.

III. Les limites du projet :

a) Investissements insuffisants

Les carences du service public sont palliée par les investissements privés (malls pour la clientèle aisée, écoles privées, instituts d'enseignement supérieur, hôpitaux...) mais le manque de personnel qualifié en matière d'enseignement et de soin reste présent. Des manques aussi en hôtelleries (personnels et chambres) malgré le développement d'hôtels et d'écoles hôtelières, ce qui est dommageables pour le développement des affaires et du tourisme.

b) territoires + ou – intégrés

Cadène disait cette intégration régionale « loin d'être achevée ». En effet : les territoires sont + ou – insérés dans les réseaux internationaux : parmi les territoires encore à l'écart : une bonne part du désert du Thar et de ses franges, du massif des Aravallis, ou de certains territoires du Madhya Pradesh encore faiblement connectés aux grands axes de transport. Au contraire, une bonne partie de la plaine indo-gangétique, des plaines littorales et de la pointe méridionale du pays montrent une croissance marquée. S'implanter le long de l'axe du corridor, c'est bénéficier de réseaux de transport, de services voire de marchés, mais accentuation des inégalités économiques au sein du territoire indien.

c) Une pauvreté qui recule ms reste présente

La libéralisation permet l'émergence de la classe moyenne (avec 10 % d'augmentation annuelle de la production, il y a une multiplication des emplois et des consommateurs) et la pauvreté a partout reculé mais les inégalités sociales se creusent et sont parfois dommageables pour les + pauvres, qui subissent la gentrification des villes.