



HAL
open science

”Denpasar, constitution d’une région urbaine internationalisée par le tourisme”

Nathalie Lancret, Manuelle Franck

► To cite this version:

Nathalie Lancret, Manuelle Franck. ”Denpasar, constitution d’une région urbaine internationalisée par le tourisme”. in Franck Manuelle, Goldblum Charles, Taillard Christian (Eds.), Territoires de l’urbain en Asie du Sud-Est, Métropolisations en mode mineur, CNRS Editions Alpha, Paris, pp. 223-252 <https://books.openedition.org/editionscnrs/22953?lang=en>, 2012. hal-02568643

HAL Id: hal-02568643

<https://inalco.hal.science/hal-02568643>

Submitted on 9 May 2020

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.

Denpasar, constitution d'une région urbaine internationalisée par le tourisme

*Nathalie Lancret,
Manuelle Franck*

La réflexion porte sur la ville de Denpasar, capitale de la province indonésienne de Bali, plaque tournante du tourisme en Indonésie, dont les processus d'urbanisation actuels sont suscités par l'ouverture internationale liée au développement touristique.

Bali est située au centre géographique de l'archipel, localisation qui lui permet de s'inscrire dans une double logique, internationale, notamment par sa proximité avec l'Australie, et nationale, en donnant accès, à l'ouest, à l'île de Java, île densément peuplée et centre de gravité du pays, et à l'est, au Grand-Est indonésien, une région délaissée par son éloignement de ce centre. Denpasar est située au sud de l'île, sur un isthme qui la rapproche du littoral et de ses stations balnéaires, à l'articulation entre la plaine rizicole centrale qui concentre les plus nombreux sites archéologiques, artistiques et culturels, et l'aride péninsule de Bukit qui est la zone de plus forte concentration des installations touristiques.

Denpasar est au cœur d'une aire urbaine en cours de constitution dans la péninsule méridionale de Bali, composée d'une ancienne capitale royale qui en constitue un des pôles aux fonctions bien différenciées, et des stations touristiques du littoral en plein essor. Sur le plan administratif, cette aire urbaine se construit sur deux entités distinctes : la municipalité de Denpasar, créée en 1992 sur un périmètre de 124 km² au centre et à l'est de la péninsule méridionale, et le département de Badung, sur 418 km² au sud et à l'ouest, dont Denpasar demeure la capitale. Portée par sa double fonction de capitale administrative et de ville au service du tourisme, Denpasar se trouve au centre d'un territoire aménagé par et pour le tourisme.

La population de la municipalité est évaluée à 267 793 en 1982, 335 196 en 1992 (Statistik Bali 1982, Denpasar dalam angka 1992), atteint 532 000

habitants en 2000 et près de 790 000 en 2010 (Recensements de la population 2000 et 2010), soit une progression annuelle moyenne de 4 % au cours de la dernière décennie. Si l'on y ajoute la population du département de Badung, l'ensemble des deux entités administratives atteint 1,3 million d'habitants en 2010. L'augmentation de la population est due à la croissance économique rapide que connaît la ville¹, tous les indicateurs indiquant le poids croissant des activités tertiaires, au service du tourisme et de ses activités induites².

L'activité touristique de Bali a débuté à l'époque coloniale et s'est intensifiée sous le gouvernement de l'Ordre nouveau (1966-1998), le tourisme devenant une priorité économique pour l'île et pour l'Indonésie, au point que cette activité domine aujourd'hui l'économie insulaire (51 % du Produit régional brut en 2003) et génère en 2009 2,7 milliards USD de devises (CABASSET, 2011). Cette tendance résulte de l'intervention de plusieurs acteurs : les premiers touristes, les investisseurs privés, étrangers et nationaux, et les pouvoirs publics, ces derniers intervenant au niveau central, provincial et local, avec la coopération de l'expertise internationale.

Cette recherche a pour objectif d'approcher la façon particulière dont l'architecture, la ville et le territoire enregistrent les mutations liées à l'ouverture internationale suscitée par le tourisme. L'objectif est double : analyser les dynamiques urbaines qui opèrent à Denpasar et leurs spécificités relatives à cette donne ; identifier les formes de l'internationalisation projetées en ces circonstances et les recompositions des dispositifs spatiaux existants qui en résultent. L'étude de cas est considérée en regard d'autres villes aux marges de la métropolisation et, plus largement, des phénomènes de métropolisation de la région asiatique.

Nous nous intéresserons d'abord à l'aménagement du territoire insulaire pour le tourisme, puis à l'insertion régionale et internationale de Bali qui en est le corollaire. Notre attention portera ensuite sur le double projet sur l'espace qui participe à fabriquer l'aire urbanisée : faire de Denpasar une capitale provinciale, à l'identité bien marquée dans le contexte national indonésien et également le centre d'une région vouée au tourisme, d'où découle

1. Croissance économique annuelle moyenne de 8 % entre 1987 et 1997, et plus proche de 3 % depuis (Statistical yearbooks, Badung et Denpasar).

2. Les recensements de l'économie de 1986 et 1996 font apparaître une forte croissance du nombre de commerces (+9,2 % par an), d'entreprises de transport (+9,28), de la finance (+15,84) et de la promotion immobilière (+9,6 % par an) dans la ville. En 2003, 68,5 % de la population active de la ville travaille dans les services, essentiellement dans les commerces-hotellerie-restauration (44,4 %) et les autres services (24,11 %) (source : Susenas 2003, cité par Bappeda et Pusat statistik kota Denpasar, profil kota Denpasar tahun 2003).

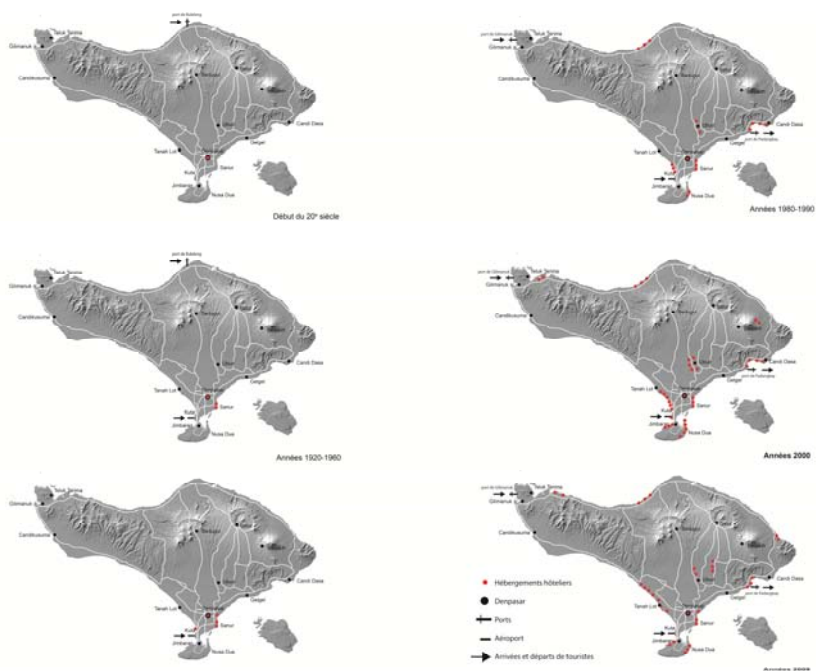
l'évolution différenciée des territoires porteurs de chacun de ces projets. Enfin, la réflexion se focalisera sur la façon particulière dont le territoire tend à s'urbaniser dans un rapport dialogique entre une ville ancienne héritée et ses marges internationales.

DENPASAR, UNE INTERNATIONALISATION PAR LE TOURISME

Mise en place de l'arrière-plan intellectuel et immatériel, désignant Bali comme un conservatoire culturel

Comme dans bien des îles tropicales, les premiers visiteurs ne sont pas à proprement parler des touristes. Ce sont des voyageurs, anthropologues, artistes ou esthètes, des aventuriers ou des hommes d'affaires, dont les témoignages contribuent à véhiculer en Occident l'image d'un lieu paradisiaque. À l'époque coloniale, à ce titre fondatrice, la politique est de faire de Bali le conservatoire culturel de la civilisation indo-javanaise. Elle pousse à la « traditionalisation » et la « balinisation » de la société à des fins de stabilité politique (PICARD, 1996), participant à la construction et à la médiatisation de représentations fondées sur le caractère exceptionnel de la culture. Cette conjonction de facteurs prépare un cadre favorable à l'arrivée d'un tourisme culturel et lance l'entreprise touristique en inscrivant Bali dans l'imaginaire exotique, fondé sur une image esthétique et culturelle (HITCHCOCK et NORRIS, 1995). Quand les premiers circuits touristiques réguliers sont mis en place au début du XX^e siècle, la réputation de Bali est déjà bien installée.

La plupart des touristes de l'époque suivent un circuit de trois jours, qui les amène du port de Buleleng, au nord, où ils arrivent par bateau, à Denpasar au sud en passant par les principaux sites naturels et religieux, situés pour la plupart dans la plaine sud (carte 7.2). La localisation de ces sites, toujours proposés aujourd'hui, va favoriser la concentration des installations touristiques au sud, notamment à l'entour de Denpasar qui s'impose progressivement au centre du dispositif touristique, conforté par l'ouverture de l'aéroport à Tuban en 1931. Le nombre de touristes reste cependant modeste à cette époque, de 213 visiteurs en 1924 à 3 000 visiteurs à la fin des années 1930 (PICARD, 1996).



Carte 7.2 : Évolution des infrastructures touristiques de Bali.

Sous l'occupation japonaise, de 1942 à 1945, Bali devient une base de repos pour les officiers japonais. Les premières années de l'indépendance sont marquées par la récession économique, le nombre de touristes reste limité, jusqu'à la fin des années 1960, en raison de la faiblesse des infrastructures et de l'absence d'intérêt du gouvernement de Sukarno pour ce secteur. Toutefois, le président lui-même fait de Bali sa villégiature, y invite de hauts fonctionnaires du gouvernement ou des interlocuteurs étrangers, initiant la destination Bali comme lieu d'accueil et de rencontre de l'élite politique indonésienne.

Une politique volontariste de développement du tourisme sous l'Ordre nouveau relayée par des investissements privés

Sous le régime de l'Ordre nouveau (1966-1998), les aménagements de Bali s'inscrivent dans un projet national de développement du tourisme international, dont l'objectif est de rehausser l'image de l'Indonésie dans le monde

et d'attirer des devises. Misant sur l'image forgée depuis le début du XX^e siècle, le gouvernement confirme la vocation de Bali, qui se voit désignée comme la « vitrine touristique » du pays.

Deux phases marquent alors le développement du tourisme (carte 7.2). La première décennie de l'Ordre nouveau correspond à une période de lourds investissements de l'État et d'application d'un schéma directeur de développement du tourisme, le plan de la SCETO (Société Centrale pour l'équipement Touristique Outre-Mer), qui prévoit la planification d'une cité hôtelière sur la péninsule méridionale et la construction de voies de communication. La promotion du tourisme passe aussi à cette époque par une politique aérienne libérale en faveur de Bali, manifestée par l'extension de l'aéroport et l'attribution de créneaux d'atterrissage à des compagnies aériennes étrangères, après escale à Jakarta, dès le premier plan quinquennal (1969-1974), l'Indonésie d'avant 1986 pratiquant la politique de la porte d'accès aérienne unique à Jakarta.

À partir de 1987, le contexte de libéralisation et de dérégulations économiques initie une nouvelle phase du développement du tourisme, moins planifiée et davantage livrée aux initiatives privées, mais toujours soutenue par des politiques nationales, comme la promotion de l'Indonésie comme destination touristique (*Visit Indonesia Year* en 1991) ou l'ouverture des aéroports aux vols internationaux directs, dont Bali bénéficie dès 1986. Parmi les 23 aéroports internationaux que compte aujourd'hui l'Indonésie, celui de Bali est la principale porte d'entrée des visiteurs étrangers après celui de Jakarta³.

Dans la foulée de l'intervention de l'État, les investissements privés dans l'hôtellerie-restauration ne cessent de progresser, surtout à partir du milieu de 1987, soutenus par les dérégulations intervenues dans le secteur bancaire. Les investissements passent de 18,5 milliards de roupies en 1987 à 137,8 milliards en 1988 (KANTOR STATISTIK PROPINSI BALI, 1990) et atteignent 1 500 milliards de roupies pour les investissements indonésiens et 328 millions USD en investissements étrangers en 1995 (soit au total environ 900 millions de \$, au taux de change de 2 500 roupies pour 1 dollar) (BPS, *Statistical Yearbook of Indonesia*, 1995). Comme dans d'autres cas de développement du tourisme dans des régions périphériques, les capitaux investis dans ce secteur proviennent des centres économiques du pays, ici de la capitale nationale, et de l'étranger. Les grands conglomérats de Jakarta ont joué un rôle majeur dans la transformation de l'île à des fins touristiques dans les années 1990, en investissant dans des mega-projets à but

3. En 2003, 1,1 million de visiteurs internationaux ont atterri directement à l'aéroport international de Ngurah Rai à Denpasar, et 1,1 million de visiteurs sont arrivés par voie aérienne d'autres villes indonésiennes (Bali Government Tourism Office, *Bali Tourism Statistics*, 2003).

spéculatifs, soutenus en cela par le gouverneur de Bali. En effet, contrairement aux recommandations du plan SCETO qui prônait la concentration des installations touristiques au sud de l'île, les autorités provinciales favorisent quant à elles leur dispersion, portant par décrets provinciaux successifs entre 1988 et 1993 à 140 000 ha la zone de développement touristique, qui s'étend alors sur 21 sites répartis sur toute l'île. La spéculation foncière sur le littoral, qui semble avoir démarré dès les années 1960, s'accélère avec la mainmise de sociétés jakartaises sur de vastes parcelles. La famille Suharto est ainsi soupçonnée de s'être approprié de larges terrains littoraux au sud de l'île pour de grands projets touristiques, comme ceux de l'île de Serangan, et d'avoir investi massivement dans des hôtels cinq étoiles de Nusa Dua ou de Jimbaran (ADITJONDRO, 1995). La distinction entre investissements nationaux et étrangers n'a pas grande signification, du fait des liens étroits entre conglomérats de Jakarta et capitaux internationaux et de la pratique généralisée des prête-noms indonésiens, la législation foncière indonésienne interdisant la vente de terres aux étrangers.

La crise de 1997 et la chute de l'Ordre nouveau modifient à nouveau la donne, en annulant les grands projets douteux des proches de l'ancien président Suharto et en modifiant les circuits de prise de décision. La loi de décentralisation n° 22 de 1999, entrée en application en 2002, donne aux départements et municipalités de nouveaux pouvoirs de décision, la province ne jouant plus qu'un rôle de coordination. La décentralisation favorise ainsi la dispersion des sites touristiques par le jeu de la concurrence que se livrent les départements pour bénéficier des retombées économiques du tourisme. Le plan de développement de Bali, révisé en 2005 (PEMERINTAH PROPINSI BALI et BAPPEDA, 2003), ramène cependant le nombre de sites de 21 à 15, dont la localisation fait l'objet de négociations entre les départements et la province⁴. La fièvre des investissements se calme (850 milliards de roupies d'investissements domestiques et 116 millions de dollars d'investissements étrangers approuvés en 1997), de nombreux projets sont gelés. Si l'on en croit les données de l'agence de coordination des investissements (BKPM) comme l'avis des professionnels de l'immobilier, ils ont repris dès les années 2000 – 3 245 milliards de roupies d'investissements domestiques approuvés en 2005, multipliés par 4 par rapport à 2004 et 205 millions USD d'investissements étrangers approuvés en 2005. Sur le terrain, on constate une frénésie de construction de nouveaux complexes immobiliers, des villas essentiellement destinées à une clientèle étrangère surtout asiatique et de grands projets de plusieurs dizaines d'hectares (carte 7.2).

4. Le département de Bangli propose par exemple le site de Kintamani, que la province refuse jusqu'à présent, craignant que la fréquentation touristique ne dégrade ses ressources en eau, qui alimentent tout le sud de l'île.

D'un tourisme élitiste et culturel à un tourisme de masse

Évalué à une dizaine de milliers à la fin des années 1960, le nombre de touristes atteint le million au début des années 1990, faisant de Bali une destination du tourisme de masse portée par l'abaissement du coût des billets d'avion et l'avènement de la société des loisirs. La barre du million de visiteurs étrangers arrivant directement à Bali est franchie en 1994, pour atteindre 2,5 millions en 2010, soit le tiers des arrivées de visiteurs étrangers en Indonésie. Aux touristes étrangers s'ajoutent les nationaux, probablement au moins un million au milieu des années 1990, en forte augmentation depuis dix ans. L'enrichissement d'une élite d'affaires indonésienne et l'imposition d'une forte taxe à la sortie pour les Indonésiens et les résidents étrangers d'Indonésie expliquent cet engouement pour Bali, où des installations touristiques luxueuses, répondant aux goûts des élites indonésiennes au mode de vie internationalisé, se multiplient à cette période.

Cette massification du tourisme accentue la segmentation du marché, ébauchée dès les années 1960, entre un tourisme de jeunes recherchant une destination bon marché et un tourisme de visiteurs plus aisés, consommateurs de *packages* et de tours organisés, auxquelles s'ajoutent de nouvelles catégories comme les familles s'installant dans une villa pour une semaine ou pour l'été. L'arrivée massive de touristes asiatiques, au premier rang desquels les Japonais qui surpassent aujourd'hui en nombre les Australiens, chassés par les attentats de 2002, modifie aussi la demande touristique. En 2003, Japonais, Taïwanais et Sud-Coréens représentaient à eux seuls 40 % des arrivées directes d'étrangers par voie aérienne. En 2010, leur part est tombée à 20 % alors que la clientèle en provenance des pays de l'ASEAN (11 %) et de Chine populaire (8 %) est toujours plus nombreuse. Alors que les Australiens étaient pour beaucoup de jeunes surfeurs, la clientèle asiatique est plus aisée et consomme les infrastructures touristiques haut de gamme. Dans ce contexte, l'offre touristique s'affine et se diversifie. De nouvelles activités sont proposées, culturelles mais aussi balnéaires, sportives, voire ésotériques. La gamme de l'hôtellerie s'étend de la petite pension de famille au grand hôtel international ou au *resort* fermé. Le sud demeure la zone de concentration des installations touristiques, mais des infrastructures hôtelières essaient sur les côtes est et nord et au centre, vers Ubud.

Insertion régionale et internationale de Bali par le tourisme

Une population allogène nombreuse

Aujourd'hui, le dynamisme de l'économie balinaise attire des migrants de toute l'Indonésie, modifiant la composition ethnique de la population, particulièrement dans les zones touristiques. Aux groupes arrivés au cours des siècles derniers pour commercer, installés dans le sud et regroupés en quartiers ethniquement identifiés dans la ville de Denpasar, s'ajoutent aujourd'hui des populations des îles voisines. En 2000, l'île de Bali compte 7 % de Javanais, mais aussi des Malais, des Madurais, des Chinois, des Bugis et des Sasak, pour ce qui est des groupes allogènes les plus représentés. Les zones touristiques du sud de Bali sont les plus touchées par le phénomène : la croissance démographique du département de Badung et de la ville de Denpasar est largement plus rapide que celle de la population totale de l'île (en moyenne 3,13 % par an de 1971 à 2010 contre 1,5 % pour l'ensemble de l'île, Recensements de la population 1971 et 2010) et leur composition ethnique plus hétérogène qu'ailleurs. On compte par exemple à Denpasar 22,6 % de Javanais (Recensement de la population 2000). Venu travailler sur les chantiers de construction, puis dans les marchés et le petit commerce, notamment lié au tourisme⁵, « *c'est tout le petit monde du secteur informel de Java qui s'enracine à Bali* » (COUTEAU, 2002, p. 234). Les étrangers sont aussi nombreux. Outre les touristes, le nombre élevé de résidents étrangers est une autre particularité de la population de Bali. Beaucoup travaillent dans les hôtels et clubs de loisirs internationaux (du *manager* au cuisinier) ; d'autres, attirés par la douceur de vivre dans cette île tropicale, y ont refait leur vie. Ils sont nombreux à profiter des possibilités offertes par le tourisme pour développer une affaire, le plus souvent de services aux touristes, de production dans le textile-confection, d'import-export ou dans la promotion immobilière.

Bali, le supermarché de l'artisanat indonésien

L'artisanat s'est développé du fait de la demande touristique. Activité traditionnelle en saison creuse des calendriers agricoles, la production s'est massifiée sous l'impulsion d'entrepreneurs indonésiens et étrangers installés à Bali, pour être écoulee sur place ou exportée dans le monde entier. À Bali, sont fabriqués des objets de l'artisanat local, textiles, cuir, bois, bijoux, mais

5. Une enquête menée en 1994 montrait que 85 % des vendeurs de Sanur et 73 % de ceux de Kuta étaient des non-balinais, provenaient essentiellement de Java – 68 % pour Sanur et 73 % de Kuta (CUKIER AND WALL, 1994, p. 465).

aussi de l'artisanat estampillé tropical, commandé par des grossistes étrangers, que l'on retrouve sur les marchés et dans les stations balnéaires du monde entier. Des villages entiers se sont spécialisés dans un type de production.

L'île est aussi devenue la plaque tournante du commerce des objets d'artisanat de toute l'Indonésie. Les productions des autres provinces y sont acheminées. C'est ici que les acheteurs étrangers viennent se fournir et que des grossistes se chargent de les expédier dans le reste du monde⁶. Cette activité a largement contribué à augmenter la valeur des exportations balinaises, dont la composition est dominée par les produits textiles et d'artisanat, exportés vers tous les continents, à l'exception de l'Afrique. La valeur des exportations est passée de 3,94 millions de dollar en 1970 à 295,56 millions en 1994 (PICARD, 1996, p. 59), le pic se situant en 1997 avec 299 millions USD pour revenir à 255 millions en 2009 (BPS, *data ekspor propinsi Bali*, 2009). Les besoins de l'industrie touristique alimentent par ailleurs tout un commerce d'importation, de produits pétroliers, de biens d'équipement et de biens manufacturés, conditionneurs d'air, matériel électrique, impressions papier, sac en plastique ou légumes, répondant à la demande des touristes. On trouve en tête des pays fournisseurs l'Australie et les États-Unis.

Une plateforme de redistribution des flux à plusieurs échelles

Bali est devenue une plateforme de redistribution des flux touristiques ou liés au tourisme. Du fait de l'origine majoritaire des touristes étrangers, nord asiatique et australienne, l'activité touristique contribue à la dynamique d'intégration régionale le long de l'axe de croissance maritime de l'Asie Pacifique et le prolonge vers l'Australie. Les pays de l'Asie du Nord-Est et l'Australie envoient des touristes vers les pays en développement de l'Asie du Sud-Est, où Bali se trouve en compétition avec d'autres destinations du tourisme insulaire, balnéaire et culturel. Le schéma se complexifie cependant avec, d'une part, l'intrusion de la Chine comme principale destination du tourisme international, et d'autre part la circulation croissante des touristes à l'intérieur même de l'Asie du Sud-Est (DEHOORNE, 2004).

À l'échelle nationale, compte tenu de la taille et de la diversité de l'archipel, les circuits touristiques en Indonésie débordent rarement les frontières du pays. À partir de Jakarta ou de Bali, ces circuits acheminent les visiteurs vers le nord de Sumatra, autour du lac Toba, Yogyakarta et le Borobudur

6. Une enquête menée sur le circuit de l'artisanat dans l'île montre ainsi l'exemple de tissus de style de Sumba, produits en masse à Java mais commercialisés à Bali par des entrepreneurs de Sumba qui espèrent y rencontrer des entrepreneurs venus du monde entier (FORSHEE, 1998, p. 111).

et le sud de Célèbes avec les Toraja. La vocation spécifiquement touristique de Bali, que ne partage pas Jakarta, lui permet de retenir les touristes sur place, avant de les redistribuer vers les autres destinations. Bali est à ce titre une plaque tournante du tourisme en Indonésie.

En liaison avec la politique nationale de promotion du tourisme et par sa localisation entre l'Est et l'Ouest indonésien, Bali organise aussi la diffusion du tourisme vers des destinations moins fréquentées de l'Est indonésien, en continuité géographique, comme Lombok, ou vers des îles plus éloignées, dans les îles de la Sonde, particulièrement à Komodo. Les entrepreneurs balinaï exportent d'ailleurs leur savoir-faire dans le tourisme dans l'Est indonésien (HITCHCOCK, 2000).

En continuité géographique et à l'échelle régionale infra-nationale, l'ouest de Lombok apparaît aujourd'hui comme une extension de Bali pour le tourisme balnéaire, mieux préservée car moins fréquentée. Les Balinaï y sont d'ailleurs très nombreux (15,4 % de Balinaï à Mataram, 4,5 % dans le département de Lombok ouest, le plus proche de Bali en 2000). Un ferry rapide relie aujourd'hui le port de l'est de Bali, Padangbay, à Lombok.

Vers l'ouest, le processus n'est pas de même nature. Les ressources touristiques de l'Est de Java ne sont pas balnéaires mais elles touchent plutôt à des sites naturels, volcans et réserves naturelles, et culturels avec de nombreux temples. Java-Est profite de sa proximité d'avec Bali pour s'intercaler dans les circuits touristiques indonésiens, entre Bali et Yogyakarta. Des excursions y sont organisées pour quelques jours, par la route et le ferry de Gilimanuk.

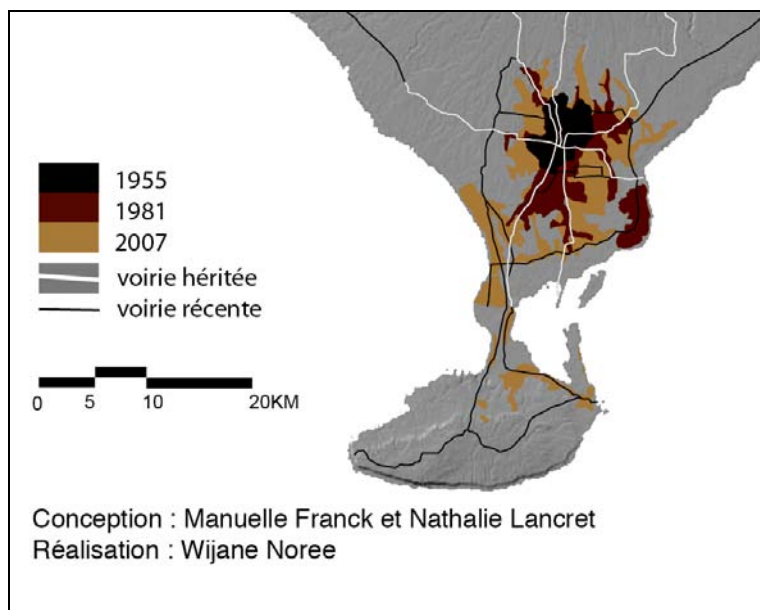
Les infrastructures portuaires et aéroportuaires jouent un rôle majeur dans la redistribution des flux. L'aéroport assure le branchement direct de Bali sur les flux internationaux, qu'il redistribue vers les autres destinations indonésiennes, par voie aérienne (navette aérienne de la compagnie nationale Garuda de Denpasar à Surabaya ou Jakarta par exemple) ou maritime. Les ports fonctionnent en revanche essentiellement comme des relais, que ce soit pour la redistribution des touristes ou des marchandises. Les statistiques des exportations balinaïses comme celles du fret portuaire sont loin de refléter en totalité l'explosion des exportations balinaïses. En effet, une grande partie des marchandises est transportée par camion à Java via le terminal de ferry de Gilimanuk, pour être exportée par le port de Surabaya, après parfois une dernière finition et un reconditionnement, et ce d'autant que Bali ne dispose pas de terminal pour les porte-conteneurs.

Bali est ainsi située au centre d'un dispositif régional, national et international. Modèle de développement touristique pour les autres îles, l'île devient un point d'accueil et de redistribution des visiteurs en Indonésie, un centre de

conférences et de manifestations internationales majeur en Indonésie et ce faisant, un lieu d'expérimentation et de diffusion des dispositifs spatiaux.

Entre ville héritée et aménagements touristiques, la coproduction d'une aire urbanisée

Denpasar est l'ancienne capitale du royaume de Badung fondé à la fin du XVII^e siècle (carte 7.1). Son plan est réglé par un tracé en croix : les voies amont-aval et est-ouest qui organisent et donnent le sens de l'espace, ses directions et ses significations, représentent les deux axes fondateurs de la ville en correspondance avec le système d'orientation quadrangulaire de la cosmogonie locale⁷. Leur intersection est marquée par le palais Den Pasar⁸ qui fait face à une grande place, lieu de représentation du pouvoir, par des édifices publics et des maisons aristocratiques. Centre géographique, politique et religieux, cette composition organise l'espace urbain et le territoire fondamentalement rizicole qui l'entoure ; celui-ci est conçu et aménagé, sur le principe du modèle urbain agraire, dans un rapport consubstantiel avec la capitale.



Carte 7.1 : Évolution de la ville de Denpasar (1920-2007).

7. LANCRET, 1997.

8. Den Pasar, le palais au nord du marché, de *den* en balinais, au nord et *pasar*, marché.

À partir de ce centre, le réseau de voirie du royaume est caractérisé par un plan en étoile, toutes les routes passant par le cœur de la cité : celles qui mènent aux autres capitales royales ; celles qui desservent les comptoirs marchands sis aux marges méridionales du royaume – Sanur à l'est, Kuta, Tuban, Jimbaran et Benoa à l'ouest – devenus des stations balnéaires réputées ; celles qui rejoignent les autres ports de l'île. À l'exception de ces axes, rares sont les voies qui donnent accès au littoral, certes peu habité par les Balinais ; craignant les créatures nuisibles et méprisables qui peuplent la mer, leur habitat est situé et tourné vers l'intérieur des terres. Quant aux populations étrangères, les marchands et les commerçants, elles sont longtemps maintenues aux marges du royaume dans les comptoirs.

Ce sont les Hollandais qui, en novembre 1906, après la capitulation de la cour de Badung, donnent le nom du palais déchu à la ville coloniale qu'ils établissent sur le site de l'ancienne capitale royale dont ils reprennent la structuration spatiale. Ils s'approprient le centre du pouvoir royal qui devient alors celui de leur administration⁹ : les architectures héritées, dont le palais, sont démolies et remplacées par des édifices coloniaux ; les premières infrastructures touristiques sont construites – le Bali Hotel en 1928, le Musée de Denpasar, ouvert en 1932, dont la vocation de conservation des éléments de la culture balinaise en fait une pièce maîtresse du tourisme culturel.

La ville coloniale puis, à partir de l'indépendance en 1945, la préfecture du département de Badung s'organisent et s'étendent à partir de ce centre qui constitue la matrice de la ville moderne. Celle-ci commence à se développer et se moderniser dans les années 1950 qui, en outre, marquent le début d'une activité touristique et culturelle à Denpasar même (WIJAYA, 2000). En 1954, la ville, qui correspond au district de Kota, compte environ 50 000 habitants et 60 120 en 1959¹⁰.

Cependant, les véritables changements interviennent dans les années 1960¹¹ après le choix de la ville comme capitale de province en 1958, et s'intensifient lorsqu'elle est déclarée ville administrative (*kota administratif, kotif*) en 1979. Son territoire est alors divisé en trois districts¹². Cette organisa-

9. La capitale coloniale était alors située à Singaraja, sur la côte nord de Bali, là où débarquaient les bateaux de la KPM.

10. Putra Agung, 1986, p. 11. La population se répartissait ainsi entre les trois districts qui, à partir de 1979, constitueront le territoire administratif de Denpasar : 60 120 à Kota, 42 741 à Kesiman, 27 851 à Kuta. En 1932, elle était de 93 000 et, en 1912, de 40 000.

11. La faculté de Lettres d'Udayana de l'Université Airlangga est ouverte en 1958 ; quatre facultés de l'université Udayana sont inaugurées en 1962.

12. Le district de Denpasar Ouest (Denpasar Barat, 50 km²), celui de Denpasar Est (Denpasar Timur, 27,8 km²), et celui de Denpasar Sud (Denpasar Selatan, 46,2 km²).

tion, qui correspond au découpage actuel de la municipalité créée en 1992, a deux conséquences directes : elle réunit dans une même entité urbaine la ville héritée, Kota, et son littoral oriental, Sanur, qui est déjà un secteur touristique ; elle la sépare du littoral sud et sud-ouest, notamment des villages de Kuta, Legian, Tuban et Jimbaran, stations balnéaires montantes.

Les années 2000 marquent une nouvelle étape avec le processus de décentralisation, qui dote les municipalités et les départements des mêmes pouvoirs économiques et politiques. Il en résulte une concurrence entre la ville de Denpasar et le département de Badung. Ce dernier décide de se doter d'une capitale (SAMADHI, 2004). Il investit dans la réalisation d'un projet symboliquement puissant : la création d'une nouvelle ville balinaise, Mangupura, inaugurée en 2010, dont le plan, en forme de mandala et l'architecture néo balinaise incarnent l'essence même de la ville balinaise hindouisée.

Confrontation et interaction de deux projets sur l'espace

À partir des années 1970, l'histoire de la fabrication urbaine est celle de la coproduction de deux grands projets d'État qui créent les conditions de l'urbanisation : la fabrication d'une capitale provinciale moderne à l'identité balinaise affirmée, dans le contexte de la construction nationale indonésienne sous l'Ordre nouveau et la promotion consécutive des entités provinciales ; l'aménagement du territoire insulaire, en particulier du littoral proche de Denpasar, pour le tourisme. Concomitants mais assez peu concertés, car établis par des acteurs gouvernementaux relevant de différents niveaux hiérarchiques – l'État indonésien, la province de Bali, le département de Badung et la municipalité de Denpasar – selon des stratégies propres ou proposés par des experts internationaux, ces projets fixent les grandes orientations du développement de Denpasar et du sud de Bali : répartition des fonctions dans l'espace, création d'infrastructures de transport et de nouveaux aménagements urbains.

Dans le premier cas, le schéma directeur de 1972, vise à doter la ville des infrastructures et services nécessaires à son nouveau statut et à son fonctionnement de capitale de province : création du nouveau quartier administratif de Renon regroupant les instances de la province, développement du réseau de voirie, resté quasiment en l'état depuis la période coloniale. L'objectif est d'améliorer la circulation intra-urbaine ainsi que de relier l'agglomération aux autres villes et départements de l'île, aux ports et à l'aéroport, en détournant les flux de transit vers une rocade.

Dans le second cas, la pièce maîtresse du dispositif étatique d'organisation de l'espace pour le tourisme est le projet de la SCETO. En 1974, cette société française remporte l'appel d'offre, rédigé sur les recommandations d'experts de la Banque Mondiale, pour l'élaboration d'un schéma

directeur de développement du tourisme, dont la réalisation sera financée par le Programme des Nations Unies pour le Développement. La stratégie est de regrouper les visiteurs dans des enclaves touristiques de façon à réduire les interactions avec les populations locales et à protéger la société et la culture balinaises. La proposition, visant le segment du tourisme aisé, prône la création d'une cité hôtelière : complexe intégré, luxueux et fermé, sur la péninsule de Bukit à Nusa Dua. Cette localisation présente l'avantage d'être proche de l'aéroport ; en outre les terrains, arides, y sont bon marché. La logique est ensuite celle de la mise en réseau des lieux du tourisme par de nouvelles infrastructures de voirie : une rocade de contournement de la ville et des voies rapides qui relient les stations balnéaires à la rocade et entre elles, ainsi qu'à l'aéroport et aux sites de villégiature de l'intérieur.

Ces deux projets qui participent à la fabrication de l'aire urbanisée portent sur des territoires administratifs distincts mais contigus : la capitale provinciale est conçue dans les limites des trois districts constitutifs de la municipalité de Denpasar et, plus précisément, sur les territoires situés à l'intérieur de la rocade ; l'organisation de l'espace pour le tourisme est pensée à l'échelle du département de Badung qui englobe la péninsule méridionale, au-delà de la rocade. Ainsi, on peut distinguer le projet national d'organisation d'une entité urbaine à vocation administrative et politique, très peu touristique, de celui d'aménagement du littoral porté par des acteurs et des enjeux internationaux. Les limites sont formalisées par les frontières administratives et par la rocade de Denpasar, une tendance accentuée en 1992 par la création de la municipalité. La ville étant désormais gérée par ses propres instances législatives, juridiques et techniques, le projet de capitale ne relève plus des instances de planification de Badung.

La situation se complexifie avec la revendication de Badung d'affirmer une réalité urbaine indépendamment de Denpasar par la fondation de sa nouvelle capitale. Le nouveau centre administratif, qui a vocation à se développer en une véritable ville, est susceptible de créer une nouvelle polarité urbaine, un processus qui participe à la co-production de l'aire urbanisée, ajoutant un nouvel élément à la dimension identitaire nationale.

Force est de constater un déséquilibre tangible dans le rythme et l'ampleur des transformations entre les deux projets. Denpasar s'urbanise modestement, faute de capitaux, de moyens techniques et humains des instances en charge de la planification urbaine et retenue par les résistances socio-spatiales de ses structures coutumières à l'encontre des nouveaux projets, notamment ceux portés par l'internationalisation. Le littoral se construit à une cadence soutenue ; en témoignent l'échelle des interventions et des recompositions territoriales ainsi que la montée en puissance de grands projets à voca-

tion internationale – golfs, centres de conférences internationaux, centres commerciaux... qui s'ajoutent aux villas, hôtels et divers équipements d'accompagnement. Des capitaux importants sont mobilisés, en particulier des financements privés de promoteurs nationaux, étrangers ou en joint-venture. Ces projets qui contribuent à urbaniser le littoral sont marqués par l'opportunisme des opérations réalisées sur des temps courts. Les jeux de spéculation immobilière et de rentabilité sont calculés sur quelques années, la plupart des terrains étant concédés en usufruit pour une durée limitée.

Nonobstant ces éléments de différenciation, les deux projets sont en interaction et présentent des éléments de convergence et de dialogue ; ce que révèlent les formes architecturales dans la production d'une architecture néobalinaise. En effet, les défis économiques du tourisme comme les enjeux politiques et identitaires de la construction nationale ont placé la culture et ses différentes expressions au centre des débats suscitant une réflexion sur ce que devraient être les architectures traditionnelles et modernes. Ils ont entraîné une montée en puissance programmée et volontaire de l'intérêt pour la culture balinaise et une prise de conscience des enjeux de sa préservation et de son renouvellement. C'est dans cette perspective que des édifices administratifs et des infrastructures touristiques ont été conçus et réalisés comme autant d'expressions et d'interprétations différenciées de traditions spatiales et constructives emblématiques de la culture locale ; d'où la production aussi d'architectures internationales originales, marquées du sceau de Bali.

En outre, l'instrumentalisation conjointe de référents locaux et internationaux participe à la construction d'une identité balinaise. En reprenant les images qui ont fait la réputation mondiale de leur territoire, les îliens légitiment leur place dans l'Indonésie, les référents internationaux étant des cautions qui permettent à Bali d'être reconnue comme entité socioculturelle singulière dans l'ensemble national. En instrumentalisant les représentations héritées, ils participent à la promotion du produit touristique et, en conséquence, au développement économique de leur île.

Création d'un nouveau réseau de voirie

La mise en place d'un réseau de voirie, qui s'effectue par étapes au gré des financements, notamment des aides internationales et des effets de crises économiques et politiques, est un des éléments clés des deux projets. Lorsque Denpasar devient capitale provinciale, elle connaît les premières difficultés de circulation de véhicules à moteur¹³. Le réseau en étoile n'est pas conciliable

13. Témoignages dans les années 1950, Nyoman Wijaya, 2000, p. 131, notes 1 et 2.

avec le développement de la ville ni avec celui du tourisme international encore à venir (carte 7.1).

Le schéma directeur de 1972 projette la percée d'un axe pénétrant de direction est-ouest en aval du centre-ville ancien. Ce boulevard urbain était planifié pour porter les fonctions modernes de la capitale, à la fois administratives provinciales, commerciales, culturelles et éducatives, qui devaient être regroupées dans un nouveau centre urbain¹⁴, dont seul l'ensemble administratif a effectivement été construit. Cet axe transversal joue cependant un rôle déterminant dans le développement urbain. Du fait des territoires qu'il dessert – dont deux hauts lieux du tourisme : Sanur et Kuta – et de sa vocation à l'échelle urbaine, il va s'affirmer comme un lieu de modernité, aux fonctions et aux dispositifs spatiaux nouveaux, qui tranche avec le centre historique empreint de « balinité ». De surcroît, cette pénétrante ouvre les territoires rizi-coles du sud de la municipalité à la spéculation et à l'urbanisation, et formalise ainsi une première limite de la ville ancienne.

Le schéma de 1972 introduit une modification essentielle dans les modes de structuration de l'espace urbain en planifiant aussi le tracé d'une rocade, à faible distance de la ville constituée, sur laquelle se branchent des radiales qui desservent des territoires périphériques plus ou moins éloignés. Le principe est repris dans le plan de la SCETO qui prévoit la construction d'une voie de circulation rapide (*bypass*) qui contourne Denpasar par l'est¹⁵, reliant les stations balnéaires de la péninsule sud à l'aéroport et à la route des principaux sites culturels de l'intérieur et des villages d'artisans. Condition *sine qua non* du développement touristique, en particulier du programme de cité hôtelière, le projet est réalisé dès 1980.

Dès lors, deux logiques d'organisation de la voirie se conjuguent pour façonner le territoire : celle qui caractérise la ville ancienne, centralisée et organisée par un réseau en étoile ; celle des périphéries, dont les rocades et les voies rapides mettent en réseau les lieux du tourisme en évitant Denpasar. En 1981, le schéma directeur prend acte de la construction de la voie de contournement du plan SCETO et révisé le tracé de sa rocade urbaine. Le chantier est

14. Le plan prévoit la création des infrastructures suivantes : civique (*Civic Center Propinsi*), commerciales (*daerah perdagangan*), culturelles (*pusat kebudayaan* et *Youth Center*).

15. Du fait de l'antériorité de l'implantation de Sanur et, plus éloignées, des stations balnéaires du littoral est, de celle de l'aéroport, ainsi que du choix de situer la Cité hôtelière à Bukit, les aménagements ont commencé à l'est de Denpasar.

en cours depuis plus de trente ans¹⁶. La rocade, conçue comme un axe de circulation rapide avec une chaussée de six voies – 22 mètres de large – marque une seconde limite entre la ville et les espaces périurbains.

Branchés sur le tracé de la rocade, deux projets de voies rapides relient Denpasar et le sud de l'île aux portes maritimes de Bali, puis à l'Indonésie et à l'Asie dans le cadre du programme de réseau des autoroutes asiatiques (Asian Highway Network) des Nations Unies : la route du « *Sun Rise* » vers l'est, dont le premier tronçon est ouvert en 2004, relie la ville au port de Padang Bay qui assure les liaisons vers Lombok, les petites îles de la Sonde et le grand Est indonésien ; la route du « *Sun Set* », vers l'ouest, permet de rejoindre le port de Gilimanuk qui assure les liaisons avec Java et, par une route de l'intérieur, celui de Celukan Bawang, sur la côte nord¹⁷. Comme la rocade, ces voies rapides focalisent les constructions suscitées par la dynamique touristique et commerciale de l'île.

Ainsi la logique des projets qui prévaut est celle de l'aménagement du territoire, de son maillage et de sa desserte pour le tourisme. Le contournement de Denpasar en est le corollaire : on conçoit la voirie pour éviter la ville, dont la traversée est gravement entravée par une circulation difficile et dense. Dans cette perspective, deux nouvelles voies de contournement sont projetées au nord de la ville¹⁸.

16. Le segment nord est réalisé au début des années 1980. Puis il y a une interruption d'environ deux décennies. Le tracé du segment ouest de la rocade (*Western Ring Road*) est modifié à plusieurs reprises. Il est finalement réalisé entre 2000 et 2004, sur un financement de la Banque Mondiale, sur un tronçon beaucoup plus court que le tracé projeté.

17. Le premier tronçon du « *Sun Set Road* » a été réalisé entre 2000 et 2002 sur des fonds du gouvernement indonésien ; le second jusqu'à Seminiak a été construit entre 2002 et 2004 sur des fonds de la Banque Mondiale et du gouvernement indonésien. Dans une deuxième étape, il doit être poursuivi jusqu'au temple de Tanah Lot (haut lieu touristique) ; un troisième tronçon est prévu jusqu'au village d'Antosari à partir duquel la route bifurque vers Gilimanuk et Java à l'ouest, et vers le port de Celukan Bawang au nord.

18. La première, sur le territoire municipal doit relier la gare routière qui dessert les stations de villégiature et les sites de l'intérieur à la route de l'ouest, vers Java et au terminal de regroupement des conteneurs ; la seconde fera la jonction entre la voie rapide de l'est et la route de Java afin d'assurer des liaisons directes entre les ports.

UNE AIRE URBANISÉE ATYPIQUE :
LA VILLE BALINAISE ET SES MARGES INTERNATIONALES

Persistance des structures spatiales héritées et développements urbains

Dans les années 1970, la mise en place d'une statue de « Brahma aux quatre têtes¹⁹ » à l'intersection des deux axes fondateurs de la ville, alors capitale provinciale, exprime la prégnance des dispositifs spatiaux hérités dans les formes contemporaines de la ville : le centre, haut lieu symbolique d'un pouvoir coutumier reconnu et accepté, et les quatre principales directions de l'ordre cosmologique. Cette tendance qui correspond à une reconquête du centre et une affirmation de son identité balinaise rend compte de la puissance de pratiques de l'espace depuis longtemps intériorisées qui orientent les choix architecturaux et urbanistiques. Ici, les habitants demeurent les principaux acteurs de la fabrication d'une ville « ordinaire ». Sans s'opposer aux politiques volontaristes et aux projets planifiés, ils assurent des continuités spatiales, formelles et culturelles avec l'espace urbain hérité.

Denpasar connaît une croissance démographique significative, à l'origine d'un processus d'urbanisation progressive de l'ensemble du territoire compris entre le centre-ville et la rocade (carte 7.1). Centre de services aux touristes – on y recense 200 des 320 agences de voyages en 2003²⁰, des consulats, des banques, etc. –, mais accueillant peu de visiteurs, hormis dans la station balnéaire de Sanur, c'est aussi un lieu d'accueil et de formation du personnel travaillant dans le secteur du tourisme, un centre administratif et financier, et, enfin, un centre pour le commerce de gros²¹.

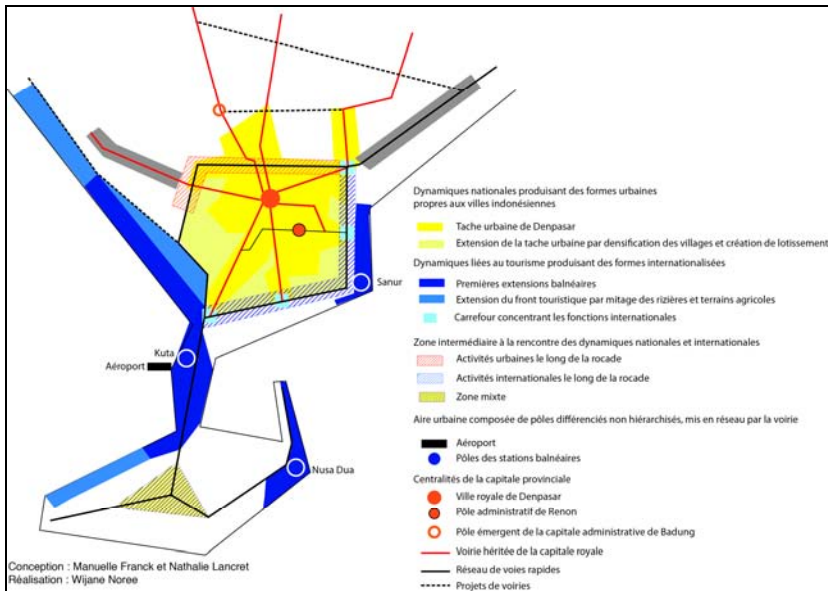
À la périphérie de la ville constituée, qui apparaît encore très au large dans les limites administratives de la municipalité, le territoire urbain contenu par la rocade continue à croître à partir de son centre, à la façon des anciennes capitales royales agraires. La ville s'étend d'une part de façon linéaire le long des voies pénétrantes, vers les stations balnéaires de la péninsule sud et les sites de villégiature de l'intérieur de l'île. Selon un mouvement inverse, on constate une urbanisation des mêmes axes urbains qui émane de la périphérie,

19. Catur Muka, de *catur*, quatre et *muka*, face.

20. KANTOR STATISTIK BALI, *Bali dalam Angka 2003* (Bali en chiffres, 2003).

21. Denpasar est ainsi le seul département de Bali, avec Buleleng au nord, à compter un nombre significatif de grossistes (recensement de l'économie 1996).

dans la mouvance des dynamiques touristiques du littoral. Les voies concernées se transforment en « rues marchandes » modernes, portant des centres commerciaux situés aux entrées de la ville, ainsi que des architectures commerciales et résidentielles de type *ruko* – de *rumah* qui signifie maison et *toko*, boutique – dont les abords, les façades et les espaces extérieurs sont traités avec ostentation. Des formes spatiales de l'internationalisation conquièrent ainsi Denpasar (carte 7.3).



Carte 7.3 : Schéma d'organisation spatiale de l'aire urbanisée de Denpasar.

La dynamique urbaine se manifeste d'autre part par la densification et l'extension de certains quartiers – hameaux et villages habités par les Balinais (location de chambres ou de maisonnettes pour les ouvriers et la main-d'œuvre peu qualifiée), quartiers ethniques comme le Kampung Jawa. À l'entour de la ville constituée, l'urbanisation s'effectue par la construction de lotissements résidentiels, conjoncturels et spéculatifs, de gamme et d'échelles différenciées, en majorité produits par le secteur privé. Ces programmes sont édifiés sur un parcellaire rizicole, compartimenté en casiers mis en eau au gré des saisons, qui perdure et détermine les découpages fonciers actuels. Ils favorisent la diffusion et l'étalement fragmentaire des espaces urbanisés dans l'aire d'influence de la matrice.

Une internationalisation du littoral

À la périphérie de Denpasar, le long du littoral, l'agriculture et les terrains amphibies de la mangrove cèdent le pas à un urbanisme balnéaire qui se fixe sur les anciens villages et comptoirs marchands de Badung, devenus des espaces dédiés au tourisme. En cinquante ans, on observe un déplacement des investissements touristiques de la côte est (1960-1985) au littoral ouest et sud (1985-2010) qui correspond aux étapes de mise en place de la voirie. Désormais quasi continue en bordure de mer, l'urbanisation présente des configurations différenciées qui résultent des conditions antérieures d'aménagement et de peuplement des sites, et de l'ancienneté du fait touristique.

Sanur, sur la côte est, a été la première station balnéaire haut de gamme de Bali. Aujourd'hui intégrée à la municipalité, elle se développe de façon significative jusqu'à la fin des années 1970. Plusieurs projets sont alors réalisés par des acteurs internationaux, les transactions étant effectuées par des Indonésiens de Jakarta jouant le rôle de prête-noms. Les premières infrastructures sont situées sur des terrains côtiers non bâtis²² qui, en l'absence de tout projet concerté, mais desservis par une ancienne route parallèle au rivage, sont découpés en grandes parcelles perpendiculaires à la côte et bâtis d'hôtels de luxe. À l'ouest de la route côtière qui, progressivement, se constitue sous la forme d'une rue marchande balnéaire, les dispositifs spatiaux sont caractérisés par la complexité du tissu urbain : réseau de ruelles et d'impasses, parcellaire serré, diversité et mixité des formes architecturales. Le quartier compte des villas construites par et pour les étrangers, la plupart destinées à des locations de longue durée²³ et, plus modestes, des pensions de famille aménagées dans d'anciennes maisons à cour. Depuis les années 1980, le secteur reste plus ou moins figé en l'état à la suite du développement des stations balnéaires sud-ouest et de la création de la Cité hôtelière, qui vise également un tourisme haut de gamme et propose un environnement paysager et aquatique mieux préservé.

À partir du milieu des années 1970, le centre de gravité du tourisme se déplace vers la côte sud-ouest, singulièrement vers les stations de Kuta et Legian qui accueillent un tourisme de jeunes routards. C'est sur le principe d'initiatives individuelles et familiales, qui s'organisent pour tirer profit de cette nouvelle activité, que se développe le tourisme pour une clientèle peu argentée. Ce qui se traduit par des modifications de l'espace villageois : cons-

22. Ces terrains sont laissés vacants par les Balinais, les villages étant situés à plus d'un kilomètre du littoral.

23. Les étrangers résidants à Bali s'installent volontiers à Sanur, à la fois proche de Denpasar et calme par rapport à Kuta et à la côte sud-ouest.

truction de « bungalows » dans les enclos domestiques balinais convertis en pensions de famille, leur composition leur conférant une bonne capacité d'absorption de populations nouvelles ; édification d'hôtels modestes. Ces aménagements de la première heure sont progressivement relayés par des investisseurs étrangers. Dès lors, on distingue deux marchés concurrents et complémentaires : le premier aux mains de locaux ; le second géré et financé par des investisseurs non Balinais, Indonésiens et étrangers. C'est le début d'un mouvement de spéculation foncière qui n'a fait que s'amplifier jusqu'à maintenant conduisant à la construction d'hôtels haut de gamme²⁴.

Progressivement, les projets gagnent toujours plus au sud, vers Nusa Dua, et au nord, vers Tanah Lot, en quête de terrains littoraux (carte 7.3). La dynamique est confortée par le projet de la voie « Sun Set Road » qui ouvre de nouveaux terrains à la spéculation. Le mouvement ne cesse de s'accélérer depuis une décennie : les aménagements touristiques s'étendent désormais sur une bande littorale d'environ 30 kilomètres qui tend à s'épaissir, à la recherche de terrains disponibles à l'intérieur des terres et, ce faisant, moins onéreux. L'ensemble de ce littoral est aujourd'hui en recomposition comme en atteste le nombre de chantiers qui s'élèvent au milieu des étendues de rizières ou sur les falaises de la péninsule de Bukit. Si la route côtière et la voie rapide continuent de marquer une limite physique entre les infrastructures touristiques et les extensions de Denpasar, la tendance est à la formation d'un *continuum* bâti, le long de la voie rapide, des stations balnéaires à la ville.

Dans les villages transformés en stations balnéaires, les infrastructures touristiques restent diversifiées, tant dans le secteur hôtelier que commercial. Parmi les formes nouvelles de l'internationalisation, on observe la construction récente de grands ensembles intégrés²⁵ et l'aménagement d'une voie en bordure de mer sur le modèle de la « croquette », orientant délibérément l'espace urbain et les architectures vers la mer. À la périphérie des stations balnéaires, des entreprises de promotion immobilière, indonésiennes mais surtout étrangères, investissent dans des projets à grande échelle pour réaliser des complexes de commerces ou des ensembles de villas, parmi lesquels nombre de lotissements de type « *gated communities* ». Les entreprises sont souvent présentes sur le créneau étroit des hauts lieux du tourisme exotique, sur la Costa Brava, les îles Fidji ou encore dans certaines îles privées de l'Archipel. Elles alimentent toute une activité de commerciaux, la plupart

24. Et au fur et à mesure que se multiplient des infrastructures haut de gamme, les populations de routards se déplacent vers le nord, s'installant à Legian, plus calme et moins cher.

25. C'est le cas d'un projet en cours de réalisation sur le front de mer de Kuta. Le propriétaire et maître d'œuvre est un Jakartanaï ; les deux architectes sont Singapouriens.

étrangers, qui, avec un portefeuille diversifié, se chargent de commercialiser plusieurs ensembles résidentiels. Ceux-ci sont également vendus lors d'expositions ou de foires immobilières, organisées en Indonésie et dans différents pays d'Asie, à Hong Kong et en Australie. Ces réalisations immobilières mobilisent les compétences d'architectes étrangers installés à Bali, au premier rang desquels des Australiens et des Néo-Zélandais, qui déclinent avec talent un style néo-tropical très en vogue. De nombreux projets sont également réalisés par des investisseurs privés individuels qui édifient quelques villas à louer, de-ci de-là, sur des rizières reconverties en terrain à bâtir. Les Balinais sont absents, ou presque, des processus à l'œuvre dans ce secteur. En revanche, ils sont nombreux à abandonner leur activité agricole, à céder hâtivement l'usufruit de leur terre au premier offrant, sans inscrire cette transaction dans un projet d'avenir professionnel.

Sur un territoire de 350 ha, la cité hôtelière de Nusa Dua est la seule zone touristique planifiée, fruit d'une puissante intervention de l'État. Fonctionnant comme une enclave touristique pour le segment des touristes aisés, la cité regroupe de grands hôtels qui occupent de vastes parcelles à l'accès direct à la mer. La cité fait intervenir des acteurs publics et internationaux de grande envergure : l'État et l'expertise internationale pour la planification du projet, les investisseurs privés dans l'hôtellerie de rang international. On y trouve également les équipements sportifs, dont un terrain de golf et un centre de congrès, Bali recevant désormais de nombreuses rencontres internationales. Vitrine du tourisme à Bali, la cité hôtelière fonctionne aussi comme modèle d'aménagement touristique pour le reste de l'île et l'Indonésie : mode de planification, respect des normes environnementales (certification *Green Globe* reconnue par les Nations Unies), réglementation de la construction. Les projets conçus en ces circonstances, pour la création de grands hôtels, ont contribué à la réflexion et à l'expérimentation sur une architecture moderne localisée.

Entre la ville héritée et le littoral, un espace intermédiaire à vocation internationale

À partir des années 1980, les stations balnéaires sont mises en réseau par les infrastructures de voirie qui suscitent et confortent l'urbanisation. Les routes de contournement nouvellement tracées sont des lieux de convergence et de fixation des projets liés à l'ouverture internationale, en particulier des

grandes infrastructures commerciales²⁶ : celles qui ne sont pas directement destinées aux touristes mais, plus certainement, aux professionnels du secteur tels les commerces de gros, les sièges des agences de voyage et des banques ; celles qui jalonnent les circuits en bus, commerces de *duty free* et de marques franchisées, restauration rapide... Dans cette perspective, on observe un report de certains équipements ou leur dédoublement du centre-ville vers la rocade. Obéissant à une même attraction, mais dans un sens géographiquement inversé, un mouvement s'effectue depuis le littoral vers cette voie de contournement, singulièrement depuis les grands hôtels internationaux qui, jusqu'à une période récente, regroupaient l'ensemble des services directs offerts aux touristes – équipements sportifs, galerie marchande, agences de voyage, poste, bureau des compagnies aériennes..., ce qui confère à cette rocade une vocation internationale affirmée.

Les projets sont implantés en des points singuliers de la rocade et, plus précisément, à l'intersection avec les pénétrantes, et le long des voies rapides insulaires. On peut ainsi identifier plusieurs carrefours, lieux forts de l'internationalisation, qui ponctuent la voie de contournement urbain, dont les formes et les activités sont déterminées par la spécialisation des espaces desservis : les dispositifs spatiaux liés au tourisme en direction des stations balnéaires ; les boutiques détaxées à proximité de l'aéroport ; les infrastructures industrielles vers le port de Benoa ou sur la rocade nord proche du port sec ; les commerces d'import-export d'artisanat le long des voies rapides *Sun Set* et *Sun Rise*, menant aux ports de l'Est et de l'Ouest.

Parmi ces projets, le segment de voie qui relie l'aéroport au croisement qui assure la jonction entre les côtes Est et Ouest est emblématique. Par cette voie transitent tous les touristes qui arrivent par voie aérienne et se redistribuent ensuite sur le territoire insulaire. À la fois « Porte de Bali », point d'arrivée ou de départ selon la voie empruntée et « porte de Denpasar », elle est le lieu de la première expérience et de l'ultime souvenir que le visiteur gardera de sa visite. Elle a vocation à devenir un axe touristique et un lieu de représentation. Son architecture doit affirmer le statut de l'île comme haut lieu

26. À cela plusieurs raisons : un centre-ville congestionné et difficilement accessible ; un bâti relativement dense dans les espaces constitués ; des ensembles coutumiers fortement contraignants sur le plan symbolique qui sont un frein aux projets novateurs et hors contexte coutumier ; des opérations de grande échelle qui nécessitent des terrains en conséquence, ce qu'offrent les nouveaux tracés qui contournent la ville à faible distance, rendant accessibles des zones périurbaines encore non bâties et de coût moins élevé que sur le littoral ; la visibilité depuis la route et l'accessibilité des programmes qui jouent sur le registre de l'image ; la proximité des populations, singulièrement d'étrangers, touristes ou non, dont le pouvoir d'achat permet de fréquenter ces établissements.

d'un tourisme international doté des équipements attendus et rendre compte de la « balinité ». Cette donne génère la recherche d'un langage architectural et urbain qui traduit cette identité à la fois moderne, internationale et balinaise ; d'où le traitement particulier de cet axe de communication et les grands projets actuels²⁷ de rénovation et d'embellissement qui visent à la recherche d'une modernité locale à la hauteur des standards du tourisme international. Le carrefour est aménagé et mis en valeur avec des compositions de façade et une statue monumentale en style balinaise ; il est caractérisé par des bâtiments aux fonctions internationales et aux architectures néo-provinciales²⁸.

L'intérieur de la péninsule de Nusa Dua constitue une autre composante de cet espace intermédiaire en cours d'urbanisation. Depuis la fin des années 1980, un mouvement d'urbanisation de Nusa Dua est tangible dans l'aire d'influence de la cité hôtelière : les infrastructures touristiques se multiplient sur la ligne côtière²⁹ mais aussi à l'intérieur de la péninsule, sur les hauteurs d'où l'on aperçoit la mer, où sont construits des lotissements résidentiels, alors qu'en plaine, des ensembles de très petits logements sont réalisés pour les personnels des hôtels et villas. Compte tenu de l'importance de la réserve foncière et de la vocation internationale du lieu portée par la cité hôtelière, la province y délocalise, hors du territoire administratif de la municipalité, des équipements qui sont le plus souvent l'apanage des capitales provinciales – université, centre culturel, musée d'art asiatique, etc.

Une métropolisation originale par une internationalisation aux marges

Ainsi, deux projets, l'un porté par les dynamiques nationales de création d'une capitale de province et l'autre à vocation internationale suscitée par le tourisme et rendant compte de la présence d'acteurs internationaux ou de Ja-

27. Les interventions portent sur l'aménagement de carrefours monumentaux, les parkings, les bas-côtés, la signalétique, l'organisation et l'architecture des bâtiments de façade (proportions, styles, matériaux, etc.).

28. On y trouve des cliniques privées, club privés (Harley Davidson), des promoteurs et architectes internationaux, le plus grand centre commercial de Bali avec une galerie de produits détaxés (liés à l'aéroport), un *mall*, un cinéma (Bali Galleria Mall), des restaurants, etc. Une autre Galerie de produits détaxés est située sur la route de l'aéroport (Plaza Bali Mall) ainsi que des commerces, café et restaurants destinés à une clientèle internationale.

29. Un projet de grande ampleur, conçu par un promoteur privé sur 400 ha, est en cours de réalisation, le Bali Pecatu Indah Resort, sur la côte ouest de Nusa Dua

karta, participent à la production d'une aire en cours d'urbanisation. À une autre échelle, celle-ci constitue le pôle dominant qui, à travers ses infrastructures de transport, organise la mise en réseau des sites touristiques de l'île et, au-delà, des sites touristiques indonésiens.

Dans un contexte insulaire et car l'accès à Bali par voie aérienne a été privilégié très tôt, l'impact spatial de l'aéroport a été sensible dès les premières phases de développement touristique. La dynamique d'organisation territoriale par les ports est aussi amorcée. Le port de Denpasar accueille encore peu de croisières mais suscite des projets de grande envergure sur l'île voisine de Serangan. L'extension des infrastructures touristiques sur le pourtour littoral de Bali, discontinu à partir de la région sud, est certes liée à la dynamique touristique qui accompagne les opérations des investisseurs. Elle s'articule aussi autour des points de sortie par ferry de l'île, vers l'est et l'ouest. Les nouvelles routes, *Sun Set* et *Sun Rise*, sont construites ou planifiées pour intégrer des complexes touristiques isolés. Elles visent aussi à ouvrir de nouvelles portions de côte à la promotion immobilière, en assurant la continuité du tissu touristique et à améliorer l'accessibilité de ces ports à partir de Denpasar, dont les fonctions d'articulation et de redistribution des flux touristiques, à plusieurs échelles, sont ainsi démultipliées.

Cette aire en cours d'urbanisation comporte trois composantes : une ville ancienne, Denpasar, ancienne ville royale, autrefois centre géographique, politique et religieux du territoire qu'elle fédère et organise, aujourd'hui, centre géographique de cette aire en cours d'urbanisation, un centre qui se développe lentement, contraint tant par la faiblesse des investissements que par les résistances de dispositifs hérités, et présente un aspect plutôt dégradé. La seconde composante est constituée du littoral aménagé pour le tourisme. Les stations balnéaires, aménagées, à l'exception de la cité hôtelière, à partir de villages existants, sont des centres touristiques et économiques en plein essor qui concentrent les investissements et les projets internationaux. Mis en relation par le réseau de voirie, rocade et voies rapides, ils constituent les noyaux qui articulent et organisent la diffusion de l'urbanisation le long du littoral. Entre Denpasar et le littoral touristique, l'étude a mis en évidence le processus de formation d'un espace intermédiaire en cours d'urbanisation, fortement structuré par la rocade et par les voies rapides insulaires, lieu d'interaction entre les deux projets aux logiques fortes : celles de la ville héritée et des structures sociales coutumières, d'une part, et celle du tourisme et de l'internationalisation, d'autre part. Une quatrième composante est en émergence, au nord de Denpasar, autour de la nouvelle capitale administrative du département de Badung. Ce nouveau pôle, s'il se développe en une véritable ville comme projeté par ses concep-

teurs, est susceptible de modifier à moyen terme les équilibres entre les trois précédentes composantes.

L'urbanisation de Denpasar ne se conçoit plus à l'échelle de la ville mais à celle de la péninsule méridionale, où se développe une région urbaine polycentrique s'accompagnant d'une redistribution des fonctions, des acteurs et des dispositifs spatiaux sur une aire plus vaste, entre les pôles qui la constituent. Cette redistribution complexifie les rapports anciens entre la ville royale, composant le centre, et ses périphéries, notamment littorales. Dans cette nouvelle configuration, Denpasar conserve les fonctions de commandement administratif et de centre de commerce et d'affaires local. Sa congestion et son délabrement relatifs la rendent cependant inapte à l'accueil direct des touristes, sauf des touristes indonésiens à faible revenu, et à porter les fonctions liées à l'international, de services aux touristes ou aux professionnels du tourisme et de l'import-export, qui nécessitent une accessibilité rapide. On observe ainsi un dédoublement des centralités, voire même leur report du centre-ville, qui conserve les centralités symboliques et politiques, vers l'espace intermédiaire, particulièrement la rocade, qui porte ces activités liées à l'international. Ce processus fait de Denpasar une ville contournée par les touristes et les formes de l'internationalisation. Ce contournement est accentué par les modes d'organisation du réseau de voirie, qui met en relation les pôles du littoral et l'espace intermédiaire en évitant la ville, et accentue le processus d'autonomisation de ces espaces jusque-là considérés comme périphériques. Les fonctions d'accueil et de services directs aux touristes sont quant à elles redistribuées entre les stations balnéaires, qui fonctionnent comme des pôles différenciés mais non hiérarchisés. Lieux d'intervention majeurs des opérateurs internationaux, la différenciation de ces pôles repose sur la nature et l'échelle des projets et des investisseurs, la diversité des activités et services offerts aux touristes et à leur clientèle dominante.

Cette recomposition correspond à un renversement de tendance des rapports entre centre et périphérie. En effet, la dynamique touristique est telle que la ville, dont le développement est soutenu par ce secteur qui suscite sa croissance démographique et économique, en enregistre les effets ; elle prend acte des mutations opérées à ses marges et se transforme indirectement. Aussi le mouvement d'urbanisation procéderait-il davantage de la périphérie vers le centre. On pourrait conclure un peu hâtivement à des effets « d'espace dominé » ou « asservi » en se basant sur l'observation de la situation présente. Mais ce serait omettre le projet national d'aménagement d'une capitale et oublier que les temps de fabrication de la ville ne sont pas les mêmes dans les espaces constitués de longue date, contraints par des dispositifs spatiaux an-

ciens, et dans les secteurs ouverts à la spéculation touristique, caractérisés par le temps court des investissements.

Les marqueurs de l'internationalisation sont indéniables, mais ils sont situés à l'extérieur de Denpasar et adoptent à Bali des formes originales liées au contexte d'une internationalisation suscitée par le tourisme qui instrumentalise les composantes socio-culturelles locales. Celles-ci sont par ailleurs très prégnantes, portées par les habitants et valorisées par le projet national de consolidation des capitales de province. Les marqueurs procèdent également de tensions entre la nécessité de préserver l'image de paradis tropical, face à la pression des investisseurs pour une urbanisation plus massive. La construction en hauteur est ainsi volontairement limitée par les contraintes symboliques balinaises qui s'appuient sur une hiérarchisation verticale de l'espace et par la nécessité de ne pas détériorer le paysage comme image exotique. La question fait cependant actuellement débat.

L'urbanisation se poursuit, le long de la côte, portée par la prolongation des infrastructures de voirie et la quête de terrains littoraux et par densification de l'espace intermédiaire. En outre, l'amorce d'une préoccupation patrimoniale à Denpasar augure d'un regain d'intérêt pour la ville héritée, qui pourrait être à l'origine d'un processus de rénovation et de muséification sélective, comme observé dans d'autres centres-villes historiques. La ville serait alors amenée à jouer un rôle nouveau dans la dynamique touristique et urbaine, cette nouvelle donne modifiant la répartition des fonctions au sein de l'aire urbanisée.

Statistiques et documents de planification indonésiens

KANTOR STATISTIK BALI, Annuel, Statistik Bali (Statistiques de Bali), renommé Bali dalam angka (Bali en chiffres).

BALI GOVERNMENT TOURISM OFFICE, *Bali tourism statistics*, annuel.

KANTOR STATISTIK KOTA DENPASAR, Annuel depuis 1992, *Denpasar dalam angka* (Denpasar en chiffres).

BAPPEDA AND BPS KOTA DENPASAR, *Profil daerah Kota Denpasar*, 2003.

BPS, *Sensus ekonomi* (Recensement de l'économie), 1986 and 1996.

BPS, *Statistical yearbook of Indonesia*, annuel.

BPS, *Recensements de la population*, 1971, 1980, 1990, 2000, 2010.

BPS, *Data ekspor propinsi Bali*, (Données d'exportation de Bali), annuel.

PEMERINTAH PROPINSI BALI et BAPPEDA, *Revisi rencana tata ruang wilayah propinsi Bali 2003-2010* (Révision du Schéma directeur de la province de Bali, 2003-2010).

Bibliographie

- ADITJONDRO G.J., "Bali, Jakarta's Colony: The domination of Jakarta-based conglomerates in Bali's tourism industry and its disastrous social and ecological impact", *Working paper*, n° 52, Murdoch Asia Research Center, Sept/Oct 1995.
- CABASSET Christine, « L'évolution des stations touristiques : quel développement durable ? » Mondialisation et aménagement touristique à Bali (Indonésie), in Philippe Dumhamel et Boualem Kadri (éds), *Tourisme et mondialisation*, Éditions Espaces, tourisme et loisirs, septembre 2011.
- COUTEAU Jean, « Crise au paradis », *Archipel*, n° 64, 2002, p. 234.
- DEHOORNE Olivier, « Le tourisme en Asie orientale : de l'émergence à la structuration d'un marché régional », in Ch. Taillard (éd.), *Intégrations régionales en Asie orientale, Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Les Indes Savantes, 2004, p. 119-142.
- CUKIER J. and WALL G., "Informal tourism employment: Vendors in Bali, Indonesia", *Tourism Management*, vol. 15, n° 6, 1994, p. 464-467.
- EQUIPE MIT, *Tourismes 1, Lieux communs*, Belin, coll. « Mappemonde », 2002.
- EQUIPE MIT, *Tourismes 2, Moments de lieux*, Belin, coll. « Mappemonde », 2005.
- FORSHEE J., "Sumba asli: Fashioning culture along expanded exchange circles", *Indonesia and the Malay World*, vol. 26, n° 75, 1998, p. 106-123.
- GAY Jean Christophe, « La mise en tourisme des îles tropicales », *Mappemonde*, n° 58, 2000, p. 17-22.
- HITCHCOCK Michael and NORRIS L., *Bali: The Imaginary Museum: The Photographs of Walter Spies and Beryl de Zoete*. Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1995.
- HITCHCOCK Michael, KING V.T. and PARNWELL M.J.G. (éds), *Tourism in South-East Asia*, London, 1993, p. 48-70.
- HITCHCOCK Michael, "Ethnicity and Tourism Entrepreneurship in Java and Bali", *Current issues in Tourism*, vol. 3, n° 3, 2000.
- HUSSEY Antonia, "Tourism in a Balinese Village", *Geographical Review*, vol. 79, n° 324, 1989.
- Kantor Statistik Propinsi Bali (Bureau des statistiques de Bali), *Statistik Bali*, 1990.
- KNAFOU Rémy et VIOLIER Philippe, « Les mondes urbains du tourisme », *Espaces Temps. Net*, février 2005.
- Mappemonde*, n° 57, numéro thématique sur la mise en tourisme des lieux, 2000.

- NAS Peter, *The image of Denpasar, About Urban Symbolism between Tradition and Tourisme*, Site personnel de Peter Nas, http://www.leidenuniv.nl/fsw/nas/pub_denpassar.htm, *the University of Leiden*, 1995.
- PEMERINTAH PROPINSI BALI et BAPPEDA, *Revisi rencana tata ruang wilayah propinsi Bali 2003-201* (révision du schéma directeur de la province de Bali 2003-2010), 2003.
- PICARD Michel, *Bali, Cultural Tourism and Touristic Culture*, Archipelago Press, Singapore, 1996.
- PICARD Michel, "Religion, tradition et culture : la construction dialogique d'une identité balinaise", *l'Homme*, n° 163, 2002, p. 107-136.
- PUTRA AGUNG, *Sejarah kota Denpasar, 1945-1979*, (Histoire de la ville de Denpasar 1945-1979), Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, Jakarta, 1986.
- SAMADHI T. Nirarta, "Making cosmo-religious landscapes: the design of bali-nese town's civic center (Bali, Indonésie)", *Habitat international*, n° 28, 2004, p. 103-122.
- TOWNSEND Don, "Denpasar, Bali: triumph of the profane, Cultural identity and urban change in Southeast Asia: interpretative essays", in M.R. Dove, *The Real and Imagined Role of Culture in Development : Case Studies from Indonesia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1988, p. 227-247.
- WARREN Carol, "Tanah Lot: The cultural and Environmental Politics of Resort Development in Bali", in P. Hirsch and C. Warren (eds.), *Reclaiming Ressources, the Political Economy of Environment in Southeast Asia*, Routledge, 1998.
- WARREN Carol, "Community mapping, local planning and alternative land use strategies in Bali", *Danish Journal of Geography*, vol. 105, n° 1, 2005, p. 29-41.
- WIJAYA Nyoman, "1950s lifestyles in Denpasar through the eyes of short story writers", in Adrian Vickers, I Nyoman Darma Putra, Michele Ford (eds.), *To change Bali. Essays in honour of I Gusti Ngurah Bagus*, Bali Post in association with the Institute of Social Change and Critical Inquiry, University of Wollongong, Denpasar, 2000.