

Bombay



Avec ses 22 millions d'habitants, la métropole indienne, rebaptisée aujourd'hui Mumbai, réinvente son espace urbain au rythme des migrations intérieures et des mutations économiques. Une dynamique fascinante entre bidonvilles et quartiers d'affaires, sur fond de violences et résistances sociales, de polarisations communautaires et politiques et de concentrations de populations peu communes. Portrait par Olivier Da Lage de cette métropole toujours à la recherche d'espace pour une population toujours croissante.



© Vidur Malhotra. South Bombay Harbour

Partant du Sud pour remonter au Nord, la ville de Bombay et sa banlieue, avec laquelle elle forme le grand Bombay, s'étire sur une langue de terre étroite sur laquelle s'entasse une population trop grande pour elle. La ville, formée de sept îles repérées par les Portugais au XVI^e siècle pour leur capacité à héberger un port en eaux profondes a véritablement connu son développement à partir du siècle suivant, quand le Portugal cède aux Anglais une partie de la ville actuelle. Au fil des années, ces derniers remblaient les bras de mer séparant les îles et gagnent du terrain sur la mer par une active politique de poldérisation jusqu'à lui donner son aspect actuel de péninsule plongeant vers le sud et rattachée à la terre ferme par le nord. Aujourd'hui, l'agglomération compte plus de 22 millions d'habitants.

Le besoin de gagner de l'espace

C'est que le besoin de gagner de l'espace pour accueillir une population toujours croissante résume l'histoire de Bombay et de son urbanisme, ou plutôt de l'absence de celui-ci, hormis au sud l'ancienne zone du Fort qui, comme son nom l'indique, était une ville fortifiée érigée et organisée par les Britanniques. Mais, afin de desserrer l'étau emprisonnant une population à l'étroit, le gouverneur de l'époque décide en 1862 d'abattre ce qui reste des remparts, – de toute façon devenus inutiles car la ville n'est plus menacée – pour relier directement la ville blanche à son voisinage immédiat où s'amassait la population indigène au service des maîtres anglais.

Dès lors, toute l'histoire de Bombay est celle d'une gestion plus ou moins maîtrisée de la congestion des quartiers du sud et de l'extension de la ville vers le nord. Comme il se doit, son succès économique attire une main-d'œuvre pauvre et bon marché à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les caractéristiques des quartiers de la ville reflètent ces vagues successives d'immigration interne. Au nord immédiat de l'ancien Fort, les commerçants et artisans. Puis, avec le développement de l'industrie du coton, des travailleurs, au départ principalement originaires du Maharashtra (la région dont Bombay est aujourd'hui la capitale) viennent travailler dans les filatures qui poussent comme des champignons au centre de la ville, et dorment à proximité immédiate de leur usine dans des *chawls*, ces logements collectifs de deux à quatre étages, pouvant comporter de 200 à 400 chambres, accessibles par un couloir extérieur qui assure un contrôle social de l'individu par le groupe. Avec le développement de l'industrie textile, puis de l'industrie tout court, Bombay attire une immigration intérieure venant d'autres régions de l'Inde, d'abord de la côte Konkani, au sud de la ville, puis bien au-delà, du Kerala et du Tamil Nadu au Sud, du Bihar et d'Uttar Pradesh au Nord, sans oublier les Sindhis ayant fui le Pakistan lors de la Partition de 1947. On n'aurait garde d'oublier que jusqu'aux années 1960, les Gujaratis représentaient environ la moitié des habitants de la ville qui, lors du redécoupage des États fédérés, devient officiellement en 1960 la capitale du Maharashtra.

Une concentration humaine peu commune

C'est également à Bombay qu'est née, au tournant du XX^e siècle, l'industrie cinématographique indienne que bientôt, par une facilité de langage, on appellera Bollywood (contraction de Bombay et de Hollywood).

L'attrait du cinéma et l'espoir de devenir acteur sont de puissants moteurs d'immigration attirant chaque jour des milliers d'Indiens sur les quais de la gare Victoria. Une infime minorité trouvera sa voie dans l'industrie du film. Les autres rejoindront le contingent toujours croissant des SDF vivant d'expédients et finissant par s'établir dans l'un des multiples bidonvilles de la cité.

Le plus connu d'entre eux, Dharavi, a poussé dans les années 1960 sur des dépôts d'ordure jusqu'à devenir une ville dans la ville, longtemps surnommée « le plus grand bidonville d'Asie ». C'est à la fois vrai et faux. Avec près d'un million d'habitants s'entassant sur 214 hectares, Dharavi offre une concentration humaine peu commune. Mais avec le temps, le bidonville des origines est devenu une ville-atelier avec des logements, certes exigus, mais construits en dur et des sanitaires collectifs installés par la municipalité. Les vrais bidonvilles sont ailleurs : en bordure de l'aéroport international, voire au pied des immeubles de luxe du sud et du centre de la ville. C'est en effet là que logent de nombreux ouvriers affectés à leur construction, et, plus tard, une partie du personnel domestique qui y travaille. Il y a entre les riches et ces très pauvres une relation quasi symbiotique.

Pourtant, Bombay est une ville de ségrégation : sociale, ethnique, confessionnelle, linguistique. Chaque quartier a son type de population et il suffit de franchir une rue pour passer d'un univers à l'autre, ce que la plupart du temps s'abstiennent de faire sans nécessité les habitants : une frontière invisible sépare ces habitats. Ici l'on trouve les Gujaratis végétariens, souvent commerçants, à côté les Maharashtrais, fonctionnaires ou employés. Des musulmans sont regroupés dans un quartier voisin, ailleurs, c'est l'habitat privilégié des Indiens du Sud, etc. On ne peut pas à proprement parler de ségrégation ethnico-sociale, mais il ne serait pas exact non plus de dire qu'elle n'existe pas. Disons que l'on tend à se regrouper avec les siens. C'est plus confortable. Mais surtout, depuis la reprise des affrontements interreligieux (essentiellement hindous-musulmans) au début des années 1990 et d'attentats terroristes suivis de représailles intercommunautaires meurtrières, il est plus prudent de ne pas se mélanger.

Ce qui n'aide pas est la polarisation politique fondée sur le communautarisme à laquelle on a pu assister depuis la fin des années 1960 et la création du Shiv Sena, un parti ouvertement raciste, par Bal Thackeray. À l'origine voué à la protection des Maharashtrais de souche contre l'invasion des Indiens du Sud (Konkanis, Keralites, Tamouls), le Shiv Sena s'est progressivement mué en parti nationaliste hindou violemment antimusulman. La violence ne lui est pas étrangère et, depuis qu'il a délogé en 1995 le parti du Congrès de la municipalité, il poursuit un programme favorisant les Maharashtrais mais surtout, les hindous au détriment des musulmans. Ses milices ont été à la pointe de la chasse aux musulmans à la suite de la destruction de la mosquée d'Ayodhya en décembre 1993 et de la campagne terroriste menée les mois suivants à Bombay par la mafia musulmane de la ville. C'est au nom de l'« authenticité » que le Shiv Sena a rebaptisé Mumbai la ville de Bombay, dont le nom est associé à la période coloniale (même s'il n'a jamais existé de ville s'appelant Mumbai avant la naissance de Bombay).

Les habitants des bidonvilles sont aussi des électeurs

La violence sociale est partout dans cette ville qui fascine pourtant par son dynamisme, sa richesse et sa fuite en avant. Les promoteurs immobiliers cherchent à rentabiliser chaque mètre carré par la construction de tours qui ont donné, depuis les années 1970, à une part croissante de Bombay un faux air de Manhattan. Comment s'étonner alors qu'il y ait si peu d'espaces verts ! La disparition des filatures de coton dans les années 1980 a libéré un espace considérable aujourd'hui occupé par des centres commerciaux sur le modèle

de Dubaï et par des immeubles de luxe. Autant dire que le territoire occupé par Dharavi fait des envieux. Depuis près de vingt ans, un projet existe pour reloger ailleurs les habitants du bidonville reposant sur de l'or (étalonné en mètres carrés et non en carats). Mais malgré des offres apparemment alléchantes, les occupants refusent de se laisser séduire. Ils y ont leur famille, leurs proches, leur emploi et le projet déstructurerait ce tissu extrêmement industriel dont dépendent, par ailleurs, les grandes entreprises alentour pour leur approvisionnement. À Shanghai, les bulldozers régleraient le problème en quelques semaines. Mais c'est Bombay, c'est l'Inde, et les habitants des bidonvilles sont aussi des électeurs, ce qu'aucun politicien ne peut ignorer. Et en Inde, les pauvres votent et sont plus nombreux que les riches qui ont tendance à moins voter. Donc, Dharavi est tranquille pour le moment. De plus, chaque communauté, si elle se sent menacée, peut demander la protection de criminels organisés qui fonctionnent comme autant de mafias communautaires. Les promoteurs ne sont pas près de faire main basse sur Dharavi.

Depuis des décennies, Bombay se réinventait du Sud vers le Nord, mais la ville est désormais à l'étroit dans son enveloppe historique, d'où le projet de développer Navi Bombay, une ville nouvelle datant des années 1950 de l'autre côté de la baie. C'est là que va s'implanter le nouvel aéroport international de Bombay, l'actuel ne pouvant plus faire face au trafic et les deux rives seront reliées par un viaduc routier et ferroviaire enjambant la baie sur 22 kilomètres. Le projet prendra sûrement du retard mais tout aussi sûrement, il va se faire. Un signe ne trompe pas : la hausse de l'immobilier dans les quartiers Est de Bombay, naguère encore regardés de haut par l'élite de la ville qui ne connaissait que le sud et l'ouest de la cité.

[Bombay, d'un quartier à l'autre](#), BiblioMonde Editions, Paris, 2017.

Notes de bas de page :

Pour citer cet article :

Olivier Da Lage, « Bombay », *Silomag*, n° 7, été 2018. URL : <https://silogora.org/bombay/>