



Urbanisation et organisation de l'espace en Asie du Sud-Est

Manuelle Franck

► To cite this version:

Manuelle Franck. Urbanisation et organisation de l'espace en Asie du Sud-Est. Géographie. INALCO, 2002. tel-02568602

HAL Id: tel-02568602

<https://inalco.hal.science/tel-02568602>

Submitted on 11 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.

**Synthèse de travaux
présentés pour
l'Habilitation
à diriger les recherches**

Urbanisation et organisation de l'espace en Asie du sud-est

Soutenue le 8 novembre 2002

Devant un jury composé de :

Michel Bruneau, DR CNRS

Philippe Cadène, PU, Université Paris Diderot

Pierre Labrousse, PU, Inalco

Eric Meyer, PU, Inalco, Garant de l'HDR Jean

Radvanyi, PU, Inalco, Président du Jury

Christian Taillard, DR CNRS

Institut national des langues et civilisations orientales (Inalco)

Manuelle Franck

Mai 2002

Urbanisation et organisation de l'espace en Asie du sud-est

Cheminement sud-est asiatique	4
1 Processus d'urbanisation à Java-est	9
1.1 Un semis urbain dense	9
1.2 La primauté de Surabaya	14
1.3 Zone centrale, bassins agricoles riches et périphéries délaissées	15
1.4 Industrialisation et urbanisation : l'exemple de Pandaan	21
1.5 Agriculture et urbanisation : l'exemple de Jember	22
1.6 Administration et urbanisation : l'exemple de Mojokerto	24
1.7 Des organisations spatiales différenciées	25
2 Formes et rythmes de l'urbanisation en Indonésie	26
2.1 L'urbanisation pré-coloniale	26
La cité agraire	28
La cité marchande	30
2.2 L'époque de l'administration hollandaise	31
2.3 L'accélération de l'urbanisation contemporaine	34
2.3.1 L'émergence des villes des îles extérieures	35
2.3.2 Java domine toujours la scène urbaine	40
2.3.3 La primauté de Jakarta	42
La croissance de la population du Jabotabek	43
Les modalités d'extension de la ville	45
La planification publique et les promoteurs privés	46
La mégalopole multipolaire	47
2.4 Les villes en 1996	49
3 Structures spatiales indonésiennes	51
3.1 L'inégalité des rapports entre Java et les autres îles	51
3.2 L'accroissement démographique comme indicateur des disparités territoriales	55
L'augmentation de la population des départements	59
L'accroissement naturel	64
Les flux migratoires	65

4 Formation des territoires aux échelles nationales : comparaison avec les pays voisins de l'Indonésie	75
4.1 Structures spatiales d'un pays continental, la Thaïlande	75
La "révolution démographique" des années 1970	76
Des migrations vers la frontière agricole et vers Bangkok	78
Urbanisation et industrialisation	85
Les structures spatiales de la population	93
4.2 Formation des territoires nationaux dans deux pays d'Asie du sud-est insulaire	95
Les Philippines	95
La Malaysia	98
4.3 Des territoires nationaux fonctionnant selon des logiques centre-périphérie	102
 5 Configurations spatiales en Asie du sud-est insulaire	 104
5.1 La rupture des réseaux maritimes	104
5.2 La fragmentation actuelle de l'Asie du sud-est insulaire	105
Les Philippines orientées vers le nord	108
L'ouest polarisé par Singapour	108
L'est, angle mort de l'Asie du sud-est insulaire	110
 6 Vers une recomposition spatiale de l'Asie du sud-est insulaire	 113
6.1 Le cadre institutionnel	113
6.2 Les sous-ensembles transfrontaliers	116
 7 Vers la résurgence d'une organisation multipolaire en Indonésie	 119
7.1 Les fondements historiques de la multipolarité	119
7.2 Changement de régime	122
L'essor annoncé de Surabaya	123
Les perspectives favorables de Medan	126
Le réveil contrarié de Makassar	129
7.3 Rompre avec l'organisation centre-périphérie	134
 8 Conclusion	 135
 Table des cartes et tableaux	 141
Bibliographie	145

Un cheminement sud-est asiatique

Mes activités de recherche s'articulent autour d'une aire géographique, l'Asie du sud-est, et un double champs problématique, l'urbanisation et l'organisation de l'espace. Mon cheminement scientifique implique des investigations menées à plusieurs échelles : des études de cas localisées m'ont amenée à formuler des hypothèses qui nécessitent d'explorer des espaces plus vastes et d'aborder des questions plus englobantes.

Entrecroisant un cursus d'histoire, de géographie et d'indonésien, mes recherches se fixent en 1983 sur l'Asie du sud-est avec une maîtrise de géographie consacrée à la ville de Surabaya. Au début des années 1980, l'Indonésie est encore largement rurale et agricole. La baisse du prix des produits pétroliers prive l'Etat d'une manne financière qui l'oblige à se désengager de programmes d'investissements publics massifs dans la Révolution verte, dans les infrastructures et dans l'appareil industriel et plonge le pays dans la récession. Sur le plan géopolitique, la guerre froide contribue à exacerber les nationalismes en Asie du sud-est, à opposer les pays d'économie dirigée, gouvernés depuis 1975 par de puissants partis communistes, aux pays d'économie capitaliste, alignés sur les Usa et regroupés au sein de l'Asean. L'économie de ces deniers est relativement introvertie, à cause des politiques de substitution des importations et de protection des entreprises nationales, initiées lors des indépendances pour trancher avec l'orientation extravertie des flux aux époques coloniales.

Cette première étude sur la ville de Surabaya, grâce à laquelle je me suis familiarisée avec la recherche de terrain en Indonésie, a permis de mettre en évidence les modalités de l'extension de la ville vers le sud, notamment par le dédoublement du quartier des affaires et la construction de nouveaux quartiers résidentiels, la mixité plus marquée du tissu urbain dans les anciens quartiers du nord, où se concentrent les villages urbains (*kampung*), et propose une typologie des quartiers selon leur profil socio-économique. Elle m'a incitée à interroger le rôle de Surabaya comme capitale de la province de Java-est, en posant la question de sa primauté, et, au delà, des principaux moteurs de l'urbanisation.

Quittant la perspective intra-urbaine, je m'orientai, pour la thèse, vers les questionnements de la géographie régionale sur le rôle des villes dans l'organisation de l'espace. Les questions sur les processus d'urbanisation à Java-est et les formes spatiales qu'ils produisent impliquent un premier changement d'échelle. Trois moteurs d'urbanisation sont particulièrement actifs à Java-est. L'administration, omniprésente, est un facteur important d'urbanisation par l'attribution aux villes de fonctions de commandement qui, fortement dépendantes des instances supérieures, provinciales et nationales, créent une organisation urbaine strictement hiérarchisée, quadrillant l'ensemble du territoire. Java-est est une province rurale densément peuplée, qui produit surplus rizicoles et cultures de plantations dont la commercialisation génère des interactions entre la ville et la campagne et participe à la formation d'un réseau urbain à la hiérarchie simplifiée à deux niveaux. L'industrie se diffuse selon des stratégies d'acteurs privés cherchant à optimiser les avantages de localisation, fonction des ressources, de la proximité des pouvoirs de décision et du marché. S'il existe à Java-est des centres

d'industries traditionnelles (cigarettes au clou de girofle *kretek*) ou traitant les productions agricoles, les plus fortes concentrations industrielles s'observent dans une large zone centrale qu'elles contribuent à structurer et qui ne cesse de se renforcer. On y trouve une forme d'organisation spatiale consistant en une nébuleuse de bourgs et de villes, de tailles différentes, certaines cumulant en outre des fonctions administratives et se situant à des carrefours de communication. Toutes sont fortement dépendantes des centres de commandement économique que sont Surabaya et, dans une moindre mesure, Malang.

Afin d'élargir ces réflexions, il convient de les situer dans le contexte plus large, correspondant à une nouvelle variation d'échelle, de l'étude des formes et des rythmes de l'urbanisation en Indonésie. Le processus d'urbanisation s'enracine dans le temps long, les réseaux maritimes, les royaumes agraires puis la période coloniale ayant produit chacun des villes aux profils marqués. L'organisation socio-spatiale interne et les modalités des rapports avec l'arrière-pays de ces structures urbaines ont contribué à modeler l'espace indonésien, qui s'analyse alors en termes de structures spatiales héritées, où la notion de centralité prend des acceptions diverses. Au cours de la période coloniale, le phénomène urbain concerne surtout l'île de Java. Il s'étend aux autres îles à partir des années 1970, qui voient l'intensification de l'exploitation des ressources naturelles et l'extension de la gouvernance hors de Java. Il s'accélère partout au cours des années 1980 et 1990, stimulé par le changement d'orientation des politiques économiques vers la promotion des exportations, notamment de produits manufacturés. Ce tournant dans les politiques économiques s'observe dans la plupart des pays du sud-est asiatique, intégrant les territoires nationaux aux flux économiques asiatiques et mondiaux. Ces politiques, en favorisant les secteurs tertiaire et secondaire par l'ouverture aux investissements étrangers, accélèrent l'urbanisation de façon générale, et particulièrement le processus de métropolisation autour des capitales.

Lors de visites régulières dans les villes d'Asie du sud-est, j'ai assisté à l'émergence d'une classe moyenne urbaine, à la verticalisation des centres-villes avec l'apparition des *superblocs* intégrés ou des shopping mall comme marqueurs de la modernité urbaine, formes qui se sont diffusées vers les échelons intermédiaires des hiérarchies urbaines au cours de la décennie 1990. En périphérie, sont apparues ces formes urbaines dont l'analyse a produit la théorie du *kotadesasi* et celle de la méga-urbanisation, prenant, autour de Jakarta, et dans une moindre mesure autour de Surabaya, la forme de corridors multipolaires. La concentration des pouvoirs de décision et des investissements publics dans les infrastructures autour de la capitale y a accentué l'impact de la globalisation et les déséquilibres sociaux et territoriaux.

La globalisation, qui tend dans un premier temps à renforcer le poids des capitales, offre de nouvelles perspectives de développement pour les pôles régionaux car elle s'accompagne d'un processus d'ouverture des frontières. Jusque là, les territoires nationaux sud-est asiatiques étaient fortement polarisés par leurs capitales nationales, l'introversion des flux économiques induite par la politique de substitution des importations comme la gestion centralisée des territoires ayant contribué à consolider des structures spatiales mono-centrées puisant leurs racines dans l'histoire de la formation des territoires nationaux (la Malaysia faisant exception).

Ce sont les concepts des modèles centre-périphérie qui sont mobilisés dans les explications des configurations spatiales aux échelles nationales, tentées à propos de l'Indonésie et de la Thaïlande, deux pays qui font l'objet d'un atlas socio-économique à paraître, mais aussi des pays voisins comme les Philippines et la Malaysia, afin de rendre compte des rapports de commandement du centre sur une hiérarchie d'espaces dominés. Ce mode de relations se reproduit à plusieurs échelles, de la région (infra-nationale) à la nation, par l'emprise de structures administratives rigides comme par la concentration des investissements autour des pôles dominants.

Ce mode de fonctionnement est contesté par deux processus, la décentralisation (qui concerne l'Indonésie, la Thaïlande et les Philippines) et l'ouverture des frontières, qui créent des configurations dont l'analyse invite à changer une nouvelle fois d'échelle. La Thaïlande participe de logiques continentales de mise en réseau des territoires par des voies terrestres, thèmes développés par les spécialistes de l'Asie du sud-est continentale. En Asie du sud-est insulaire, en revanche, prévaut la logique d'organisation des espaces autour d'ensembles maritimes. Cet ensemble, historiquement intégré par les réseaux maritimes, est dissocié depuis le repli des territoires nationaux au lendemain des indépendances, entre un ouest connecté à l'axe d'échange de l'Asie orientale et un orient périphérique. La reprise de relations de proximité, réactivation d'anciens réseaux, à l'intérieur des territoires nationaux ou chevauchant les frontières, dessinent des ensembles spatiaux à nouveau organisés autour des mers et structurés par les nœuds que constituent les villes sur ces réseaux d'échanges. Le modèle spatial mono-centré, dessinant des auréoles d'intégration déclinante du centre vers la périphérie, qui est celui des échelles nationales, tend alors à s'estomper au profit d'architectures axiales revivifiées structurées par plusieurs pôles.

Ce cheminement sud-est asiatique dans une dimension multiscalaire, suscité par plusieurs missions en Indonésie et en Asie du sud-est depuis les années 1980, m'a amenée à aborder des thèmes qui s'entrecroisent : la ville dans l'organisation de l'espace ; la métropole et les villes secondaires ; l'organisation spatiale selon le modèle centre-périphérie articulée ou non aux organisations axiales et multipolaires des réseaux ; l'impact de l'internationalisation des flux face aux logiques nationales, avec comme constante la recherche des héritages historiques et un tropisme javanais et indonésien. Le jeu des échelles sert de fil conducteur à cette réflexion, conduisant de Java-est à l'Indonésie, de l'étude de l'urbanisation au thème plus général de l'organisation des espaces aux échelles nationale (Indonésie, Thaïlande, Philippines, Malaysia), puis régionales, (supra-nationale, pour l'Asie du sud-est insulaire et infra-nationale, pour les espaces transfrontaliers émergents) (carte 1).

L'utilisation de la cartographie statistique et des méthodes de l'analyse spatiale est récurrente. Rappelons qu'au début des années 1980, les outils informatiques à la disposition du chercheur étaient lourds et coûteux : les ordinateurs du centre de calcul de l'université Paris 1 fonctionnaient avec des cartes perforées. Les données collectées ensuite ont été traitées sur le réseau informatique du Centre de recherches en sciences sociales de l'Ecole normale supérieure, avant que la micro-informatique et le développement de logiciels de cartographie

Carte 1

(notamment ceux de l'Ird), facilitent le traitement des données. Ils ont permis à la cartographie de devenir un efficace outil de recherche avant même d'être un instrument de communication synthétique des résultats.

Ce parcours scientifique doit beaucoup à mes collègues géographes, spécialistes de l'Asie du sud-est, qui ont accompagné, alimenté et enrichi cette démarche. Muriel Charras, avec qui je collabore depuis près de dix ans, est l'initiatrice de la vision maritime et multipolaire de l'Indonésie. Avec Nathalie Fau, spécialiste du détroit de Malaka, nous poursuivrons nos investigations sur l'Asie du sud-est insulaire. Michel Bruneau, Doryane Kermel-Torrès et Christian Taillard, qui accompagnent mes "incursions" en Asie du sud-est continentale, alimentent la perspective comparative qui continuera d'être développée. Les réflexions du groupe Norao, qui s'est réuni durant quatre années autour du thème des nouvelles organisations régionales en Asie orientale, ont inspiré la transition des échelles nationales vers les organisations territoriales supra-nationales.

1 Processus d'urbanisation à Java-est

La compréhension du rôle des villes dans l'organisation de l'espace s'acquière par des études de cas à grande échelle mettant en évidence les facteurs d'urbanisation et les relations entre la ville et son arrière-pays et entre les villes elles-mêmes. Ainsi, la notion de réseau urbain, qui présuppose des relations villes-campagnes et villes-villes sur un mode hiérarchisé, peut-elle être revisitée à la lumière des réalités d'un pays en développement tel que l'Indonésie.

Densément peuplée, fortement urbanisée, grenier rizicole du pays et longtemps première région de cultures de plantation, deuxième pôle industriel indonésien, la province de Java-est, avec à sa tête la ville de Surabaya, est un bon terrain d'études des processus d'urbanisation et de l'organisation de l'espace par les villes.

La province constitue un sous-système économique, à l'intérieur de l'île de Java, et la frontière provinciale représente plus qu'une simple limite administrative. Avec ses 34,5 millions d'habitants en 2000, répartis sur 48 000km², elle possède la population d'un petit pays, soit davantage que certains Etats asiatiques, comme la Malaysia, dont la capitale, Kuala Lumpur, ne compte pas plus d'habitants que Surabaya. Son relief, alternant massifs volcaniques et vallées fluviales, délimite naturellement ses frontières à l'ouest alors que le détroit de Bali marque une rupture à l'est. La richesse naturelle de la province, drainée par le Solo et le Brantas, les principaux fleuves javanais, est avant tout pédologique, liée à la qualité de ses sols volcaniques et alluviaux (carte 2). La diversité des milieux a autorisé l'exploitation d'un éventail de cultures, vivrières et de plantation, avec une mise en valeur ancienne des basses terres du centre et de l'ouest.

Son éloignement de Jakarta, la capitale, a permis à Surabaya, nœud routier, fluvial, maritime et aérien d'une région aux voies de communication bien développées, de polariser une grande partie des flux économiques de la province, contribuant ainsi à en organiser l'espace. La force d'attraction de Surabaya s'exerce d'autant plus sur son unité territoriale que les villes de la province voisine ne lui font pas concurrence : à Java-centre, la relative faiblesse de la croissance économique n'a pas entraîné autant d'effets de différenciation dans la hiérarchie urbaine que dans les autres provinces javanaises (son espace est en partie organisé par plusieurs pôles, Semarang au nord, Surakarta et Yogyakarta au sud).

1.1 Un semis urbain dense

Avec ses 25,7% de population urbaine en 1990, la province se situe 5 points sous la moyenne nationale (30,9%) pour son taux d'urbanisation. Cependant, sa population urbaine a augmenté trois fois plus vite que sa population totale depuis les années 1930 et le taux de 1990 représente près de 9 millions de citoyens, soit, à l'exception de l'ensemble Jakarta / Java-ouest (20 millions de citoyens et 43% de population urbaine), plus que la population urbaine de Yogyakarta ou Java-centre et plus qu'aucune autre province indonésienne.

Carte 2

Le taux de croissance de la population urbaine de Java-est est relativement lent puisque la province est déjà urbanisée (+1,7% par an pendant les années 1980), surtout si on le compare au rythme moyen indonésien (+5,3% par an). Ce rythme est cependant le double de celui de la population totale de la province (+0,87% par an), qui est également lent en raison de la faiblesse de la fécondité et du fort taux de participation de la province aux programmes de transmigration, qui organisent les déplacements de population des régions les plus peuplées vers celles qui le sont moins. Les 9 millions (1990) de citadins de Java-est se répartissent dans un grand nombre de villes, localisées sur les voies de communication qui empruntent les vallées contournant les volcans, sur l'axe Surabaya-Malang et le long de la côte nord.

Le semis urbain de la province est dense, regroupant des villes de toutes tailles, notamment des villes de 50 000 à 100 000 habitants habituellement absentes dans les pays en voie de développement (carte 3). La population urbaine se rassemble surtout dans les moyennes et grandes villes. Les villes de moins de 10 000 habitants, qui représentent plus de la moitié des villes (1980)¹, constituent moins de 10% de la population urbaine de la province.

Le semis urbain de la province est bâti sur un substrat de villes anciennes qui s'est densifié à partir de l'époque coloniale. Aux environs du X^e siècle de notre ère, les centres dominants de pouvoir politique se déplacent du centre vers l'est de Java, avec l'émergence de royaumes comme Kediri, Singosari puis Mojopahit, dits hindouisés par Georges Cœdes (Cœdes, 1964) en ce qu'ils semblent avoir beaucoup emprunté à la culture, aux religions et aux systèmes politiques de l'Inde. L'exploitation agricole des terres et la gestion des systèmes hydrauliques nécessaires à la riziculture inondée sont organisées depuis les capitales de ces royaumes agraires, toutes situées à l'intérieur des terres (Maurer, 1986). Les vallées du Brantas (qui relie les villes actuelles de Malang, Tulungagung et Surabaya) et celle du Madiun (qui relie Ponorogo à Madiun) ont ainsi été mises en valeur très tôt. Au XV^e siècle s'amorce le déclin de ces royaumes agraires au profit des villes portuaires islamisées, pour la plupart anciens ports de Mojopahit ayant pris leur indépendance, comme Tuban, Gresik et Surabaya (carte 4).

La colonisation entraîne la modification et la densification du semis de villes avec l'instauration du découpage administratif et la mise en exploitation des ressources de l'île. Java-est devient la principale province productrice de cultures de plantation. Des années 1840 aux années 1920, la *residentie*² de Surabaya avec celles de Pasuruan et de Kediri sont les principales régions sucrières de Java et la plupart des fabriques de sucre s'installent autour de Bangil et de Pasuruan, près de la côte nord (Elson, 1984)³. L'extrémité orientale de l'île constitue la *residentie* de Besuki, l'*Oosthoek* comme la nommaient les Hollandais, qui devient une zone majeure de cultures de plantations à partir des années 1870.

Le quadrillage administratif de Java, en cinq unités territoriales hiérarchisées, superposées aux communes, est à l'origine de l'émergence de petits chefs-lieux administratifs dont beaucoup sont aujourd'hui des villes à la condition d'avoir conservé leur fonction administrative. La collecte et la transformation des produits agricoles, le drainage des productions de l'intérieur vers les ports d'exportation, la construction des routes et des voies ferrées entraînent aussi

Carte 3

Carte 4

l'émergence de villes proches des zones de plantation ou situées aux carrefours des voies de communication. Cela favorise, outre Surabaya, les ports d'exportation de l'est de la province comme Pasuruan, Probolinggo, Panarukan ou Banyuwangi. Le semis de villes se rééquilibre ensuite au profit de villes de l'intérieur, Madiun, Blitar, Malang ou Jember, qui doivent leur essor à l'économie de plantation, relayé ensuite par une diversification de leurs activités leur permettant de maintenir leur dynamisme.

Après Surabaya, qui enregistre plus de 2 millions d'habitants, la province compte trois autres villes, Kediri, Malang et Jember, dont la population en 1990 varie de 200 000 à 700 000 habitants. Viennent ensuite des villes plus petites, de 100 000 à 150 000 habitants, comme, Pasuruan, Probolinggo, Blitar. Madiun, Kediri, Malang, Jember et Banyuwangi, qui figurent parmi les villes les plus importantes, commandent des bassins séparés les uns des autres par les massifs volcaniques et sont à la tête de petits réseaux dont la hiérarchie urbaine est souvent simplifiée à deux niveaux. D'autres villes fonctionnent davantage sur un mode linéaire en participant à l'organisation d'axes : ceux de la côte nord de Situbondo à Pasuruan et de Gresik à Tuban, ceux, parallèles, de la vallée du Solo et de la route vers Solo (par Bojonegoro) entourant la ride calcaire du nord de la province.

1.2 La primauté de Surabaya

Malgré la réorientation des courants économiques, extravertis à l'époque coloniale et davantage orientés vers le commerce intérieur après l'indépendance (Mackie, 1993), le rôle économique de Surabaya sur son arrière-pays n'a pas fondamentalement changé et la question de sa primauté sur la hiérarchie urbaine de la province reste posée.

Dès l'époque coloniale, Surabaya est un centre industriel important, notamment avec la métallurgie pour alimenter l'industrie sucrière et la construction du réseau ferré. La ville draine alors la majeure partie de la production agricole de son arrière-pays, à l'exception de la partie orientale, pour l'exporter vers la métropole hollandaise. Elle devient, au début du XX^e siècle, le port par lequel transite la plupart des importations à destination de toute la province. Après l'indépendance, elle domine aussi l'ensemble des exportations de la province. L'industrialisation de la province ayant été, des années 1970 au début des années 1990, stimulée par la demande intérieure d'une population enrichie par la Révolution verte, Surabaya se positionne toujours comme la principale porte maritime de la province, aujourd'hui davantage concernée par les échanges nationaux qu'internationaux qui sont monopolisés pour la plupart par le port de Jakarta.

La ville tend à concentrer les activités portuaires et bénéficie, en priorité dans la province, des investissements d'infrastructures qui ont permis l'extension de son port, avec son déplacement d'Ujung à Tanjung Perak, et son équipement pour la réception des porte-conteneurs, malgré un envasement chronique. La ville possède aussi des chantiers navals publics appartenant à Iptn, le groupe des industries stratégiques, autrefois placées sous le contrôle de B.J. Habibie.

Les réseaux de transport constituent le support physique de l'interaction entre Surabaya et le reste de la province. La construction d'infrastructures terrestres, routières et ferroviaires à l'époque coloniale, réseau réhabilité puis densifié dans les années 1970, a fait de Surabaya le principal nœud de voies de communication, vers lequel converge le gros du trafic. L'orientation générale du trafic, qui s'est intensifié depuis les années 1970 avec la révolution des transports, n'a pas beaucoup changé depuis l'époque coloniale. Celui-ci draine les productions de l'intérieur vers Surabaya, qui redistribue dans la province des produits importés via son port ou produits dans sa zone industrielle. La construction de nouvelles routes n'a fait que renforcer l'avantage de localisation de Surabaya, en rendant la ville et son port plus accessibles, court-circuitant les autres ports (carte 5).

Sur le plan économique, Surabaya domine surtout l'économie provinciale dans le secteur des services. Son rang de capitale provinciale, rang élevé dans la hiérarchie territoriale, lui confère d'importantes fonctions administratives et des pouvoirs de commandement sur toute la province. C'est aussi le principal centre financier et commercial de Java-est et son niveau d'infrastructures sociales est de loin le plus élevé.

Les activités industrielles ont quant à elles largement débordé les limites de la ville, ayant tendance à s'installer le long des principaux axes de communication, vers Gresik au nord et Malang au sud mais aussi le long des deux rives du Brantas, vers Mojokerto à l'ouest et Pasuruan à l'est, élargissant ce corridor industrialisé qui concentre, au milieu des années 1980, la moitié de la valeur ajoutée industrielle de la province. La dispersion des industries agro-alimentaires dans la province et l'existence de centres industriels spécialisés sont d'autres facteurs limitant la primauté industrielle de Surabaya.

1.3 Zone centrale, bassins agricoles riches et périphéries délaissées

Les villes de Java-est structurent un espace organisé en une zone centrale et des plaines indépendantes (carte 6).

L'espace de la province est dominé par une zone centrale qui présente l'aspect d'une étoile à quatre branches reposant sur plusieurs axes : Surabaya-Malang, Surabaya-Gresik, Surabaya-Mojokerto, et enfin, s'articulant sur le premier axe, Gempol-Pasuruan. Ce sont d'ailleurs les cantons et les villes, de toutes tailles, situés le long de ces axes qui ont enregistré des taux de croissance parmi les plus rapides (cartes 7 et 8). La formation de cette zone s'est appuyée sur le schéma de développement de l'électricité dans la vallée du Brantas à la fin des années 1970, sur la construction de l'unique autoroute à péage, achevée au milieu des années 1990, reliant Gresik, Surabaya, via son port au nord et son aéroport international au sud, et Pandaan, à 60 km de Malang et repose sur de nouvelles implantations industrielles aujourd'hui (carte 9).

D'autres régions, productives, sont situées en dehors de cette zone centrale et constituent des périphéries dynamiques, reliées au centre par des flux de marchandises qui empruntent le dense réseau routier de la province. A l'ouest, organisée autour de Madiun, une première

Carte 5

Carte 6

Carte 7

Carte 8

Carte 9

région rizicole regroupe les plaines de Ngawi, Magetan, Nganjuk et Madiun. La partie occidentale de la vallée du Brantas se rattache quant à elle à la zone centrale par la richesse de sa production agricole, à l'époque coloniale comme aujourd'hui, et l'orientation de ses flux. Elle compte beaucoup de petites villes. Kediri, outre ses fonctions industrielles, est aussi la principale ville de cet ensemble. Avec 250 000 habitants, elle a connu une croissance rapide depuis les années 1970 grâce au développement des usines de Gudang Garam, le plus gros producteur de cigarettes au clou de girofle (*kretek*) indonésien. Les plaines orientales, de Banyuwangi, qui bénéficie du trafic avec Bali, et de Jember, deux importants centres agro-industriels, sont de riches régions rizicoles et de cultures de plantations, dont les productions sont acheminées vers Surabaya via la route du nord ponctuée par les ports de Situbondo et Probolinggo. En revanche, les territoires situés sur les rides calcaires du nord et du sud, l'île de Madura et la région de Tuban au nord, Pacitan, Ponorogo, Trenggalek au sud, apparaissent globalement comme des régions pauvres⁴, d'émigration.

1.4 Industrialisation et urbanisation : l'exemple de Pandaan

La dynamique industrialisation / urbanisation est particulièrement active dans la zone centrale de la province, qui concentre un tissu industriel dense et varié, en partie héritage de l'époque coloniale. Dans les années 1970 et 1980, la province conserve de ce riche passé un nombre d'entreprises industrielles parmi les plus élevés du pays. Celles-ci produisent essentiellement pour le marché intérieur, même si de nombreuses entreprises, au matériel vétuste, peinent à se maintenir.

L'étude de l'impact de l'industrie sur Pandaan, petite ville de 20 000 habitants (1990), et sur les employés des entreprises modernes, dont beaucoup sont d'origine paysanne, éclaire les relations entre industrie et urbanisation. Pandaan est le chef-lieu d'un canton (*kecamatan*) rural situé à mi-chemin (environ 50 km) de Surabaya et de Malang, comptant parmi les plus industrialisés du département (*kabupaten*) de Pasuruan, en nombre d'entreprises et en population active industrielle. La ville a connu une forte croissance de sa population, de l'ordre de 4% par an depuis les années 1970, époque à laquelle des grandes et moyennes entreprises industrielles ont commencé à s'installer le long de la route Surabaya-Malang, y rejoignant quelques entreprises textiles établies là depuis les années 1930, constituant une sorte de réservoir d'emplois peu qualifiés pour les industriels.

La proximité de Surabaya et de Malang, qui concentrent les activités d'amont et d'aval de services ou de sous-traitance aux entreprises, notamment dans le domaine des transports, et où résident les cadres des usines, prive le commerce de Pandaan d'une population au fort pouvoir d'achat, ce que la présence de la station touristique de Tretes compense en partie. Les activités informelles (transport, nourriture) de services aux employés des usines ont connu en revanche un fort développement. Ces activités permettent le maintien de bas salaires dans l'industrie grâce au faible coût de ces services et sont une composante importante des revenus des ruraux du canton, surtout s'ils n'ont pas accès à la terre.

L'emploi d'une main d'œuvre rurale dans l'industrie moderne contribue à diversifier les sources de revenus des ménages ruraux. L'industrie moderne participe ainsi directement, par l'emploi salarié, et indirectement, par le développement des services aux employés, à la diversification des emplois dans le monde rural, rendue indispensable par la Révolution verte qui a supprimé des emplois agricoles. L'emploi industriel influence aussi fortement les changements de mentalités en faveur d'une culture urbaine, de modes de consommation urbains et contribue à dévaloriser le travail agricole auprès d'employés dont les liens avec l'agriculture sont encore étroits. Il constitue un puissant moteur d'urbanisation diffuse, urbanisation qui touche la structure d'activité des ménages et les comportements avant même qu'il y ait urbanisation physique.

1.5 Agriculture et urbanisation : l'exemple de Jember

L'urbanisation est aussi liée aux performances du secteur agricole. Les villes prennent une part active dans le financement de l'agriculture, via le système bancaire, et la commercialisation des productions agricoles, que ce soit dans le domaine rizicole ou dans celui des cultures de plantation. De même que l'agriculture alimente l'activité urbaine, la ville encadre et fournit l'agriculture. Elle intervient en amont et en aval de la production, dans la fourniture d'engrais et de crédits, concentre des pouvoirs de décision ainsi que les administrations chargées des programmes gouvernementaux d'intensification des cultures. L'urbanisation est ainsi liée aux performances du secteur agricole et agro-industriel, comme le montre l'exemple de Jember.

Troisième ville de la province, avec ses 250 000 habitants (1996), Jember est le chef-lieu du département éponyme et compte une dizaine de villes de moins de 50 000 habitants, localisées dans les riches cantons qui cumulent cultures vivrières et de plantation (carte 10). L'essor de ce département remonte à la fin du XIX^e siècle avec le développement des plantations de tabac, café, cacao, hévéa et sucre de canne. Depuis l'indépendance, des changements majeurs sont intervenus dans la structure de sa production agricole : les cultures vivrières, surtout le riz, ont progressivement pris le pas sur les cultures de plantation, au sein desquelles les petits planteurs ont supplanté les grandes unités. Les principales cultures produites dans le département, riz, tabac, canne à sucre, ont bénéficié des programmes d'intensification (Bimas, Tris, Itbno...) qui ont favorisé l'augmentation de la production. Les ateliers de traitement de ces produits agricoles emploient aussi une main d'œuvre nombreuse, bien que souvent saisonnière. Dans ces conditions, la monétarisation croissante des économies villageoises et l'augmentation du pouvoir d'achat des villageois a stimulé l'émergence d'un commerce de détail diversifié. La ville de Jember est d'ailleurs réputée pour son commerce de détail varié et compétitif, qui dessert même les départements voisins.

Dans cet exemple, l'urbanisation diffuse, qui touche le monde paysan par l'intermédiaire du circuit monétaire et de la technicité croissante de l'agriculture, ainsi que l'urbanisation physique, à Jember et dans les chefs-lieux de cantons, fait apparaître de multiples interactions entre la ville et la campagne, l'activité agricole et les activités urbaines. Dans ce cas, l'intégration des économies rurales et urbaines a stimulé le processus de développement et

Carte 10

permis l'émergence d'un système urbain local qui structure l'espace du département. Grâce à sa localisation, éloignée de la zone centrale de la province, aux caractéristiques de son agriculture, produisant des surplus vivriers et des cultures commerciales, à l'intensité des flux qui la relie à son arrière-pays rural, la ville de Jember n'a pas été court-circuitée dans le processus de commercialisation des produits agricoles dans lequel elle fonctionne comme relais et où elle joue un rôle majeur.

1.6 Administration et urbanisation : l'exemple de Mojokerto

L'administration est urbanisante à Java-est. Les chefs-lieux administratifs sont dotés d'instances administratives, de services et d'infrastructures sociales en relation avec leur rang dans la hiérarchie territoriale. Si la fonction administrative est rarement suffisante pour expliquer le développement des villes, elle constitue un apport indispensable de soutien à l'activité urbaine et, par les pouvoirs de commandement territoriaux qu'elle suppose, contribue à la consolidation des fonctions polarisantes des villes et de leurs zones d'influence. L'obligation pour les entreprises et les individus de s'affranchir de formalités administratives, parfois complexes, les contraint à des visites régulières en ville, où ils se rendent aussi pour utiliser les infrastructures sociales.

A l'indépendance, des postes ont été offerts dans l'administration en récompense aux services rendus. L'administration est devenue pléthorique, omniprésente, alimentant à elle seule une partie de l'activité urbaine grâce aux achats des administrations et des fonctionnaires, peu rémunérés mais aux salaires réguliers et cumulant plusieurs emplois. Dans les petites villes, ces fonctionnaires constituent, avec les entrepreneurs locaux, la notabilité urbaine.

L'Indonésie est cependant un pays à la gestion centralisée. L'examen de la structure administrative et du budget de la municipalité de Mojokerto montre la limite des pouvoirs de décision réels de la ville. Depuis la loi de décentralisation N°5 de 1974, les provinces (unités territoriales de niveau 1), départements et municipalités (unités territoriales de niveau 2) sont dites autonomes, en ce qu'elles sont dotées d'une assemblée législative et d'instances administratives décentralisées. Mais l'élection du responsable territorial par le législatif local doit être entérinée par l'Etat, qui se charge le plus souvent de nommer les responsables et de faire ratifier ensuite par le parlement. Les unités territoriales sont en fait co-gérées, selon des modalités complexes, parfois conflictuelles, par des instances décentralisées et des instances déconcentrées qui représentent les ministères sectoriels dans les régions. Le commissariat au plan (Bappenas) a ainsi développé un réseau d'agences locales dans toutes les unités territoriales de niveau 1 et 2 qui orientent la planification spatiale en se conformant essentiellement aux directives du schéma national d'aménagement. Les gouverneurs, chefs de départements ou maires, participent d'ailleurs aussi des deux hiérarchies, déconcentrées et décentralisées, ce qui relativise l'autonomie réelle de ces unités territoriales. Leurs budgets sont largement composés de subventions émanant des instances territoriales supérieures et des ministères sectoriels, qui orientent l'utilisation des fonds.

1.7 Des organisations spatiales différenciées

Aujourd'hui, la dynamique industrielle a pris l'ascendant sur l'agriculture ou l'administration comme moteur d'urbanisation majeur. C'est cependant la conjonction de ces trois facteurs qui est responsable de l'urbanisation linéaire, le long de l'axe central de la province, structuré à ses extrémités par un pôle majeur, Surabaya, et un pôle secondaire, Malang. Au sein de la zone centrale, c'est-à-dire si l'on ajoute les axes qui vont vers Gresik, Mojokerto ou Pasuruan, on trouve une nébuleuse de villes, de toutes tailles, qui font figure de relais et assurent les fonctions nécessaires à la fluidité des échanges et à la desserte de la population. Ce sont des villes-dortoirs, pour les plus proches de Surabaya, comme Waru ou Taman, des centres de services à la population et des carrefours routiers comme Krian ou Gempol, des centres industriels comme Sidoarjo ou Pandaan.

Ce type d'organisation diffère de celui induit par l'administration territoriale, qui structure un espace hiérarchisé verticalement, fonctionnant selon la logique étatique, et crée un système hiérarchisé de villes commandant un maillage régulier qui couvre l'ensemble de la province. Cette organisation, qui laisse peu de marges de manœuvres aux villes des échelons inférieurs, n'a rien de factice. Dès l'époque coloniale, le découpage administratif, repris par l'Indonésie indépendante, reposait en partie sur des bases traditionnelles. Elle est d'autant plus prégnante que l'administration indonésienne pénètre jusqu'au niveau des villages (et même jusqu'au niveau d'un groupe de maisons, le *RT* ou *Rukun Tetangga*) et dans bien des domaines de la vie économique et sociale.

Hors de la zone centrale, les bourgs, les petites villes, voire certaines villes moyennes, qui émaillent l'espace rural, sont le lieu de l'articulation entre cet espace vertical et un espace horizontal, non hiérarchisé ou peu hiérarchisé (hiérarchie urbaine à deux niveaux). Ces villes trouvent leur identité comme miroir de la prospérité agricole locale. Elles offrent les services de base à une population essentiellement rurale, qui n'a pas accès aux services plus sophistiqués, et fonctionnent en étroites relations avec le monde rural environnant. Le continuum urbain-rural est d'autant plus marqué à Java-est que la province est densément peuplée et que, traditionnellement, la ville et la campagne forment un ensemble indissociable. La densité du semis de ces petites villes à Java-est participe à l'intégration du territoire de la province, mais une nouvelle dualité spatiale s'installe entre la zone centrale, qui assure le lien avec l'économie nationale voire internationale, et le reste de la province.

2 Formes et rythmes de l'urbanisation en Indonésie

L'archipel indonésien s'étend sur 5 000 km d'est en ouest et compte 17 500 îles peuplées de 203 millions d'habitants en 2000 répartis dans 26 provinces (carte 11). Ce premier changement d'échelle permet d'inscrire l'exemple de Java-est dans le contexte plus large de l'urbanisation en Indonésie.

Le phénomène urbain est ancien dans l'archipel, lié à l'émergence de structures politiques. Comme dans toute l'Asie du sud-est, deux systèmes, politico-religieux, économiques et sociaux coexistent : l'un marchand, l'autre agraire⁵, façonnant des villes aux caractéristiques suffisamment différenciées pour que la typologie désormais classique oppose les cités agraires de l'intérieur aux cités marchandes portuaires⁶. Si la cité agraire concerne l'ensemble de l'Asie du sud-est, et dans l'archipel, l'île de Java, c'est en Indonésie que le modèle de la cité marchande islamisée s'est le plus développé. Outre ces centres politiques, un ensemble de cités moins importantes gravite dans leur orbite : des villes relayant dans les "provinces" l'autorité centrale des royaumes agraires, des nœuds secondaires sur les réseaux de commerce reliant l'arrière-pays à la côte, voire des ports de moindre importance qui jouent un rôle dans les réseaux marchands.

Les deux systèmes apparaissent comme liés dans une division du travail, les royaumes agraires produisant le riz nécessaire à l'approvisionnement des cités marchandes, qui, elles, importent les produits de luxe nécessaires à leurs propres élites et à celles des royaumes agraires (Evers, 2000). Ces deux systèmes empruntent l'un à l'autre, l'un dominant tour à tour l'autre, selon que les centres de gravité économiques et politiques se déplacent sur les côtes ou à l'intérieur des terres.

2.1 L'urbanisation pré-coloniale

De tout temps, l'Asie du sud-est s'est trouvée au carrefour des routes commerciales, terrestres (routes de la soie) ou maritimes, reliant l'Occident à la Chine. La mer, qui baigne les côtes de l'Asie du sud-est, apparaît comme facteur d'unification. Elle est traversée de routes maritimes actives qui, à plusieurs périodes de l'histoire et définitivement à partir du XV^e siècle, ont pris le pas sur les routes terrestres chaque fois que celles-ci furent désorganisées par des troubles politiques, des invasions. L'histoire et la culture de la région ont été en partie façonnées par cette position de carrefour, son intégration à des flux internationaux.

La configuration insulaire de l'Indonésie, l'omniprésence des mers, accentuent le rôle du commerce maritime dans la structuration de l'espace du pays. Alors qu'archéologues et historiens s'attachent à affiner une chronologie détaillée, il semble établi que l'archipel participe au commerce maritime dès le premier millénaire avant notre ère, lorsque les échanges entre Rome et l'Inde se prolongent jusqu'en Asie du sud-est, elle-même en contact avec la Chine. L'architecture des réseaux maritimes est structurée par les flux de ce commerce longue distance. Ils se développent sur un axe principal, qui relie la Chine à l'Inde et, au-delà, au

Carte 11

Moyen Orient et à l'Europe. Cette route maritime prend une direction méridienne des côtes chinoises, en longeant l'ouest de la mer de Chine méridionale, jusqu'au détroit de Malaka qui donne accès à l'océan indien (carte 12)⁷.

Sur l'axe méridien principal se branchent ensuite des routes commerciales secondaires, régionales, notamment celle qui longe la côte nord de Java. Vers les II^e-III^e siècles, les relations s'ouvrent ainsi à la mer de Java, raccrochant un ensemble régional composé du sud de Sumatra, de l'est de Bornéo, des Moluques et des îles de la Sonde, au réseau de commerce international longue distance entre l'Inde et la Chine (Hall, 1985).

Un second axe méridien d'importance moyenne se dessine dès le début du II^e millénaire avec l'arrivée d'une flotte chinoise reliant les ports chinois aux îles orientales, via les Philippines (Manguin, 2002). Cette route orientale court-circuite les ports occidentaux et participe à leur déclin, notamment celui du grand emporium occidental de Sriwijaya à partir du XII^e siècle (Wolters 1999).

Dans l'arrière-pays des côtes concernées par ces axes maritimes, des Etats dont la base économique repose davantage sur l'agriculture se développent, notamment Mataram (VII^e-IX^e siècle) à Java-centre puis Kediri, Singosari et enfin Modjopahit à Java-est, dont l'apogée au XIV^e siècle lui permet de devenir un centre de commandement majeur de l'archipel. Du moins est-il présenté ainsi par l'historiographie officielle indonésienne (Leclerc, 1975).

Après deux siècles de crise (XIII^e-XIV^e siècles), on assiste à une remontée en puissance du commerce maritime, à mesure que les routes terrestres sont désorganisées par les invasions mongoles, que le commerce chinois explose avec l'augmentation des flottes privées qui prennent le relais des expéditions d'Etat et qu'augmente la demande occidentale pour les produits asiatiques, notamment les épices. Les échanges concernent l'or, puis les produits de la mer et de la forêt (résines, plantes aromatiques), négociés contre des produits manufacturés venant d'Inde (tissus) et de Chine (soieries, porcelaine, cuivre et fer), pour satisfaire la demande des élites locales (Sutherland 1988). Les ports d'Insulinde deviennent ensuite d'actifs producteurs de produits de plantations (poivre, muscade, clou de girofle) développées au départ sous la direction des souverains locaux. De nouvelles routes de commerce se créent, qui intègrent mieux les producteurs orientaux et les systèmes de commerce locaux aux réseaux du grand commerce international. A mesure que ces échanges internationaux progressent, les échanges locaux et régionaux, reposant sur le riz et le sel, croissent également, créant des sous-réseaux. Cet âge d'or du commerce maritime se poursuit durant tout le XVI^e siècle, avec l'émergence des cités-Etats islamisées comme modèle dominant d'organisation socio-économique et politique dans l'archipel.

La cité agraire

La cité agraire, dont le modèle en Insulinde est Modjopahit⁸ puis le second Mataram (XVII^e-XIX^e siècle), a pour vocation la mise en valeur agricole de son arrière-pays forestier : elle vit

Carte 12

en symbiose avec le monde rural environnant. Les souverains cherchent à stimuler les défrichements pour étendre l'œcoumène, (en sédentarisant les populations des forêts), à augmenter les rendements des surfaces défrichées par la mutation de champs secs (*tegal*) en rizières en eau (*sawah*) grâce aux infrastructures hydrauliques (digues et canaux) assurant un meilleur contrôle et approvisionnement en eau (Lombard, 1990). C'est la production des surplus due à l'augmentation des rendements qui permet, par le prélèvement de l'impôt, le financement et la vie des structures urbaines organisées autour de son souverain charismatique.

Dans la tradition des anciens royaumes sud-est asiatiques, le souverain constitue le centre du monde et l'articulation entre le monde terrestre et le monde divin. L'organisation territoriale idéale du royaume reproduit à plusieurs échelles la symbolique du mandala indien avec son centre et sa succession de cercles concentriques hiérarchisés dont la qualité décroît du centre vers la périphérie (Bruneau, 2002). A cette hiérarchie spatiale correspond une hiérarchie sociale rigide qui se compose de quatre classes : les aristocrates, le clergé, les paysans et les esclaves (Pigeaud, 1967).

Au centre, une cité-capitale, le *negara*, regroupe les pouvoirs politico-religieux et économiques entre les mains du souverain d'un royaume qui se définit par son centre et non ses limites extérieures, lesquelles peuvent être mouvantes au gré des alliances. Le plan de la ville, orthogonal, orienté selon les points cardinaux, reproduit l'idéal concentrique du mandala. Au centre, lieu de la plus forte valeur symbolique, se trouve l'espace palatin, composé du palais (*kraton*) et des grandes places (*alun-alun*). Dans le cercle contigu se trouvent les temples religieux et les résidences des dignitaires de la famille royale ou hauts fonctionnaires et des membres du clergé. Puis s'étendent le district royal (*negara agung*) et les communautés villageoises (*wanua*)⁹. Au delà, une dernière auréole (*manca negara*) se compose de terres éloignées, souvent en cours de défrichement, données en apanage (*watak*) à de hauts dignitaires du royaume ou à des seigneurs ayant fait acte d'allégeance au souverain et reproduisant, à leur échelle, le modèle concentrique.

A Java-est, on l'a vu, le modèle de la cité agraire, qui encadre l'agriculture et vit de l'extraction des surplus agricoles reste somme toute prégnant même si les modalités des relations entre la ville et l'arrière-pays se sont modifiées, puisqu'il resurgit dans des villes développées récemment comme Jember.

La cité marchande

La vocation économique des cités-Etats portuaires n'est plus la mise en valeur de terres agricoles mais repose sur les échanges maritimes hauturiers. Les ports les plus importants font office d'entrepôts pour les produits manufacturés chinois ou indiens et de fournisseurs de produits bruts locaux à commercialiser. Ces cités fonctionnent selon des logiques de réseaux fondées sur des relations politiques, clientélistes, commerciales, matrimoniales, sociales ou religieuses. Le souverain, premier parmi les marchands, est placé au cœur de ces réseaux et en assure la cohésion (Manguin, 2000).

A l'organisation ordonnancée des cités agraires s'oppose une structure urbaine plus libre. Les villes sont caractérisées par leur aspect vert, semi-rural aux yeux des visiteurs occidentaux (Reid, 1980 ; Jessup, 1982). Elles sont constituées d'une citadelle avec le palais du sultan et d'une agglomération d'enclos plus ou moins fortifiés, dispersés, appartenant à des hommes riches (*orang kaya*), autochtones ou étrangers enrichis par le commerce, tout comme le sultan, reproduisant à l'échelle de l'enclos la disposition du palais du souverain. Ces *orang kaya* étendent leur juridiction sur les quartiers jouxtant leur demeure et leur puissance se mesure à l'aune de leurs dépendants.

A l'extérieur des murs de la ville, quand ils existent, une banlieue s'étend où résident les populations locales et les communautés marchandes étrangères, spécialisées dans les activités commerciales ou le prêt d'argent, regroupées par origine. A l'extérieur aussi se trouvent les installations portuaires et le grand marché, marquant une nouvelle centralité urbaine affranchie de la contrainte des points cardinaux. Même si le plan de certaines de ces cités emprunte aux cités agraires, les enclos sont dispersés sans hiérarchie aucune et cette organisation a perdu sa charge symbolique¹⁰.

Une nouvelle structure sociale se développe, en liaison avec la progression de l'islam et le primat du commerce international. La société hiérarchisée des cités agraires cède le pas à une société cosmopolite multiculturelle (Lombard et Aubin, 1988), composée de communautés marchandes, en grande partie asiatiques. La place et le mérite de l'individu s'imposent et son destin ne répond plus à une grille contraignante de relations hiérarchiques (Lombard, 1990, tome II). L'ancienne noblesse s'efface au profit des *orang kaya* et des représentants des différentes communautés.

2.2 L'époque de l'administration hollandaise

Durant l'âge d'or du commerce maritime international, entre 1570 et 1630, l'urbanisation connaît, semble-t-il, une croissance rapide : des ports comme Aceh, Malaka, Banten ou Makassar atteignent les 100 000 habitants. Dans le détroit de Malaka, le niveau de l'urbanisation atteindrait 20% de la population totale (Reid, 1993). Mais à la suite de la rupture des réseaux autochtones, à partir de la fin du XVII^e siècle, les cités marchandes cosmopolites ne dominent plus l'Asie du sud-est, ni démographiquement, ni culturellement, ni économiquement. Comparativement, l'époque coloniale n'est pas une grande période pour l'urbanisation, tout du moins jusqu'à la fin du XIX^e siècle, moment où la consolidation de la conquête territoriale va généraliser l'économie minière et contribuer à modifier les structures urbaines. Dans la mesure où l'exploitation coloniale se fonde sur l'exploitation des richesses minières, forestières et agricoles, sans industrialisation, créant le gros des emplois en zones rurales, le niveau de l'urbanisation demeure faible.

L'apparition de marchands européens sillonnant les mers d'Asie du sud-est, la concurrence que se livrent entre elles les puissances occidentales et la constitution de grandes compagnies de commerce des Indes orientales, à vocation monopolistique, ont des conséquences, à terme, sur

le devenir des ports de la région. En cherchant à s'assurer le contrôle des mers et à imposer leur monopole sur le commerce des denrées les plus recherchées sur les places internationales, les Européens désorganisent les réseaux marchands traditionnels en créant des ports concurrents et en s'attaquant aux cités portuaires les plus puissantes (Makassar, Banten, Malaka). Les marchands locaux sont contraints de se réorienter vers les échanges intra-régionaux et la pratique du cabotage. Coupées des échanges internationaux, dont le contrôle tombe aux mains des Occidentaux et des Chinois, les cités-Etats voient leurs rentrées financières s'amoinrir, leur base économique se réduire, ce qui précipite leur déclin¹¹.

L'approvisionnement du commerce maritime nécessite le contrôle des territoires. La colonisation de l'Indonésie est le résultat d'un processus long de deux siècles, commencé avec la fondation de Batavia en 1619. Ce contrôle s'étend à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, davantage sous la contrainte du partage entre puissances coloniales que dans un souci de rentabiliser ce vaste espace. Une grande partie du territoire reste en fait sous administration indirecte.

Le développement d'un vaste système de cultures de plantation et l'exploitation minière, dont les produits alimentent à partir du XIX^e siècle le commerce international longue distance jusqu'en Europe, introduisent des bouleversements sociaux et économiques, par la pénétration d'un mode de production capitaliste (Wertheim, 1980) et le quadrillage administratif qui l'accompagne. Des ports multifonctions, de création récente (Batavia, Medan, Ambon) ou centres d'anciens royaumes (Surabaya, Palembang, Banjarmasin, Makassar), vont s'installer durablement en tête des hiérarchies urbaines et commander les villes de l'intérieur ainsi que les flux maritimes, comme le réalisent, à une autre échelle, Singapour et Hong-Kong¹². Ces ports sont le lieu de l'articulation entre l'extraction des produits agricoles et miniers et leur transport vers la métropole, fonction souvent renforcée par un rôle administratif (siège des résidents hollandais par exemple).

Les villes de l'intérieur, qui apparaissent dans les zones productrices et aux jonctions des voies de communication, assurent, outre le contrôle administratif et militaire, la collecte et la redistribution des productions, quelquefois après une première transformation, vers les ports, avec lesquels elles sont en relation grâce à la construction de routes et de voies ferrées. Ces infrastructures orientent aussi la concentration spatiale d'un commerce autochtone négociant les produits d'une industrie locale certes peu développée, mais spécialisée (comme le batik à Pekalongan, les *kretek* à Kudus...), favorisant une urbanisation autochtone, surtout au centre de Java, moins touché par le développement des cultures de plantation (Geertz, 1963 ; Gooszen, 1999).

L'exemple de Java-est, examiné précédemment (chapitre 1), est significatif de l'impact de la colonisation sur l'urbanisation. L'île de Java est la plus touchée par la densification du semis de bourgs de l'intérieur, du fait de l'ancienneté de la présence coloniale et de l'intensité de l'exploitation de ses ressources. Elle demeure, aujourd'hui, l'île la plus urbanisée du pays. L'urbanisation s'accélère par la mise en place du système des cultures en 1830, qui favorise

l'extension des cultures de plantation (caféiers, canne à sucre, théiers...), en faisant obligation aux paysans d'y consacrer un cinquième de leurs terres, système officiellement aboli en 1870 mais qui persiste jusque dans les années 1890 dans les riches régions sucrières de l'est de Java.

Java bénéficie aussi en priorité des infrastructures de communication. Le gouverneur Daendels, qui dirige les Indes néerlandaises pour le compte de Bonaparte de 1808 à 1811, est l'instigateur de la construction de la *Grote Postweg*, la route qui traverse Java d'ouest en est en longeant sa côte nord. Des connexions sont ensuite opérées pour faciliter le drainage des produits vers les ports, rôle assigné aussi au chemin de fer dont la construction débute à partir de 1867. Le quadrillage administratif vient renforcer le contrôle du territoire et de la population et précise les compétences respectives des autorités javanaises et européennes. Daendels est l'initiateur du découpage administratif qui est appliqué à Java. Ce découpage repose sur cinq à six niveaux hiérarchiques : province (à partir de 1925), *residentie*, *regentie-afdeeling*, *district*, *onder-district* et commune. Au terme de la colonisation hollandaise, il y a 391 *districts* et 1386 *onder-districts* à Java. Ce découpage est encore pour partie opérationnel aujourd'hui.

A la fin du XIX^e siècle, la conjonction de plusieurs facteurs contribue à étendre les cultures de plantation : la révolution industrielle en Europe (qui augmente la demande de matières premières et la nécessité de trouver de nouveaux débouchés pour les produits manufacturés), le développement de la navigation à vapeur, l'inauguration du canal de Suez en 1869 et l'ouverture aux capitaux privés étrangers dans les Indes néerlandaises. A Java, les cultures de plantation s'étendent aux extrémités occidentale et orientale de l'île, moins peuplées. A Sumatra, la transformation en ceinture de plantations (*Cultuurgebeid*) de la côte nord-est (l'*Oostkust van Sumatra*) donne naissance à la ville de Medan, alors que la région de Palembang et ses gisements pétroliers et celle de Padang pour l'exploitation de son charbon focalisent l'intérêt des Européens. Autour de ces trois pôles, un embryon de réseau ferré assure le drainage des productions vers les ports sumatranais mais ces réseaux ne seront jamais connectés entre eux. Encore de nos jours, malgré l'extension du réseau routier, l'île de Sumatra est loin d'être intégrée. Enfin, les cultures de plantations se répandent au nord et au sud de Sulawesi, à Ambon et au nord-ouest et sud-est de Bornéo.

Les grands ports et certaines villes de l'intérieur, notamment celles érigées en stations d'altitude (Bogor, Bandung, Malang), ont été marqués par l'empreinte coloniale. Ces villes perdent toute dimension religieuse et toute référence au sacré. Le principe javanais de l'organisation de l'espace urbain autour d'un centre y est repris mais il est vidé de sa symbolique. Le bâti se durcit avec l'implantation de bâtiments administratifs, d'établissements de commerce, d'entrepôts et l'expansion du compartiment chinois, dont la forme architecturale et le mode d'implantation, linéaire le long du réseau viaire, incarnent la modernité urbaine du XIX^e siècle. Les chinatowns, au côté des quartiers d'administration et résidentiels européens, symbolisent une urbanité dissociée du monde rural. Le marché est réintégré au cœur de la cité et y occupe une place dominante, la disparition des impératifs défensifs, par la signature de traités avec les autres puissances coloniales et les évolutions technologiques, supprimant la

nécessité d'une dichotomie entre la citadelle, centre de commandement politique et de garnison, et la ville marchande (Goldblum, 1995). La société urbaine abandonne le cosmopolitisme, qui caractérisait les cités marchandes, pour une polarisation sociale au profit de deux groupes étrangers : les Hollandais et les Chinois. Tous deux ont des conceptions urbaines bien définies, qui s'opposent à celles des populations locales (Evers, 2000), tous deux occupaient déjà dans nombre de comptoirs européens et cités marchandes une place telle (Reid, 1993) que Charles Goldlum (1995) évoque la formation de villes sino-coloniales, dont les caractéristiques vont s'affirmer au XIX^e siècle.

2.3 L'accélération de l'urbanisation contemporaine

L'intensification de l'exploitation de l'archipel et l'extension de l'emprise coloniale avec l'installation de postes administratifs dans les îles extérieures ont provoqué un important mouvement d'urbanisation au début du XX^e siècle. Mais beaucoup de villes, comme Surabaya, ont souffert de l'effondrement de l'économie de plantation liée à la récession de 1929. Le contexte troublé des trois décennies suivantes, comprenant la seconde guerre mondiale et l'occupation japonaise, les guerres d'indépendance puis le désordre politique et économique des premières années de l'Indonésie indépendante, s'avère peu favorable à une reprise de l'urbanisation. La période de post-indépendance a certes connu un mouvement d'urbanisation avec l'afflux de populations fuyant les arrière-pays dévastés par les guerres et l'arrivée d'Indonésiens venant occuper les postes laissés vacants dans l'administration par le départ des Hollandais ou nouvellement créés. Mais les données des recensements font apparaître une accélération de l'urbanisation à partir des années 1970, en relation avec la croissance et la diversification économique rendue possible par la rente pétrolière¹³.

En 1961, seulement 14,8% de la population indonésienne vit en ville, ce qui rassemble déjà quelques 14 millions de personnes. En 1971, la population urbaine indonésienne représente 17,2% de la population totale et 22,4% en 1980. En 1990, lors du dernier recensement publié, l'Indonésie compte une population urbaine de 55 millions de personnes, soit 30,93% de sa population totale. En 30 ans, les villes indonésiennes ont ainsi absorbé plus de 40 millions de personnes.

Les rythmes de croissance de la population urbaine excèdent largement ceux de la population rurale et totale (tableau 1)¹⁴. L'écart croissant entre ces rythmes permet de mesurer l'accélération de l'urbanisation. Dans la décennie 1960, l'écart de croissance entre la population rurale et la population urbaine n'est que de 1,5 points. Il passe à un peu plus de 2 points pendant la décennie 1970, écart encore modeste, pour arriver à 4,5 points pendant la décennie suivante, évolutions que l'on retrouve à l'examen des rythmes de croissance des proportions de population urbaine et rurale. Le processus d'urbanisation se poursuit rapidement dans un contexte de ralentissement de la croissance de la population totale, à la faveur des programmes de limitation des naissances et des changements des mentalités. La décennie 1980, avec une croissance de la population urbaine de 5% par an¹⁵, est véritablement celle de l'accélération du processus d'urbanisation, le recensement intermédiaire de 1995¹⁶

faisant déjà apparaître un léger ralentissement (+4,76% par an entre 1990 et 1995), prévu d'ailleurs dans toute l'Asie du sud-est par les experts des Nations-unies (Un-Escap, 1993). Jusqu'au milieu des années 1970, la base économique indonésienne demeure essentiellement agraire. La diversification économique intervient à partir du milieu de la décennie 1970, grâce à l'investissement de la rente pétrolière dans la révolution verte, les infrastructures sociales et de communication et dans la protection d'une industrie nationale naissante. L'accroissement de l'exploitation des ressources naturelles, minières et forestières, est responsable de l'urbanisation des îles extérieures.

Tableau 1

Croissance comparée de la population urbaine et rurale en Indonésie depuis 1961

	Population en 000				Taux de croissance en % par an		
	1961	1971	1980	1990	1961-71	1971-80	1980-90
population urbaine	14 358	20 465	32 846	55 389	3,71	4,00 *	5,36
population rurale	82 660	98 675	114 089	123 806	1,79	1,63	0,77
population totale	97 018	119 140	146 935	179 195	2,08	2,36	1,98
% de population urbaine	14,8	17,2	22,4	30,9	1,51	2,98	3,28
% de population rurale	85,2	82,8	77,6	69,1	-0,29	-0,72	-1,15

*après ajustement de la définition, voir notes 15 et 16, sinon 5,40 % par an

Source

Hugo et Al., 1987, p. 89, d'après les recensements de la population 1961, 1971, 1980, Recensement de la population 1990

2.3.1 L'émergence des villes des îles extérieures

Alors que Java domine la scène urbaine sans partage, concentrant plus de 70% de la population urbaine en 1971, le processus d'urbanisation semble y marquer le pas et s'accélérer dans les îles extérieures. La tendance générale de la décennie 1970 est d'ailleurs au ralentissement de la croissance de l'urbanisation dans les régions où les systèmes urbains sont déjà bien installés et à la stagnation des villes moyennes javanaises. Ailleurs, on observe des taux de croissance urbaine rapides, d'autant plus rapides que les populations totales et/ou urbaines de départ sont faibles (tableau 2).

Certains départements peu peuplés, à Kalimantan-est ou en Papouasie, atteignent ainsi des proportions de population urbaine qui ne sont pas en rapport avec la taille, modeste, de leurs villes (carte 13). La carte du taux de croissance de la population urbaine entre 1970 et 1980 n'est pas explicite de cette forte croissance de la population urbaine dans les îles extérieures en raison du changement de définition de la commune urbaine qui implique des réajustements et fait diminuer artificiellement la population urbaine des îles extérieures et l'augmente à Java (voir note 14). En revanche, la carte de l'augmentation de la population des municipalités est plus instructive. Les principales villes des îles extérieures connaissent dans les années 1970 des rythmes de croissance inconnus à Java, hors Jakarta et Semarang (carte 14). Cela confirme une caractéristique majeure du système urbain indonésien : l'existence de villes portuaires de dimension régionale, Medan, Palembang, Pontianak, Banjarmasin, Samarinda, Makassar et Manado, qui participent, avec les villes javanaises, à l'organisation de l'espace indonésien

autour du détroit de Malaka et de la mer de Java. Le grand-est indonésien ne compte en revanche pas de grandes villes.

Tableau 2

Evolution de la population urbaine et rurale par grandes îles en Indonésie

	Population en 000 1990	Taux de croissance en % par an		Nombre d'urbains supplémentaires chaque année 1980-90
		1971-80	1980-90	
Java				
population urbaine	38 336	3,66	5,28	1 541 000
population rurale	69 182	1,55	0,12	
population totale	107 518	2,04	1,65	
% de population urbaine	35,7	3,77	3,56	
% de population rurale	64,3	-1	-1,51	
Sumatra				
population urbaine	9 292	4,72	5,42	381 110
population rurale	271 28	3,05	1,87	
population totale	36 420	3,36	2,66	
% de population urbaine	25,5	1,32	2,68	
% de population rurale	74,5	-0,3	-0,76	
Kalimantan				
population urbaine	2 507	5,92	5,69	107 000
population rurale	6 603	2,33	2,26	
population totale	9 110	3	3,09	
% de population urbaine	27,5	0,55	2,52	
% de population rurale	72,5	-0,14	-0,8	
Sulawesi				
population urbaine	2 761	4,24	5,26	110 700
population rurale	9 761	1,89	1,09	
population totale	12522	2,23	1,86	
% de population urbaine	22	2	3,31	
% de population rurale	78	-0,34	-0,75	
Autres îles				
population urbaine	2 494	4,66	6,39	115 200
population rurale	11 168	2,58	1,39	
population totale	13 662	2,81	2,12	
% de population urbaine	18,3	2,53	3,56	
% de population rurale	81,7	-0,33	-0,64	
Indonésie				
population urbaine	55 389	3,98	5,36	2 386 700
population rurale	123 805	1,63	0,77	
population totale	179 194	2,3	1,98	
% de population urbaine	30,9	2,91	3,28	
% de population rurale	69,1	-0,72	-1,15	

Source

Recensements de la population 1971, 1980, 1990

Au cours de la décennie 1970, le renforcement des fonctions administratives des capitales provinciales, l'exploitation et le traitement des ressources naturelles, l'investissement de l'Etat dans des grandes unités de production industrielle, la transmigration et le tourisme comptent parmi les principaux moteurs d'urbanisation dans les îles extérieures.

La loi de décentralisation N°5 de 1974 dote les provinces, municipalités et départements de nouvelles instances administratives, qui, sans leur apporter une réelle autonomie, comme l'a montré l'exemple de Mojokerto à Java-est, a considérablement augmenté la bureaucratie

Carte 13

Carte 14

locale et les fonctions de relais de l'autorité centrale. La décennie 1970 est aussi celle de l'expansion des services publics dans les chefs-lieux administratifs. Or, dans des départements pauvres ou peu peuplés, ces fonctions ont contribué à une croissance rapide des chefs-lieux, qui n'a d'ailleurs pas forcément perduré au cours de la décennie suivante.

Toujours au cours de la décennie 1970, l'exploitation des ressources naturelles exportables s'amplifie, générant des flux de population vers les régions concernées. Aceh, Sumatra-sud, Kalimantan-est connaissent ainsi jusqu'au milieu des années 1980 un véritable "boom" des activités liées au pétrole et au gaz, alors que s'accélère l'exploitation des autres ressources minières, (l'étain, le cuivre) et des ressources forestières (à Kalimantan et en Papouasie notamment). Des enclaves industrielles se créent autour de l'exploitation de ces ressources. Kalimantan-est en compte des exemples spectaculaires, avec Balikpapan et Samarinda qui ont connu une croissance rapide continue depuis les années 1920, encore accélérée durant la décennie 1980 : Balikpapan est une sorte de ville-champignon qui a poussé dès les années 1920 avec l'exploitation des gisements pétroliers off-shore ; Samarinda a fortement bénéficié de l'accélération de l'exploitation du bois. Moins spectaculaires mais non moins rapides sont les apparitions de petites villes autour de complexes industriels, traitant les matières premières locales ou fruit de la volonté de l'Etat de développer une industrie produisant des produits jugés stratégiques pour le pays. Pendant les années 1970, l'Etat a construit, à Java mais aussi dans les autres îles, de grandes unités de production d'engrais pour soutenir l'effort de la Révolution verte, de ciment et d'acier pour le bâtiment, de produits chimiques et de papier. La base industrielle de grandes villes a été élargie grâce à ces investissements d'Etat, comme à Padang (cimenterie), Palembang (cimenterie, pétrochimie, engrais) ou Makassar (papier, cimenterie, farine de blé). Dans la province d'Aceh, l'installation d'un complexe pétrochimique est à l'origine de la création de la ville de Llokseumawe, l'installation d'une usine d'aluminium, de celle d'Asahan.

Bien que la transmigration, qui vise à déplacer des populations des îles surpeuplées de Java, Madura (Java-est) et Bali vers les îles moins peuplées, ait souvent contribué à exporter la pauvreté javanaise dans les îles extérieures, sans y générer des effets d'entraînement durables sur l'activité économique locale, on observe néanmoins des corrélations significatives entre forts taux de croissance urbaine et importance des programmes de transmigration dans les années 70 et 80 (Rietveld 1988, Manning, 1993). La raison en est l'effet d'entraînement des dépenses des trans migrants sur l'activité urbaine des petites villes locales. Cela peut aussi être lié aux tensions sur le marché de l'emploi, provoquant un appel de main d'œuvre, générées par un développement trop rapide de nouveaux sites.

C'est à Bali que l'impact du tourisme sur le développement des villes est le plus sensible. On estime que ce secteur participe à hauteur de 10% au produit intérieur brut de l'île, y stimule l'artisanat local et les services, alors que se développent des complexes touristiques de différentes catégories, favorisés par les importants investissements consentis par l'État dans les infrastructures de l'île. La population de la ville de Denpasar a augmenté de 9% par an pendant la décennie 1970 et la croissance urbaine s'y poursuit rapidement depuis.

2.3.2 Java domine toujours la scène urbaine

Après une décennie 1970 marquée par le décollage des îles extérieures sur le plan urbain, la domination javanaise n'a pas été sérieusement entamée. Dès les années 1980, les performances urbaines des îles extérieures par rapport à Java sont moins sensibles. La population urbaine y augmente surtout dans les départements proches des grandes municipalités ou dans les départements peu peuplés et urbanisés qui font figure de fronts pionniers agricoles (carte 15) à l'intérieur de Sumatra (Bengkulu, reliée par une nouvelle route à Lampung a connu une explosion de sa population), de Kalimantan (des côtes vers l'intérieur) et de Sulawesi (vers le golfe de Bone et le centre, en relation avec la poursuite du boom du cacao). L'écart des rythmes de croissance urbaine entre Java et les autres îles diminue avec la reprise du processus d'urbanisation à Java et le ralentissement de la croissance urbaine de certaines provinces des îles extérieures (tableau 2). À Java, les taux de croissance de la population urbaine sont certes moins rapides que dans d'autres îles mais, en données brutes, les points de croissance concernent un nombre de personnes inégalé ailleurs. Compte tenu du fort ralentissement de la croissance de la population rurale javanaise, que l'on n'observe pas encore dans les autres îles, Java connaît le processus d'urbanisation le plus rapide et les écarts se creusent entre croissance des pourcentages de population rurale et urbaine. La structure urbaine indonésienne demeure donc toujours déséquilibrée : 69,2% de la population urbaine de 1990, soit à peine moins que 20 ans auparavant, réside dans l'île de Java, avec 35,7% de population urbaine, soit près de 40 millions de personnes. L'île possède aussi le plus grand nombre de villes de toutes tailles et les plus grandes villes du pays.

La centralisation de la gestion du pays à partir de Jakarta, qui se renforce sous le régime de l'Ordre nouveau (1966-1998), entrave le développement des provinces extérieures et le dynamisme de leurs capitales (Charras, 1993), tout en concentrant dans la capitale les pouvoirs de décision. Le biais en faveur de Java des politiques macro-économiques de substitution des importations des années 1970 jusqu'au milieu des années 1980 explique aussi ces performances (Azis, 1989, 1992 ; Hill et Weidemann 1989). La tendance est à la concentration sur l'île de Java des industries les plus protégées, où elles bénéficient de la proximité du marché et des meilleures infrastructures, d'où des subventions indirectes aux producteurs javanais au détriment des producteurs et des consommateurs des autres îles. Outre la production de biens de consommation visant à se substituer aux produits importés, les entreprises javanaises assurent la transformation des matières premières originaires des îles extérieures, le surcoût lié au transport étant compensé par la meilleure qualité des infrastructures, l'abondance de main-d'œuvre et la proximité des autorités délivrant autorisations et licences.

Le passage d'une politique de substitution des importations à celle de la promotion des exportations non pétrolière et gazière à partir du milieu des années 1980 amplifie le processus de concentration des nouvelles activités dans les villes de Java, dans la mesure où cette politique stimule le développement du secteur manufacturier dans l'économie indonésienne (Azis, 92(a)). En effet, cette politique, rendue nécessaire par la forte diminution de la rente

Carte 15

pétrolière dès les années 1982-83, s'accompagne de mesures de dérégulations qui limitent petit à petit les protections dont bénéficient les entreprises nationales et simplifient les procédures, de façon à stimuler l'investissement industriel et à attirer les capitaux étrangers. Parallèlement, de nombreuses entreprises publiques et contrats d'infrastructures sont privatisés et vendus à des proches du pouvoir. Le régime d'intervention continue donc à discriminer le secteur des activités primaires et à favoriser le secteur manufacturier, lequel se concentre autour des grandes villes javanaises (Azis, 1992(b), Garcia, 2000).

Les villes javanaises concentrent donc une grande part de la richesse et des entreprises du pays, qui tendent d'ailleurs à déborder leurs limites. Dès les années 1970, l'emploi industriel a tendance à augmenter en périphérie des villes javanaises (Jones, 1984), la croissance urbaine se produisant davantage en périphérie qu'à l'intérieur des limites des grandes municipalités javanaises, phénomène que l'on observe également, mais avec un temps de retard, dans les grandes villes des îles extérieures.

L'impact régional des politiques économiques accentue la concentration industrielle autour de Jakarta. Dès les années 1970, on y assiste à l'émergence d'une véritable aire métropolitaine dont la croissance est démultipliée la décennie suivante. Les prémices s'en dessinent aussi autour de Bandung et de Surabaya au début des années 1980 et un peu plus tard autour de Semarang, de Yogyakarta, le long de la côte au nord-ouest (axe Cirebon-Tegal) et au centre de Java. Les villes, petites ou moyennes, localisées autour des zones métropolitaines croissent rapidement. Hors des zones métropolitaines javanaises, les villes de moins de 50 000 habitants ont tendance à croître moins vite.

2.3.3 La primauté de Jakarta

La politique économique menée depuis le milieu des années 1980, en favorisant les investissements étrangers avec la promotion des exportations non pétrolières, a redonné un caractère extraverti à l'économie indonésienne et accéléré son intégration aux flux économiques régionaux et mondiaux, l'exposant aussi à leurs logiques. A l'interface entre le territoire national et son système urbain d'une part, l'économie mondialisée d'autre part, Jakarta constitue le maillon méridional du réseau des métropoles asiatiques (Fu-Chen Lo et Marcotullio, 2000) qui jalonnent et structurent l'axe de croissance de la façade maritime de l'Asie orientale. Cet axe méridien, reliant Singapour au Japon, sur lequel se branchent les flux originaires ou à destination de Bangkok, Kuala Lumpur, Jakarta et Manille, est commandé par les économies du nord, Japon et Npi (Nouveaux pays industrialisés), qui délocalisent depuis le milieu des années 1980 une partie de leurs activités de production dans les pays du sud. Dans le cadre de cette division internationale du travail, les investissements étrangers dans l'industrie manufacturière à forte utilisation de main-d'œuvre se sont déversés sur l'Indonésie jusqu'à la crise de 1997 et se sont concentrés autour de Jakarta. Jakarta et Java-ouest ont ainsi reçu 45% de la valeur des investissements étrangers approuvés, cumulés de 1967 (date de la première loi sur l'investissement étranger) à 1997 (avec certaines années jusqu'à 75% comme en 1991)¹⁷. La concentration des industries et des services y a stimulé le développement du

secteur de l'immobilier, alors même que la libéralisation du secteur bancaire, en facilitant l'accès au crédit, rendait possible les investissements du secteur privé dans le bâtiment (beaucoup de banques, appartenant aux grands conglomérats indonésiens, sont aussi promoteurs immobiliers) (Tardiyana, 2000).

La croissance de la population du Jabotabek

La zone métropolitaine de Jakarta, appelée Jabotabek et comprenant Jakarta et les départements limitrophes de Bogor, Tangerang et Bekasi, compte plus de 13 millions de citadins en 1990, soit 23,6% de la population urbaine du pays. La même zone ne comptait "que" 7,4 millions de citadins en 1980, soit une progression de l'ensemble de 11,28% par an entre 1980 et 1990, représentant 560 000 nouveaux Jakartanais chaque année ! La concentration de population autour de Jakarta n'a cessé de s'accroître depuis les années 1970, le Jabotabek concentrant 7% de la population totale en 1971, 8% en 1980, 9,5% en 1990 et 10,4% en 2000.

La progression de la population du Jabotabek, calculée sur la population totale et non la population uniquement urbaine, aurait cependant tendance à se ralentir pendant la décennie 1990. Plusieurs explications à cela. D'abord, le ralentissement de la natalité se poursuit en Indonésie et particulièrement dans les grandes villes. La crise de 1997 a ralenti les flux migratoires vers la capitale, particulièrement touchée dans son tissu industriel et par le retrait des investissements étrangers. Un léger reflux de migrants récents vers leurs villages d'origine s'est manifesté, surtout lorsqu'ils se situaient dans d'autres îles. Les enquêtes réalisées sur ce sujet montrent cependant que ce mouvement de retour a été limité, les possibilités d'absorption du secteur agricole vivrier, lui aussi touché par la crise, étant limitées. Les marchés du travail ruraux et urbains sont apparus à cette occasion fortement cloisonnés (Hugo, 2000). Le secteur informel urbain a sans doute absorbé une partie des chômeurs licenciés des entreprises modernes (Manning, 2000). Une autre explication réside dans l'extension de la zone métropolitaine au-delà des limites du Jabotabek : un département comme Purwokerto, jouxtant Bogor et Bandung, a ainsi connu une forte croissance de sa population entre 1990 et 2000.

Dès 1980, la population et l'emploi avaient tendance à augmenter plus rapidement à la périphérie, surtout dans une première couronne périphérique (Jones, Mamas, 1996), qu'à Jakarta même, la part du Botabek par rapport à Jakarta passant de 45% en 1971 à 60% de l'ensemble en 2000 (tableau 3).

L'extension spatiale du noyau urbain de Jakarta vers la périphérie était aussi visible par la conversion des communes, du rural à l'urbain, selon les critères des recensements de population (carte 16). La dynamique d'expansion urbaine se poursuit au delà du Jabotabek et finit par rejoindre celle de Bandung, donnant à l'ensemble une structure mégalopolitaine, mais dont les pôles, contrairement à la mégalopole Gottmanienne, sont reliés par des espaces densément peuplés et, étant traditionnellement rizicoles, fortement utilisés (Sanjuan, 2000).

Carte 16

Tableau 3

Croissance de la population des composantes du Jabotabek 1971-2000

Départements et municipalités	Population				Taux de croissance en% par an		
	1971	1980	1990	2000	1971-80	1980-90	1990-00
Jakarta	4 576 009	6 480 654	8 259 266	8 384 853	3,94	2,45	0,15
Bogor	1 864 660	2 740 789	4 008 608	5 379 279	4,37	3,88	2,98
Bekasi	830 721	1 143 463	2 104 459	3 282 238	3,61	6,29	4,54
Tangerang	1 066 695	1 529 024	2 765 189	4 087 181	4,08	6,1	3,98
Jabotabek	8 338 085	11 893 930	17 137 522	21 133 551	4,04	3,37	1,73
Botabek	3 762 076	5 413 276	8 878 256	12 748 698	4,13	5,07	3,68
% Botabek / total	45,12	45,51	51,81	60,32			

Source

Recensements de la population 1971, 1980, 1990, 2000

Les modalités d'extension de la ville

Les modalités du développement de Jakarta s'apparentent à celles d'autres métropoles et particulièrement à celles d'autres capitales sud-est asiatiques (Dureau et al., 2000, Goldblum, 1998), par une spécialisation du centre-ville dans les services et plus particulièrement dans le tertiaire supérieur internationalisé (visible dans la verticalisation des constructions) et le redéploiement des activités industrielles et des systèmes résidentiels vers la périphérie.

Dans le noyau urbain, les centres d'affaires se dédoublent. A Jakarta, ce dédoublement intervient selon une direction nord-sud, l'ancien centre Monas-Menteng étant relayé par le "triangle d'or" délimité par les rues Thamrin, Sudirman, Kuningan (Rasuna Said) et Gatot Subroto ainsi que par le quartier du blok M et de Cipete. De nouvelles formes d'habitat tendent à évincer les formes d'habitat traditionnelles que l'on trouve dans les "villages urbains" (*kampung*). Ce sont des condominiums, associés ou non à des *superblocs*, ces ensembles livrés clés en main, dont le modèle est exporté par des promoteurs immobiliers d'origine asiatique dans toute les capitales de la région, qui allient un centre commercial, des espaces de bureaux et des espaces d'habitation. On rencontre aussi de nouvelles formes de lotissements résidentiels, développés selon le concept du *new town in town* dont le modèle est le quartier de Kebayoran Baru.

En périphérie se développent des lotissements résidentiels, allant de quelques milliers de m² à la ville nouvelle intégrée de plusieurs milliers d'hectares¹⁸ et des zones industrielles accueillant des populations et des activités chassées du noyau urbain par le renchérissement des terrains et, dans le cas des industries, par des règlements parfois contraignants. Ces nouveaux logements répondent à la demande des couches populaires mais aussi des couches moyennes voire supérieures à la recherche d'un meilleur cadre de vie. Certaines de ces maisons servent, semble-il, de résidences secondaires (Goldblum, 1998). Ces projets étaient nombreux avant la crise : au milieu des années 1990, il n'y avait pas moins de 25 grands projets, de 500 à 30 000 ha, dans la zone métropolitaine de Jakarta (Firman, 1997).

La mixité des utilisations du sol (agricole, industrielle et résidentielle) qui résulte de ce développement urbain devient la règle. Cela ne va pas sans créer des conflits, fonciers et sociaux. L'extension des usages non agricoles du sol contraint à des libérations de terrains et supprime des emplois agricoles, alors même que les villes nouvelles, souvent enfermées derrière leurs murs, tournent le dos aux populations locales. Cette mixité des utilisations du sol, qui s'accompagne d'une diversification de la structure d'activité de la population, participe du *kotadesasi*, littéralement "processus de formation d'une zone ville-campagne", décrit par Terry Mc Gee (1991) et contribue ainsi à gommer la distinction urbain/rural. Les nouvelles entreprises qui s'installent en périphérie offrent des emplois, industriels ou tertiaires, jusque là localisés dans le noyau urbain. C'est donc bien l'industrialisation, commencée dans les années 1970 mais dont la croissance est devenue exponentielle dans les années 1990, qui est le principal moteur du développement de ces nouvelles formes urbaines. Une étude sur l'urbanisation à Java-ouest met en évidence la relation entre l'augmentation de l'emploi dans les grandes et moyennes entreprises industrielles (et celle qui en découle dans le secteur des petites industries) et la croissance de zones urbaines en dehors de noyaux urbains (Hilhorst, 1989).

La planification publique et les promoteurs privés

Malgré l'existence de schémas directeurs censés encadrer et planifier les mutations des noyaux urbains et l'extension spatiale des villes (le schéma directeur de Jakarta a été élaboré pour une période de 1965 à 1985, puis renouvelé pour la période 1985-2005, prônant une stratégie de déconcentration vers la périphérie) (Komarudin, 1999), le processus s'est poursuivi rapidement, sans organisation apparente. C'est le résultat de l'absence d'une réelle volonté politique et d'instruments administratifs et législatifs capables de s'opposer efficacement aux promoteurs privés, mus par une logique spéculative et de retour rapide sur investissement. Sur le plan juridique et de l'administration territoriale, le cadre légal reste à créer pour administrer des villes intégrées (*mandiri*) entièrement construites par des promoteurs privés et en charge de leur gestion.

Jusqu'à la crise de 1997, les promoteurs de la verticalisation comme de l'extension horizontale de la ville sont des acteurs privés, participant d'une "coalition de croissance" (Tardiyana, 2000), regroupant des intérêts politico-financiers que sont, dans l'Indonésie de la fin de l'Ordre nouveau, les grands conglomérats sino-indonésiens ou des proches de l'ancien président Suharto. Ces intérêts privés ont pris le pas sur les agences et les capitaux publics dans la fourniture d'infrastructures, de logements et de zones industrielles, à la faveur de l'internationalisation de l'économie du pays, passant outre les orientations des schémas directeurs. La bulle spéculative a éclaté à Bangkok pendant l'été 1997. La crise s'est étendue à l'Asie orientale, plongeant l'Indonésie dans une crise économique et politique dont elle est loin de sortir, à l'inverse de certains de ses voisins. La crise a stoppé de nombreux chantiers appartenant à des promoteurs devenus insolvable, a bloqué la réalisation d'infrastructures de communications construites par des conglomérats proches de l'ancien pouvoir, comme la bretelle d'autoroute qui devait rallier la ville nouvelle de Serpong, privée d'acheteurs pour ses

lotissements à cause de la paupérisation de la classe moyenne. Dans le même temps et dans le cadre de la loi d'autonomie régionale, une nouvelle province a été créée à Banten, aux portes occidentales de Jakarta, et les départements ont été dotés de nouveaux pouvoirs de décision, prélude à une renégociation des mécanismes de gestion de la zone métropolitaine. Le retrait relatif des investisseurs privés permettra peut-être un réinvestissement de la sphère de la promotion immobilière et de la fourniture de logements par le secteur public, par le biais des constructions publiques ou de la consolidation des *kampung*.

La mégalopole multipolaire

Plutôt qu'une densification du noyau urbain, l'on assiste à une extension spatiale de la ville, fortement orientée par les principaux axes de communication que sont les autoroutes à péage, selon une forme en T, la dynamique d'expansion latérale étant encouragée par les autorités de planification pour contrer l'expansion linéaire vers Depok, Bogor et au delà Bandung. Le dessin de cette forme risque de se confirmer dans les décennies à venir (Sanders, Verhaeghe, Zondag, 1999). La dynamique latérale jakartanaise dépasse déjà largement le Jabotabek, puisque la population du département de Banten, à l'ouest, et de la ville de Tegal à l'est, ont aussi connu des taux de croissance de leur population rapide, en partie due à l'immigration (Jones, 1984), et ce dès les années 1980. La progression de l'axe sud ne se ralentit pourtant pas. La ville de Depok a connu une véritable explosion de sa population, 1 146 000 habitants en 2000, en relation avec la construction de l'autoroute Jakarta-Bandung. Le processus n'est pas seulement celui d'un débordement horizontal du noyau urbain, lui donnant la forme d'une métropole étendue. Des pôles extérieurs, très peuplés, aux fonctions orientées vers les services, organisent la répartition des nouveaux ensembles grâce à leur position sur les nœuds routiers et ferroviaires importants. Tangerang, Bekasi, Depok, les principales villes de la première couronne dépassent toutes le million d'habitants en 2000. Bogor atteint 740 000 habitants. Les nouveaux ensembles sont en revanche plus spécialisés : villes nouvelles, lotissements résidentiels, parcs industriels, parcs et stations de loisirs (qui se développent sur l'axe touristique qui relie Bogor à Cianjur via Puncak ou plus récemment sur l'axe Jakarta-Jonggol-Cianjur). Cette dynamique urbaine, qui profite de la diminution de la concentration industrielle dans le noyau urbain, constitue un véritable corridor d'urbanisation jusqu'à Bandung, nouvelle échelle d'organisation urbaine et ensemble multiforme regroupant métropoles, villes, centres spécialisés et campagnes. Sans en avoir les fonctions de commandement des flux, la nébuleuse jakartanaise présente bien des similitudes avec les formes d'organisation spatiale qui se développent dans les régions urbaines globales (Scott, 2001 ; Mc Gee et Robinson, 1995, utilisent le terme de méga-urbanisation).

A une autre échelle de taille d'agglomération et de vitesse du processus (tableau 4), la dynamique urbaine autour de Surabaya s'apparente dans sa forme, comme on l'a vu (chapitre 1), à celle de Jakarta, à savoir le développement d'un couloir d'urbanisation¹⁹, fortement orienté par le réseau routier nord-sud, s'élargissant aussi autour du noyau urbain vers l'est et l'ouest, reliant, par une multitude de bourgs, petites villes et villes, de lotissements résidentiels, de villes nouvelles (comme Driorejo) et de zones industrielles, les pôles que sont

Surabaya et Malang. Comme autour de Jakarta, le moteur en est l'industrialisation, qui s'ajoute aux performances d'un secteur agricole diversifié et produisant des surplus. Tous secteurs confondus, Jakarta et Java-ouest ont reçu quatre fois plus d'investissements entre 1967 et 1999 que Java-est. Mais à Java-est aussi, les investissements sont concentrés : le corridor central a reçu 70% des nouveaux investissements cumulés de la province de 1996 à 2000, acceptés par le Bkpm (bureau qui autorise les investissements).

Tableau 4

Croissance de la population des zones métropolitaines de Jakarta et de Surabaya 1971-2000

	Population				Taux de croissance en % par an			
	1971	1980	1990	2000	1971-80	1980-90	1990-00	1971-00
Jabotabek*	8 338 085	11 893 930	17 137 522	21 133 551	4,03	3,72	2,12	3,26
Gerbangkertosusila**	5 031 529	6 111 935	7 289 322	8 126 255	2,18	1,78	1,09	1,67

*Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi **Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan

Source

Recensements de la population 1971, 1980, 1990, 2000

Autour de Semarang, de Surakarta, de Yogyakarta, mais aussi dans les autres îles, l'urbanisation physique déborde les limites des grandes villes, la valeur comparée des terrains entrant pour beaucoup dans cette dynamique et le retrait de l'industrie des centres-villes favorisant l'expansion de villes périphériques plus petites. La moitié de la population urbaine réside dans les 10 plus grandes villes mais depuis les années 1980, la croissance urbaine se produit davantage en dehors des municipalités qu'à l'intérieur, sans pour autant que se forment partout des corridors d'urbanisation. L'extension spatiale des grandes villes, par conversion des communes, limitrophes ou contenues dans les corridors urbains, du rural à l'urbain, apparaît comme une composante de plus en plus importante du processus d'urbanisation en Indonésie (environ 37% de l'accroissement de la population urbaine entre 1990 et 1995 serait dû à la conversion des communes, Firman, 1997), au côté de l'accroissement naturel de la population des villes, qui demeure le premier facteur de l'accroissement de la population des grandes villes (Mamas, Jones, Toto Sastrasuanda, 2001) et des migrations rurales-urbaines. La reclassification des communes serait même le premier facteur d'augmentation de la population urbaine de grandes agglomérations comme Surabaya, Medan, voire Bandung (Gardiner, 1997).

Quant aux migrations, l'enquête de 1995 est la première qui permette de différencier l'origine rurale et urbaine des migrants. Elle indique que 61% des migrants les plus récents au moment de l'enquête, qui ont déménagé entre 1990 et 1995, ont migré vers des communes urbaines, mais sur ces 61%, plus de la moitié (57%) était originaire de communes urbaines, les migrants citadins se rendant prioritairement vers les centres villes et leur première couronne (Mamas, Jones, Toto Sastrasuanda, 2001). Au total, ce sont "seulement" 27% des migrants qui ont participé au processus d'urbanisation, en passant d'un habitat rural à un habitat urbain. Hormis Jakarta, qui attire des migrants à plus longue distance, la majorité des migrants vers les grandes villes indonésiennes vient de la même province que la ville. Ce sont donc des migrations proches, qui n'étaient jamais saisies par les recensements précédents mais qui apparaissent

2.4 dans les enquêtes ponctuelles sur les migrations temporaires.

Les villes en 1996

1996 est la dernière année avant la crise qui apporte des bouleversements sur la scène économique mais aussi politique de l'Indonésie. La publication du recensement de la population 2000 devrait permettre d'appréhender l'impact de cette crise sur la société, l'économie et l'espace indonésien, notamment sur l'urbanisation. Mais le changement de définition de la commune urbaine à l'occasion de ce recensement rendra difficiles les comparaisons. Quoi qu'il en soit, la société indonésienne est de plus en plus urbanisée au milieu de la décennie 1990, avec 36% de population urbaine en 1995, même si la population reste concentrée dans et autour des grandes agglomérations (50% de la population urbaine dans les agglomérations des 10 plus grandes villes, 60% dans celle des 15 premières villes).

La carte de la population des chefs-lieux de département de 1996 confirme les observations précédentes : à savoir la concentration des plus grandes villes à Java, et, à l'intérieur de Java, l'apparition de ces corridors d'urbanisation multipolaires. A l'extérieur, les métropoles régionales ponctuent fortement les côtes des principales îles, dominant largement un semis urbain composé de petites villes (carte 17). L'inégale répartition des chefs-lieux de département rend compte de la finesse des mailles administratives, dont la taille dépend de la population mais aussi de l'ancienneté de l'emprise coloniale, puisque les îles extérieures, à quelques exceptions près, n'ont reçu le quadrillage administratif qu'à partir de la décennie 1950. Comme toujours en Indonésie, la logique de desserte des populations s'oppose à la logique de desserte des territoires, la première étant privilégiée, pour des raisons de coût d'accessibilité des services dans les zones peu peuplées. Dans les deux cas, les exigences de desserte et d'encadrement des territoires contribuent à maintenir une trame de villes, dont la densité est fortement corrélée à celle de la population.

La primauté des capitales dans les systèmes régionaux des îles extérieures apparaît plus forte que pour l'ensemble du système indonésien. Elle est d'autant plus accentuée que les systèmes régionaux sont peu développés, comptant peu de villes, ou des villes de petites tailles ou de faible niveau de services (Rutz, 1987), en raison de la faiblesse des flux économiques et de la population. Des rapports de 1 à 8 entre la population des capitales provinciales, de petites ou grandes tailles, et celle des autres villes se rencontrent fréquemment.

Carte 17

3 Structures spatiales indonésiennes

La dynamique urbaine récente résulte des bouleversements socio-économiques qui se sont produits dans l'archipel depuis l'indépendance. L'élargissement du champ des investigations à l'ensemble des facteurs qui conduisent à modifier les configurations spatiales indonésiennes, permet de mieux comprendre la nature du processus d'urbanisation, de vérifier la pertinence des hypothèses. Un atlas socio-économique de l'Indonésie synthétisera prochainement les résultats dans le triple objectif :

- de confirmer à une échelle fine, grâce à une cartographie au niveau des départements et une classification socio-économique des départements par analyses statistiques, les corrélations spatiales entre urbanisation et autres processus ;
- de passer du thème de l'urbanisation au thème plus large de l'organisation de l'espace et de son évolution, grâce aux outils de l'analyse spatiale que constitue la cartographie statistique des données socio-économiques et les modélisations qui en résultent ;
- de constituer une base de données socio-économique sur l'Indonésie, outil précieux pour la compréhension des dynamiques spatiales indonésiennes.

Depuis l'indépendance en 1950, les gouvernements ont eu pour objectif d'intégrer, politiquement d'abord, économiquement ensuite, l'ensemble du territoire à partir de la capitale, Jakarta, dans le cadre d'une structure centralisée. La marche vers le développement, érigée en slogan de l'Ordre nouveau depuis 1966, puis la modernisation dans les années 1990, a par la suite entraîné l'accélération de la mise en valeur des ressources naturelles, de l'industrialisation, de la déforestation et de l'avancée du peuplement, modifiant profondément le territoire et accélérant l'urbanisation. Les principaux moyens mis en œuvre sont l'encadrement politique, les investissements de l'Etat dans l'appareil industriel, dans l'intensification de l'agriculture et les infrastructures de communication, la transmigration et, depuis le milieu des années 1980, les dérégulations qui touchent tous les secteurs de l'économie. Cela a abouti à l'homogénéisation d'une partie du territoire, la mieux intégrée. Mais la gestion centralisée du pays a aussi accentué le fractionnement de l'espace et oblitéré les grandes régions au fondement ethnique et historique et a accentué les déséquilibres spatiaux.

3.1 L'inégalité des rapports entre Java et les autres îles

Aujourd'hui, l'espace indonésien se caractérise par la dichotomie qui persiste entre l'île de Java et les autres îles. Java, centre de commandement densément peuplé, fortement urbanisé et industrialisé, est aussi le grenier à riz de l'Indonésie et concentre les meilleures infrastructures. Depuis l'indépendance, le pays est gouverné depuis Java par des Javanais, hormis la parenthèse que constitue la présidence Habibie (1998-1999), qui ont longtemps envisagé de seules solutions agraires au problème de développement (la Révolution verte, la

transmigration) et privilégié la résolution des problèmes javanais, surpeuplement et pauvreté rurale, au détriment de ceux des autres îles. Celles-ci font figure de réserves foncières pour le développement des cultures de plantation et de ressources halieutiques, minières, énergétiques et forestières. En témoigne l'importance des concessions forestières accordées par le Département des forêts de Jakarta pour exploiter les grumes, développer des plantations ou des forêts industrielles. Ce secteur constitue l'essentiel des nouveaux investissements hors de Java.

La structure du commerce extérieur et des échanges inter-insulaires illustre l'inégalité des rapports entre Java et les autres îles. Jusqu'aux années 1990, Java importe de l'étranger plus que les autres îles, afin de répondre à la demande de sa population et de soutenir les efforts de mise en place des infrastructures. Elle importe aussi en provenance des autres îles de l'énergie et des matières premières qui sont transformées dans les ateliers javanais, privant les autres îles d'activités à haute valeur ajoutée, comme l'illustre le cas de l'industrie de transformation du caoutchouc. (La carte 18 montre la dispersion des entreprises de première transformation sur les lieux de production du latex et la concentration des entreprises de deuxième transformation à Sumatra-nord et à Java). Le pouvoir central, en imposant cette division spatiale du travail, cherche avant tout à résoudre les problèmes du sous-emploi javanais et à favoriser des entreprises proches du pouvoir. A l'inverse, Java exporte peu vers les autres îles (tableau 5).

Tableau 5

Evolution de la répartition des échanges inter-insulaires et internationaux 1983-1996 en Indonésie (en %)

	Inter insulaire chargements 1983	Inter insulaire chargements 1996	Inter insulaire déchargements 1983	Inter insulaire déchargements 1996	international exportations 1983	international exportations 1996	international importations 1983	international importations 1996
Java	29	13	52	32	18	43	73	83
Sumatra	39	52	23	34	54	35	19	11
Kalimantan	21	27	12	23	23	15	5	4
Sulawesi	8	4	7	5	2	2	2	1
est indonésien	3	4	6	5	3	5	1	1
	100	100	100	100	100	100	100	100

échanges inter-insulaires en volume
exportations en valeur Fob millions \$
importations en valeur Cif millions \$

Source

Bps, Statistik bongkar-muat kapal dan penumpang di pelabuhan Indonesia 1983, 1996

L'importation de ces matières premières va soutenir le démarrage de l'industrialisation de Java, qui s'accélère au cours de la décennie 1990. L'île exporte alors de plus en plus vers l'étranger des produits manufacturés, flux quasi-inexistant dans les années 1980, décennie pendant laquelle les exportations sont dominées par les matières premières originaires des îles extérieures (Aceh, Riau et Kalimantan-est généraient à elles seules près de 50% de la valeur des exportations de 1987). Ces exportations javanaises sont pourtant insuffisantes pour contrebalancer la valeur toujours plus élevée de ses importations, du moins jusqu'en 1997, date à laquelle l'Indonésie, privée de capitaux, a moins importé (carte 19).

Le constat de l'existence de relations de dépendance, spécifiques des modèles centre-périphérie, ne suffit pas à épuiser la diversité de l'organisation de l'espace indonésien.

Carte 18

Carte 19

Le pays se divise en trois ensembles, organisés autour d'espaces maritimes distincts. Dans la géographie universelle, Muriel Charras (1995) envisage l'organisation de l'espace indonésien autour des ensembles maritimes. Le premier ensemble est organisé autour de la mer de Java qui, figurant une mer intérieure, a de tout temps relié les territoires situés sur son pourtour, intégrant la côte javanaise (le Pasisir), au sud de Sumatra, aux rives de Bornéo, au sud de Sulawesi et à Bali. Sa centralité est liée à la concentration des populations, des activités et des pouvoirs sur sa rive méridionale. La mer de Java constitue le trait d'union central du pays, passage obligé entre les deux autres ensembles, de l'ouest et de l'est. À l'ouest, le détroit de Malaka a aussi toujours organisé le fonctionnement, de façon intégrée, des territoires situés sur ses deux rives, du moins tant que l'Indonésie l'autorisait. À l'est, au-delà de la limite biogéographique que constitue la ligne Wallace et l'effondrement de la plate-forme de la Sonde, le grand-est, toujours éloigné malgré l'interventionnisme de l'État, s'organise autour de plusieurs bassins maritimes profonds, à travers lesquels les relations sont multidirectionnelles.

Ces trois ensembles, est, centre et ouest, étaient intégrés autrefois par les réseaux maritimes (chapitre 2) avec des axes dont certains sont encore actifs aujourd'hui (carte 20). La complexité de l'organisation spatiale indonésienne se lit aujourd'hui dans l'articulation entre ces modèles d'axes transversaux, reposant sur des réseaux maritimes, et le modèle centre-périphéries développé par l'Indonésie indépendante, qui privilégie les relations directes entre chaque province, via leur capitale, et Java. Dans ce schéma, Jakarta apparaît comme le centre de commandement unique et cherchant à monopoliser les relations avec l'étranger.

3.2 L'accroissement démographique comme indicateur des disparités territoriales

Les éléments démographiques, croissance de la population, migrations et urbanisation, sont des indicateurs des profils économiques et des disparités agro-écologiques et de niveau de développement, qui tracent les grandes lignes de l'organisation de l'espace indonésien et de ses dynamiques, en l'absence du traitement de la totalité des données socio-économiques.

Le déséquilibre que l'on a observé dans la répartition de la population urbaine se retrouve évidemment dans la répartition de la population totale. Sur les 17 500 îles que compte l'archipel, seules 930 sont peuplées mais de façon inégale : Java, Bali et Madura représentent 7% du territoire national et près des deux tiers de sa population, soit 120 millions d'habitants en 2000 et une densité moyenne de 912 habitants par km². Les îles extérieures couvrent plus de 90% du territoire et regroupent 40% de la population avec des densités moyennes de 46 habitants par km² (cartes 21 et 22). À une échelle plus fine, on y trouve de fortes densités autour des grandes municipalités mais aussi dans les niches écologiques favorables qui cumulent de bonnes conditions pédologiques, climatiques et d'accessibilité (Buchanan, 1967) et qui constituent autant de centres de peuplement anciens, de pays culturellement bien identifiés, comme Aceh, les pays batak, minangkabau, banjar, makassar ou minahassa (Charras, 1995).

Carte 20

Carte 21

Carte 22

L'augmentation de la population des départements

Si les causes du rythme de l'accroissement de la population sont multiples, l'on observe globalement une corrélation entre fortes densités et faible croissance de la population. L'accroissement de la population javanaise apparaît lent, comme celui des anciens noyaux de peuplement déjà densément peuplés alors qu'à l'inverse, les départements peu densément peuplés, situés sur une frontière agricole qui progresse rapidement, ont connu des rythmes rapides d'augmentation de leur population (tableau 6).

Tableau 6

Evolution de la population par provinces en Indonésie

	Population en 000				Taux de croissance en % par an		
	1971	1980	1990	2000	1971-80	1980-90	1990-00
Sumatra	20 813	27 981	36 472	42 666	3,3	2,7	1,6
DI Aceh	2 009	2 608	3 416	4 011	2,9	2,7	1,6
Sumatra-nord	6 623	8 357	10 252	11 476	2,6	2,1	1,1
Sumatra-ouest	2 793	3 402	4 000	4 228	2,2	1,6	0,6
Riau	1 642	2 163	3 279	4 734	3,1	4,2	3,7
Jambi	1 006	1 440	2 018	2 401	4,1	3,4	1,8
Sumatra-sud	3 444	4 621	6 312	7 757	3,3	3,2	2,1
Bengkulu	519	768	1 179	1 405	4,5	4,4	1,8
Lampung	2 777	4 622	6 016	6 654	5,8	2,7	1,0
Java	76 103	91 281	107 527	120 429	2,0	1,7	1,1
DKI Jakarta	4 576	6 506	8 228	8 385	4,0	2,4	0,2
Java-ouest	21 633	27 490	35 382	43 553	2,7	2,6	2,1
Java-centre	21 877	25 365	28 516	30 857	1,7	1,2	0,8
DI Yogyakarta	2 490	2 745	2 913	3 109	1,1	0,6	0,7
Java-est	25 527	29 175	32 488	34 526	1,5	1,1	0,6
Bali	2 210	2 470	2 777	3 125	1,2	1,2	1,2
Nusa Tenggara-ouest	2 202	2 724	3 369	3 822	2,4	2,1	1,3
Nusa Tenggara-est	2 295	2 722	3 268	3 929	1,9	1,8	1,9
Timor-est	-	553	748	-	-	3,1	-
Kalimantan	5 153	6 721	9 096	10 948	3,0	3,1	1,9
Kalimantan-ouest	2 020	2 483	3 228	3 740	2,3	2,7	1,5
Kalimantan-centre	700	950	1 396	1 802	3,5	3,9	2,6
Kalimantan-sud	1 699	2 069	2 597	2 970	2,2	2,3	1,4
Kalimantan-est	734	1 219	1 875	2 437	5,8	4,4	2,7
Sulawesi	8 535	10 377	12 510	14 446	2,2	1,9	1,4
Sulawesi-nord	1 718	2 091	2 477	2 821	2,2	1,7	1,3
Sulawesi-centre	914	1 289	1 703	2 066	3,9	2,8	2,0
Sulawesi-sud	5 189	6 054	6 981	7 787	1,7	1,4	1,1
Sulawesi-sud-est	714	943	1 349	1 772	3,1	3,6	2,8
Moluques	1 089	1 407	1 853	1 978	2,9	2,8	0,7
Irian Jaya	923	1 146	1 630	2 113	2,4	3,6	2,6
Indonésie	119 233	147 383	179 248	203 457	2,4	2,0	1,3

Source

Recensements de la population 1971, 1980, 1990, 2000

A Sumatra, la population augmente 1,3 fois plus rapidement que la population totale de 1971 à 1990, pour ralentir dans la décennie 1990. Les cartes de l'accroissement de la population depuis 1961 (cartes 23, 24, 25, 26), montrent bien la progression de la population sumatranaise, du sud vers le nord, qui aboutit dès la fin de la décennie 1980 à une décélération rapide de l'accroissement de la population de Lampung, au profit de Bengkulu, reliée par une nouvelle route, et des départements de Sumatra-sud et de Jambi. Cette avancée de la population est à mettre en relation avec les programmes de transmigration et les migrations

Carte 23

Carte 24

Carte 25

Carte 26

spontanées de populations qui viennent défricher de nouvelles terres et pratiquer une agriculture pionnière de cultures de plantation, de café notamment (Lampung, Sumatra-sud et Bengkulu produisent la moitié de la production indonésienne de café), parallèlement à l'ouverture de grandes plantations de palmiers à huile par l'agro-business (Charras et Pain, 1993 ; Ruf et Gérard, 2001). Riau, terre de colonisation agricole depuis l'époque coloniale, apparaît comme le terme septentrional de cette poussée sud/nord, la forte croissance de sa population étant, en dehors de l'agriculture, liée aux emplois générés par l'exploitation pétrolière et par "l'explosion" de Batam et de Bintan, îles situées à quelques encablures de Singapour et aménagées pour en devenir une extension industrielle et balnéaire.

A Kalimantan, où, à l'inverse de Sumatra, l'écart s'accroît entre taux de croissance de la population de l'île et taux moyen indonésien au cours de la décennie 1980, ce sont d'abord les départements de l'est qui bénéficient de la mise en exploitation des ressources énergétiques et forestières, puis ceux du centre, dont la population augmente rapidement.

On observe en revanche à Sulawesi le même phénomène de relative stagnation de la population des anciens centres de peuplement du sud et du nord, en raison d'une forte émigration, alors que celle des départements pionniers du sud-est et du centre s'accélère, comme ceux de Papouasie, autre province pionnière à partir des années 1980. Comportements démographiques et soldes migratoires expliquent ces différences de taux de croissance de la population.

L'accroissement naturel

La transition démographique est déjà largement amorcée en Indonésie. La mortalité y a diminué rapidement depuis l'indépendance, passant de 20‰ à 8‰ en 1996, l'espérance de vie à la naissance passant de 38 ans dans les années 1950 à 63 ans au milieu des années 1990, grâce à une dispersion massive des services sanitaires de base. Le taux de mortalité infantile, même s'il a beaucoup diminué, passant de 145‰ en 1967 à 66‰ en 1994, reste élevé et préoccupant, signe d'une pauvreté persistante et d'une difficulté d'accès aux soins. L'Indonésie est le pays d'Asie du sud-est, exceptée la Thaïlande, qui a connu la plus rapide diminution de sa fécondité. Le taux de natalité est passé de 45‰ à 22‰ naissances de 1960 au milieu des années 1990, le taux brut de fécondité (nombre moyen de naissances vivantes par femmes) passant de 5,7 à 2,5, diminuant dans toutes les tranches d'âges des femmes. Plusieurs facteurs interviennent dans l'explication de cette transition de la fécondité, notamment l'élévation de l'âge au mariage et le recul des naissances chez les très jeunes femmes, les changements de mentalités au sein de familles plus urbanisées et informées par une bonne couverture médiatique, dans un contexte de croissance économique et de participation féminine à l'emploi. La politique de planning familial, lancée à la fin des années 1960, a sans doute apporté la contribution la plus significative à l'abaissement de la fécondité. Par une active politique de sensibilisation et d'information, de distribution de soins et de contraceptifs (l'utilisation des contraceptifs est passée de 0 en 1960 à la moitié des femmes mariées en 1995), le programme de planning familial, aujourd'hui en partie privatisé, a fini par s'imposer

auprès d'une grande partie de la population, contribuant à populariser l'idéal d'une famille de deux enfants (*dua anak cukup*, deux enfants suffisent). Parfois critiqué pour son manque de souplesse, son fonctionnement en termes d'objectifs qui l'ont rendu parfois coercitif, il fait l'objet aujourd'hui d'une réflexion sur la réduction des coûts et la réponse à apporter aux besoins en contraception encore non satisfaits, tels qu'ils apparaissent dans les enquêtes sanitaires (Kasmiyati et Kantner, 1998).

La diminution de la fécondité est générale en Indonésie (carte 27). Les taux tendent à converger mais il subsiste d'importants écarts régionaux, notamment entre l'est et l'ouest indonésien, les provinces de transmigration et les autres, que l'on tente d'analyser en termes socio-économiques ou de différences ethniques, culturelles et religieuses qui déterminent pour partie les traditions du mariage ou l'utilisation d'une contraception traditionnelle. Les provinces qui comptent des groupes catholiques, comme Timor-est (province indonésienne de 1976 à 1999) ou Flores, ou protestants, comme les Moluques, les îles de la Sonde orientales, Sumatra-nord (mais à l'exception de Sulawesi-nord), conservent une fécondité élevée due à une pauvreté persistante qui a gommé en partie les acquis d'une éducation pourtant implantée par les missionnaires antérieurement à d'autres régions (Jones et Raharjo, 1998).

Les ethnies balinaise et javanaise sont connues pour leur bas taux de fécondité, signalé dès les années 1920. A Java-est, qui compte les taux parmi les plus bas, les explications avancées pour les années 1920 comme en 1994 sont les mêmes, à savoir la pauvreté, la dureté du travail agricole et, hier comme aujourd'hui, l'incidence de maladies vénériennes, qui augmentent l'infécondité des femmes mariées (Gooszen, 1999, Kasmiyati et Kantner, 1998). A Java-ouest en revanche, où domine l'ethnie soundanaise, la fécondité reste élevée et la tradition reste au mariage précoce.

Java et Bali ont connu le déclin de fécondité le plus précoce et le plus rapide (Hugo et al., 1987). Ces îles connaissent depuis longtemps des problèmes de pression démographique sur les ressources. Le programme de planning familial y a démarré tôt, dès la fin des années 1960, avec des résultats rapides. Combiné à un solde migratoire négatif, cela contribue à diminuer la concentration de population en Indonésie intérieure.

Les flux migratoires

La carte des principaux flux migratoires en 1990 implique les provinces du centre et de l'est de Java, comme source d'émigration, et celles de l'ouest de Java (dont Jakarta) et du sud de Sumatra comme terres d'immigration. Les provinces bénéficiant d'importants investissements, qu'ils soient publics ou privés, dans l'agriculture et l'agro-industrie d'abord, dans l'industrie ensuite, sont celles dont les soldes migratoires sont les plus positifs. Dans les années 1930, les flux migratoires concernaient l'intérieur de l'île de Java et reliaient Java à la ceinture de plantation du nord-est de Sumatra. Entre 1930 et 1971, les mouvements migratoires se sont intensifiés, Java demeurant la principale île d'origine des migrants, Sumatra la principale île de destination avec en tête la province de Lampung. A Java, Jakarta

Carte 27

se distingue clairement comme une importante destination des migrations intra-insulaires mais elle attire aussi des migrants venus de toute l'Indonésie. La décennie 1970 voit encore s'accroître les flux migratoires avec la révolution des transports à Java et l'augmentation des déplacements maritimes et aériens à travers tout l'archipel. Kalimantan-est émerge aussi comme une importante destination. Si la force d'attraction de Jakarta se confirme, les migrations de Javanais vers les autres îles augmentent plus rapidement que les migrations des populations de l'extérieur vers Java (Hugo et al., 1987). En revanche, cette tendance tend à s'inverser au cours de la décennie 1980, avec le ralentissement de l'émigration des Javanais vers l'extérieur et l'accélération de l'immigration vers Java (tableau 7).

Tableau 7

**Migrations originaires et à destination de Java
d'après le lieu de résidence précédente**

	Date de recensement			Evolution en %	
	1971	1980	1990	1971-80	1980-90
émigrants	2 062 206	3 572 560	5 149 470	73,0	44,1
immigrants	1 067 777	1 225 774	2 434 719	15,0	98,7
solde migratoire	-994 429	-2 346 786	-2 714 751	136,0	15,7

Source

Hugo et Al. 1987, p. 178, Recensements de la population 1990

L'île de Java se trouve donc au cœur des phénomènes migratoires indonésiens. Considérée dans son ensemble, son solde migratoire a toujours été déficitaire. La différenciation majeure à l'intérieur de l'île oppose Jakarta, importante destination de migrations dès 1971 puis surpassée par Java-ouest, aux autres provinces qui fournissent le gros des migrants vers Jakarta mais aussi vers les autres îles. Les mouvements impliquant Java, de loin les plus nombreux, ont cependant tendance à masquer les migrations entre les autres îles. La comparaison des cartes des mouvements récents depuis 1975-80 fait apparaître une complexification des migrations, impliquant davantage les îles extérieures entre elles et notamment les plus orientales (carte 28).

Depuis la fin du XIX^e siècle et l'extension de l'exploitation coloniale des ressources de l'archipel, les parties les plus peuplées de Java apparaissent comme un réservoir de main d'œuvre pour la colonisation agricole de l'est et de l'ouest de l'île, dans lequel ont aussi puisé les intermédiaires chargés de recruter des ouvriers agricoles pour les plantations de la côte nord-est de Sumatra, du sud des Célèbes, d'Ambon et plus tard celles du nord-ouest, du sud-est et de l'est de Bornéo (mines de charbon de la région de Samarinda). Les Javanais ont aussi largement contribué à la mise en valeur du sud de Sumatra, travaillant dans les plantations ou les mines d'étain de Bangka et Belitung, ou comme transmigrants à Lampung ou Bengkulu, encadrés par les premiers programmes gouvernementaux (Gooszen, 1999).

Depuis l'accélération de l'exploitation des ressources primaires exportables dans les îles extérieures et du programme de transmigration au milieu des années 1970, le déficit migratoire de Java a eu tendance à s'accroître. Ces programmes, élaborés à la fin du XIX^e siècle dans le cadre de la politique dite éthique du gouvernement colonial pour tenter d'enrayer la

Carte 28

paupérisation de la population javanaise sous l'effet notamment d'une trop forte pression démographique sur les ressources, vise à déverser dans les îles extérieures le trop plein démographique javanais et des îles surpeuplées : les transmigrants viennent essentiellement de Java, Madura, Bali et Lombok. Le programme s'est ensuite orienté vers une optique le développement et de mise en valeur des îles extérieures, dont les réserves foncières semblent abondantes, alors que l'Indonésie cherche à redevenir autosuffisante en riz. Le milieu des années 1970 marque véritablement un tournant dans la politique de transmigration avec l'accélération du programme, financé par les revenus de la rente pétrolière. Sur les 5,5 millions de personnes transmigrées entre 1905 et 1995, plus de 3 millions l'ont été entre 1976 et 1986. La destination principale a d'abord été la province de Lampung en raison de sa proximité avec Java, puis des villages de transmigrants ont été installés plus au nord à Sumatra-sud, Jambi, Bengkulu, avant de devenir plus nombreux à Sulawesi-sud et sud-est, Kalimantan-ouest et sud, et plus à l'est en Papouasie (tableau 8).

Tableau 8

Evolution de la destination des transmigrants en Indonésie (en % du total des familles)

	Sumatra	Kalimantan	Sulawesi	Autres
1905-69	88,4	1,3	10,3	0
1969-74	78,9	8,3	12	0,8
1974-79	58,4	18,8	21,6	1,2
1979-84	61,8	20,9	11,4	5,9
1984-86	59,7	25,2	9,3	5,8
1987-90	54,6	27,3	10,5	7,6
1991-95	39,8	27,5	10,8	21,9

Source

Bps, Indonesia dalam angka, annuel

Les transmigrants ont entraîné dans leur sillage des migrants spontanés, au moins aussi nombreux que les migrants encadrés par le programme. Par la suite, le programme, partiellement privatisé, s'est ralenti pour être abandonné en 1999, en butte aux critiques et à son coût excessif, pour une efficacité somme toute limitée. Tout au long du XX^e siècle, les Javanais (habitants de l'île de Java) ont donc poursuivi la colonisation agricole des autres îles et ces mouvements, conjugués à un ralentissement précoce de la natalité, ont contribué à réduire la part de l'île dans la population nationale (tableau 9).

Tableau 9

Proportion de la population des grandes îles dans la population totale en Indonésie (en %)

	1930	1971	1980	1990	2000
Java	69,00	63,78	61,93	59,99	59,19
Sumatra	14,00	17,44	18,99	20,35	20,97
Sulawesi	7,00	7,15	7,04	6,98	7,10
Kalimantan	4,00	4,32	4,56	5,07	5,38
Bali	2,00	1,85	1,68	1,55	1,54
autres îles	5,00	5,45	5,80	6,06	5,82

Source

1930, Hugo et al., 1987 p.31, Recensements de la population 1971, 1980, 1990, 2000

La réorientation des politiques économiques du milieu des années 1980 vers le soutien à l'industrie manufacturière, évoquée précédemment, a favorisé l'industrialisation de Java et provoqué d'importants mouvements migratoires vers Jakarta et Java-ouest. Si les migrations des Javanais vers l'extérieur sont essentiellement des migrations rurales de paysans à la recherche de terres, les migrations vers Java se dirigent vers les zones urbanisées, où l'on trouve les meilleures formations et les emplois les plus qualifiés. Depuis la fin des années 1980, on y trouve aussi davantage d'emplois non qualifiés dans l'industrie et les services formels et informels. Cela a contribué à réduire le déficit migratoire de Java (tableau 7). Le phénomène est encore plus visible à l'examen des déplacements les plus récents, enregistrés entre 1985 et 1990 (en l'absence des données du recensement 2000 sur la question). 963 000 émigrants par rapport à 774 000 immigrants à Java, soit un écart qui se réduit par rapport aux recensements précédents. Plus que Jakarta, c'est le Botabek qui a connu une croissance rapide du fait du débordement de l'urbanisation au delà des limites de la Zone spéciale de Jakarta (chapitre 2). La concentration des créations d'emplois autour de Jakarta, en polarisant les migrations vers le binôme Jakarta - Java-ouest, a inversé la tendance séculaire d'une émigration des Javanais vers l'extérieur, en diminuant le nombre de candidats javanais à l'émigration hors de Java en faveur des migrations intérieures à l'île et en augmentant les migrations des Indonésiens des autres îles vers Java. Ce processus a probablement marqué une pause du fait de la crise de 1997. Sans elle, la décennie 1990 aurait connu un bilan migratoire neutre, voire positif en faveur de Java.

Après Jakarta, la province où l'évolution est la plus marquante est Lampung, dont la croissance a été rapide au cours du siècle et qui, en 1990, n'est plus qu'une destination mineure des flux migratoires. Lampung envoie même des migrants vers l'extérieur : ce n'est plus une destination de la transmigration depuis les années 1980 et sa proximité avec Java-ouest facilite, à l'inverse, les migrations de retour d'une deuxième génération de transmigrants survivant difficilement dans une province trop densément peuplée, avec comme alternative les migrations vers la capitale ou vers la frontière agricole plus au nord, notamment à Bengkulu. La carte de la proportion d'immigrants par provinces met en évidence les tendances lourdes des mouvements migratoires (carte 29), plaçant en exergue, outre Jakarta, les provinces d'accueil disposant de réserves foncières et de ressources, à Sumatra, Kalimantan, Sulawesi et en Papouasie.

Les données, pourtant partielles, de l'enquête inter-censitaire de 1995, portant sur les flux plus récents intervenus entre 1990 et 1995 (carte 30), confirment l'attractivité de certaines provinces, Kalimantan-est et sud, et font apparaître de nouvelles destinations : Riau, en raison du développement de Batam et de Bintan, d'une part, et Bengkulu et Sulawesi centre, qui connaissent un mouvement rapide de colonisation agricole spontanée, d'autre part. D'autres provinces jusqu'alors attractives ne le sont plus : Jakarta qui se déverse sur Java-ouest, dont le taux de croissance de la population est d'autant plus rapide que la fécondité y reste élevée, alors que se confirme la domination des migrations intra-javanaises ; Lampung qui se déverse sur Sumatra-sud, Bengkulu et Java-ouest. Certaines provinces sont des provinces d'émigration. La pauvreté des ressources disponibles comparée aux densités élevées explique

Carte 29

Carte 30

les soldes négatifs des provinces des îles de la Sonde, qui envoient des migrants à Java, à Bali et à Sulawesi (avec d'importants flux inverses aussi).

La présence de groupes ethniques culturellement et historiquement mobiles, installés aujourd'hui à travers tout l'archipel, explique aussi des soldes migratoires négatifs. Les Batak de Sumatra-nord et les Minangkabau de Sumatra-ouest ont largement participé à la colonisation agricole d'autres régions de Sumatra et on les retrouve dans les villes de Java. Les Bugis de Sulawesi-sud sont agriculteurs, marins et marchands. Les Minahassa de Sulawesi-nord et les Banjar de Kalimantan-sud migrent, eux aussi, facilement hors de leur région. Pendant longtemps, les migrations sont surtout masculines ce qui marque l'équilibre entre les sexes dans les populations locales, déficitaires en hommes dans les départements d'émigration, l'inverse dans les départements d'accueil (carte 31). L'augmentation de la participation féminine aux migrations, et surtout celle des jeunes femmes de 15-24 ans vers les villes, est un des phénomènes marquants des années 1980 et 1990 (Supas, 1995).

Jusqu'en 1990, les recensements de population ne captent qu'une partie des migrations de population puisqu'ils ne recensent que les migrants inter-provinciaux, présents dans leur nouvelle province de domicile depuis au moins 6 mois. On sait cependant grâce à de nombreuses études ponctuelles que les migrations temporaires sont une composante essentielle de la mobilité et qu'elles se sont accélérées avec l'amélioration des moyens de transport, la diffusion des médias, l'élévation du niveau d'éducation, l'urbanisation et l'industrialisation. Quoique traditionnelle en périodes creuses des calendriers agricoles, la mobilité temporaire vers les villes semble avoir fortement augmenté depuis la décennie 1980 avec les possibilités offertes dans les secteurs secondaires et tertiaires de l'économie. Les réseaux sociaux, comme les différents intermédiaires (recruteurs), contribuent à orienter ces migrations.

La diversification des emplois ruraux en dehors du secteur agricole, surtout à proximité des grandes villes, constitue un indicateur indirect de l'importance des migrations circulaires ou temporaires vers les villes. Cette diversification s'est accentuée avec les effets de la Révolution verte qui, à terme, a contribué à réduire le nombre d'emplois agricoles par la mécanisation et une organisation plus rationnelle de la production (emploi de brigades d'ouvriers agricoles par exemple). Actuellement la généralisation du semis direct et de l'emploi d'herbicides libère une main d'œuvre agricole supplémentaire. Au milieu des années 1990, on estimait qu'à Java un emploi urbain sur six était occupé par des migrants temporaires, échappant aux recensements (Hugo, 1997). L'enquête inter-censitaire de 1995 permet déjà de mieux saisir ces migrations vers les villes, grâce à une définition plus fine des migrants (la population qui franchit les limites des communes, rurales ou urbaines). Elle montre que dans les cinq années précédant l'enquête (1990-1995), 2,4% de la population a changé de domicile, dont 61% pour se rendre en ville. Telle était en tous cas la situation tant que l'Indonésie connaissait une croissance économique rapide. Les résultats du recensement de 2000 devraient être plus explicites, le recensement prenant en compte, comme l'enquête inter-censitaire de 1995, le franchissement des limites des communes, pour autant que les conditions difficiles de sa réalisation (crise économique, affrontements ethniques et religieux) ne nuisent pas à sa fiabilité.

Carte 31

4 Formation des territoires aux échelles nationales : comparaison avec les pays voisins de l'Indonésie

4.1 Structures spatiales d'un pays continental, la Thaïlande

La comparaison de l'Indonésie avec un pays continental, la Thaïlande, montre la similitude du double processus, visible dans les mouvements migratoires, d'extension du peuplement vers les marges par la colonisation agricole et de concentration vers la zone centrale par les migrations en direction de la capitale. Le processus de peuplement et d'intégration territoriale thaïlandais a atteint des résultats qu'envie probablement le gouvernement indonésien, en butte aux forces centrifuges qui s'expriment plus librement depuis 1998, les armes à la main dans certaines régions. Après une occupation du territoire progressive par l'avancée de la frontière agricole, la population est bien répartie grâce à l'amélioration du réseau routier et la multiplication des échanges entre la plaine et les étages montagneux au nord et à l'ouest. Alors qu'en Asie du sud-est, les contrastes sont parfois extrêmes dans la répartition de la population, entre hautes et basses terres dans les pays continentaux, entre côtes et intérieur dans les Etats insulaires, ils sont comparativement peu marqués en Thaïlande où la densité moyenne de population est de 110 habitants au km².

La Thaïlande du début du XIX^e siècle est un territoire sous-peuplé. Les 1 à 3 millions d'habitants, selon les estimations, se regroupent, alors, autour de centres politiques d'importance inégale le long des cours d'eau dans les vallées et les bassins du nord, dans le delta de la Chao Phraya, sur la côte du golf de Thaïlande, le long du Mekong et des rivières Mun et Chi au nord-est et surtout dans le couloir reliant Chainat au golf de Thaïlande où la moitié de la population se serait trouvée concentrée. La population se répand à partir de ces noyaux de peuplement à mesure que progresse la zone cultivée, à la faveur d'aménagements hydrauliques dans le delta de la Chao Phraya et de défrichements en amont de la partie deltaïque, vers les vallées du nord et du nord-est. Cette mise en valeur agricole nécessite une main-d'œuvre abondante, longtemps fournie par l'immigration de paysans chinois.

L'immigration est ainsi en partie responsable de l'augmentation de la population, du XVIII^e siècle à la première moitié du XX^e siècle et l'arrivée des Chinois contribue pour moitié à l'accroissement de la population. La politique expansionniste mise en œuvre pendant la seconde guerre implique une augmentation sensible du nombre de Siamois, le cap des 100 millions d'habitants (au lieu des 15 millions de l'époque) étant l'objectif du gouvernement de Phibun Songkhram (1938-1944). Après guerre, les impératifs de sécurité face au "péril communiste" rendent compte du maintien d'une politique nataliste jusqu'en 1956 : la croissance démographique s'accélère, la population augmente d'au moins 3% par an, des années 1950 aux années 1970. Mais l'immigration n'en est plus responsable : après la révolution chinoise, l'Immigration Act, promulgué en 1949, ferme la frontière, jusqu'à réduire à 2 000 le nombre de Chinois autorisés à passer chaque année sur le territoire thaïlandais dans les années 1960. Quant aux réfugiés, qui vont affluer aux frontières orientales au fur et à mesure que se durcit le conflit vietnamien et à la suite de la prise du pouvoir par des régimes

communistes au Laos et au Cambodge, ils ne seront jamais comptabilisés dans la population thaïlandaise, étant réputés résidents temporaires, du moins lorsqu'ils ne se sont pas fondus dans la population *Isan* du nord-est. C'est donc à l'accroissement naturel que l'on doit la forte augmentation de la population au tournant du XX^e siècle, soutenu par une politique nataliste à vocation nationaliste alors que le taux de mortalité diminue à la faveur des programmes d'éradication de la malaria.

La "révolution démographique" des années 1970

C'est en 1970 qu'une politique de contrôle des naissances est promulguée, entraînant, comme en Indonésie, le déclin rapide des taux de natalité (carte 32). La Thaïlande connaît alors une véritable révolution démographique, le pays connaissant le plus fort déclin de fécondité des pays en développement. La réceptivité des mentalités, probablement liée à l'alphabétisation, à l'efficacité du réseau national d'information, au développement rapide des communications, figure parmi les principaux facteurs qui expliquent une rapide adoption par les femmes des moyens contraceptifs mis à leur disposition dans les cliniques de planning familial. 15% des femmes mariées en âge de procréer utilisent des contraceptifs en 1970 : elles sont 68,4% au recensement de 1990. Le déclin de la fécondité est si rapide que la Thaïlande entre dans la décennie 1990 avec une fécondité inférieure au seuil universel de remplacement (2,1 enfants par femme).

Un décalage chronologique existe entre régions et entre zones rurales et urbaines. En témoignent les enquêtes démographiques menées régulièrement par le Bureau des statistiques, le Nso (Survey of population change) : en 1996, le taux de fécondité des femmes résidant dans les municipalités, taux largement influencé par la situation de Bangkok dont les migrants ont une fécondité faible, est de 1,3 enfants par femme contre 2,3 enfants en zones rurales. Cependant, le déclin se constate partout, plus rapide depuis le début de la décennie 1990 dans le monde rural, qui tend à rattraper l'urbain. Les taux de mortalité, également encore supérieurs en zone rurale (6,5‰) qu'en zone urbaine (4,1‰), ont aussi tendance à se rapprocher.

Il existe des différences régionales dans les taux de fécondité. Le déclin des taux de fécondité et de natalité est général mais décalé dans le temps pour le nord-est et le sud, maintenant une forte pression démographique sur les terres cultivées, y favorisant les migrations vers les fronts pionniers agricoles. La pauvreté et le faible niveau de développement du nord-est ne suffit pas à expliquer ces comportements démographiques car ils concernent aussi le nord. La diversité des situations locales influence des taux calculés à l'échelle régionale. La présence d'une population musulmane au sud rend compte des écarts observés entre cette région et la moyenne thaïlandaise. On ne peut attribuer à des interdits religieux la natalité élevée de cette population, puisque les politiques de limitation des naissances ont connu d'excellents résultats dans les pays musulmans voisins, la Malaysia et l'Indonésie. Ce comportement, lié aussi à un moindre niveau de développement, est plutôt l'expression d'une différence par rapport aux Thaïs.

Carte 32

Le débat est ouvert quant aux perspectives de poursuite du déclin de la fécondité. L'évolution des comportements à l'égard du mariage (âge plus tardif, fréquence du célibat), qui pourraient faire évoluer le nombre moyen d'enfants par femme, plaident pour sa poursuite. Mais des tendances sociales lourdes, idéalisant la famille de deux enfants, devraient freiner le processus.

Le vieillissement de la population, augmentant le nombre de décès, ne permet pas d'envisager un abaissement sensible du taux de mortalité (6‰). Bangkok, où des capitaux se sont investis dans les infrastructures sanitaires modernes, a été la première concernée, dès les années 1960, par la chute spectaculaire du taux de mortalité et de mortalité infantile. Le niveau de la mortalité infantile des moins de 1 an, qui touche les garçons plus que les filles et s'élève encore en 1995-96 à 26,1‰ et à 31,4‰ si l'on considère la mortalité des moins de cinq ans, demeure partout préoccupant, même en ville (15,2‰) et particulièrement dans les régions périphériques où la pauvreté rurale reste endémique. Les minorités montagnardes des reliefs du nord et de l'ouest ont, pour autant que l'on puisse le savoir compte tenu des difficultés d'enregistrement des nouveau-nés, des taux de fécondité et de mortalité infantile supérieurs à la moyenne, du fait de la pauvreté et de la difficile accessibilité aux services de santé.

Le déclin de la fécondité a des conséquences sur la pyramide des âges thaïlandaise qui se rétrécit à sa base, sauf dans le nord-est et le sud où la fécondité reste forte, et commence à s'élargir à son sommet : la structure par âge de la population va vers un vieillissement général de celle-ci. La diminution du nombre des naissances abaisse d'autant les taux de dépendance des jeunes. Le taux élevé de scolarisation en primaire, atteint par la Thaïlande, est ainsi facilité par la diminution du nombre d'enfants d'âge scolaire. La population d'âge actif a en revanche continué d'augmenter jusqu'au milieu des années 1990, absorbée par l'industrialisation et la tertiarisation de l'économie. La courbe s'infléchit à la fin de la décennie 1990, remettant en cause le modèle de développement fondé sur l'industrie à forte utilisation de main-d'œuvre, déjà mis à mal par la perte de compétitivité de la Thaïlande par rapport à des pays voisins. Quant aux plus de 60 ans, ils devraient représenter près de 10% de la population en 2010 et nécessitent une réflexion quant à leur prise en charge, l'espérance de vie atteignant 70 ans chez les hommes et 75 ans chez les femmes.

Des migrations vers la frontière agricole et vers Bangkok

Outre l'accroissement naturel, le solde migratoire entre aussi dans l'explication des rythmes de croissance de la population dans les provinces (carte 33). Les flux inter-régionaux récents, qui impliquent des déplacements franchissant les limites des régions pendant les cinq années avant le recensement, font apparaître dans les schémas migratoires, pour la dernière date disponible (1985-90), la domination du Nord-est, dont le solde migratoire est négatif avec toutes les régions, du Centre et de Bangkok (carte 34). Les échanges entre le Centre et Bangkok sont importants en raison de la péri-urbanisation qui affecte les provinces limitrophes de la capitale et du fait des migrations de retour de migrants de Bangkok, natifs du Centre. Le Nord-est, région densément peuplée et peu développée, est le plus gros pourvoyeur de migrants vers le Centre et Bangkok. Les migrations vers le Centre sont pour partie urbaines, pour partie agricoles de par le dynamisme d'un secteur agricole largement diversifié.

Carte 33

Carte 34

L'examen de l'évolution des migrations inter-régionales depuis 1955-1960 fait apparaître une tendance à l'amplification, malgré un palier entre 1975 et 1980, et au changement de nature des mouvements migratoires, les migrations inter-régionales à destination de Bangkok l'emportant sur les autres mouvements migratoires. Dans les années 1950 et 1960, les migrations vers les fronts pionniers agricoles rendent compte de mouvements vers le Centre, le Nord (d'autant que le nord de la plaine centrale appartient à cette entité) et le Nord-est. Le Centre apparaît alors comme une destination majeure de ces mouvements migratoires, la mise en valeur des terres non rizicoles s'y faisant à un rythme accéléré, en direction des marges de la plaine centrale, vers l'ouest et le sud-est où se sont développées les premières plantations de manioc et de canne à sucre. Jusqu'aux années 1980, l'essentiel des migrations se produit d'ailleurs vers les marges agricoles, à l'intérieur même des limites régionales. Dans le Nord, les cultures ont progressé des étroits bassins d'effondrement vers les reliefs alentours. Dans le Nord-est, l'écoumène s'est étendu au détriment de la forêt, en direction des reliefs du Petchabun qui séparent le plateau de Khorat de la plaine centrale et vers le nord au delà des monts Phu Phan. Dans le Sud, enfin, la mise en exploitation des terres de l'ouest puis du centre de la péninsule explique que les migrations y soient longtemps restées intra-régionales.

Alors qu'en Indonésie la colonisation agricole se poursuit, générant des migrations de population spontanées, impliquant Java mais aussi les îles extérieures, la frontière agricole est en revanche quasiment fermée en Thaïlande. Les premiers résultats du recensement 2000 font apparaître une progression de la population vers les reliefs de l'ouest et du nord-ouest (carte 35), où l'on continue à défricher mais à un rythme ralenti compte tenu des conditions écologiques et des politiques de protection environnementales prises par les autorités de Bangkok.

Contrairement à l'Indonésie, il n'y a pas eu à proprement parlé de politique de colonisation agricole "dirigée" de grande ampleur. L'extension du domaine cultivé est le fruit de défrichements et de migrations spontanées de petits paysans, l'Etat intervenant peu dans l'organisation de ces mouvements. Des programmes ponctuels de réinstallation de populations sur des terres appartenant au domaine public ont, certes, existé depuis la première moitié du XX^e siècle. Ainsi, le programme de *self-help settlement*, initié en 1940 par le département des affaires sociales du ministère de l'intérieur, avait pour objectif d'augmenter la production agricole par l'extension des surfaces cultivées, l'installation de nouvelles communautés, stables, autour de centres commerciaux et agro-industriels, et de procurer de la terre aux paysans qui n'en avaient pas. L'état se chargeait d'améliorer les infrastructures sociales et de communication et de fournir des prêts à bas taux aux paysans. Au terme des années 1970, 58 villages ont été ainsi créés dans 58 provinces. Mais cette politique est abandonnée à partir du 4^e plan (1977-1981), en faveur de programmes touchant au développement rural, au développement de pôles de croissance urbains pour favoriser la décentralisation de l'urbanisation et de l'industrialisation. Globalement, c'est davantage par l'amélioration des infrastructures de communication et d'irrigation que l'Etat a contribué à l'avancée de la frontière agricole que par l'intervention directe sur la création de nouveaux villages.

Carte 35

C'est au cours de la décennie 1970 que les migrations vers Bangkok commencent à supplanter les autres destinations, alors que le nombre total de migrants diminue, indiquant le début du processus de fermeture de la frontière agricole et la stabilisation de l'habitat rural. Bangkok devient alors la première destination des migrations inter-régionales, avec un solde migratoire positif avec toutes les régions. C'est la première destination des migrants du Nord-est, le plus gros pourvoyeur de migrants inter-régionaux, une destination en forte progression en 1975-80 par rapport à la période précédente. Les activités agricoles contribuent toujours à faire du Centre une région attractive, d'autant que le départ des natifs du Centre vers Bangkok crée une pénurie saisonnière de main d'œuvre agricole sensible dès les années 1970. Les migrations en direction de la zone péri-urbaine de Bangkok, les provinces limitrophes puis celles de l'Eastern seaboard (la côte sud-est du golf de Thaïlande où des infrastructures portuaires et industrielles ont été développées pour décongestionner Bangkok) s'intensifiant davantage au cours de la décennie suivante. La monopolisation par Bangkok et le Centre des migrations inter-régionales s'accroît au cours de la décennie 1980.

Dès 1975-80, les migrations inter-régionales surpassent en nombre les mouvements à l'intérieur des régions. L'attraction de Bangkok devient plus forte à mesure que les nouvelles terres agricoles se raréfient, qu'une économie diversifiée prend le relais de la colonisation agricole, obligeant les migrants à franchir de longues distances pour se rendre à Bangkok et dans les provinces limitrophes du Centre (carte 36).

Le Sud, isolé par la distance qui le sépare des autres régions, connaît aussi beaucoup de mouvements migratoires mais qui se produisent essentiellement à l'intérieur de la région, notamment entre la côte est, plus anciennement peuplée et mise en valeur, et la côte ouest. Cependant, le Sud n'échappe pas à la tendance générale de l'allongement de la distance des mouvements migratoires en liaison avec les migrations vers Bangkok. Autre particularité du Sud, la moitié des mouvements migratoires concernent la Malaysia. Région attractive jusqu'aux années 1950, le Sud a depuis un solde migratoire négatif, d'autant que les taux de natalité, qui y sont demeurés élevés, accentuent localement la pression démographique sur les ressources.

Les migrations des zones rurales vers d'autres zones rurales dominent encore largement pendant la décennie 1980²⁰, comme dans la plupart des pays en développement où une majorité de la population vit dans les zones rurales (tableau 10). Tous les mouvements vers les zones rurales ont cependant eu tendance à décliner depuis les années 1960. Ces déplacements apparaissent davantage comme des déplacements de proximité, alors que les mouvements vers les villes sont à plus longue distance, franchissant les limites régionales.

Carte 36

Tableau 10

Population (≥ 5 ans) par type de migration et période de migration (ou années de migration) en Thaïlande

	1965-70		1975-80		1985-90	
	Population	En %	Population	En %	Population	En %
urbain / urbain	297 000	8,9	506 000	17,2	545 100	13,5
rural / urbain	348 000	10,5	420 600	14,3	738 400	18,4
inconnu / urbain	118 400	3,6	98 300	3,3	165 200	4,1
rural / rural	2 086 700	62,6	1 532 900	52,0	1 645 100	40,9
urbain / rural	180 400	5,4	278 300	9,4	508 900	12,6
inconnu / rural	300 600	9,0	111 600	3,8	423 400	10,5
Total des migrants	3 331 100	100	2 947 700	100	4 026 100	100

Source

Recensements de la population 1970, 1980, 1990

Urbanisation et industrialisation

Plus fortement qu'en Indonésie, où la frontière agricole n'est pas fermée, la dynamique urbanisation/industrialisation autour de la capitale est devenue dominante comme facteur de répartition de la population en Thaïlande. L'industrie y présente des caractéristiques de concentration spatiale encore plus prononcées, d'autant que la Thaïlande ne dispose pas de ressources naturelles dont l'extraction ou le traitement seraient susceptibles de créer des enclaves industrielles hors de Bangkok. L'industrie, concentrée autour de Bangkok jusqu'à la fin des années 1970, a commencé à se diffuser dans les régions à la faveur de l'accélération de l'industrialisation, à la suite du changement de politique économique du milieu des années 1980. Comme en Indonésie et la plupart des pays de l'Asie du sud-est, la Thaïlande a opté, à cette époque, pour la libéralisation et l'ouverture de son économie et cherché à promouvoir les industries exportatrices, ce qui lui a permis de profiter de la nouvelle vague de délocalisation des activités industrielles des économies d'Asie du nord-est.

Le déploiement spatial de l'industrie répond à plusieurs logiques : l'implantation des établissements manufacturiers près des zones de nouvelles productions agro-alimentaires (conserverie...), la création ou le développement d'ateliers pour satisfaire les nouveaux besoins des ruraux en biens de consommation et l'essaimage des industries d'exportation. Pour ces dernières, il s'agit d'un processus de délocalisation interne, dans le but de profiter en régions de coûts moins élevés tout en se rapprochant de nouveaux marchés captifs de l'Asie du sud-est continentale orientale. Dans ce cas, on a un effet tremplin de la capitale vers les régions périphériques qui lui sont les mieux reliées ou qui disposent de ressources (foncières, en main d'œuvre) bon marché ou abondantes, processus que l'on a pu observer dans le cas de Java-est en Indonésie.

Le déploiement spatial s'est effectué vers les provinces proches des capitales. En Thaïlande, les 3/4 des entreprises industrielles, en 1996, se localisent dans un rayon de 100km autour de Bangkok (carte 37). Elles sont particulièrement nombreuses sur le littoral sud-est du golf de Thaïlande et autour de Nakhon Ratchasima, deux entités bien reliées à la capitale, et entre elles, et qui bénéficiaient, avant la crise de 1997, de mesures incitatives de la part du Board of Investment, agence chargée d'autoriser les investissements industriels et de favoriser

Carte 37

l'implantation des entreprises hors de Bangkok. En régions, à une autre échelle, une juxtaposition d'espaces vides et de zones de concentration industrielles se reproduit autour des grandes villes, Chiang Mai au nord, Nakhon Ratchasima au nord-est et Songkhla-Hat-Yai au sud (Kermel-Torrès et Schar, 2000).

Malgré cette dynamique industrielle et un Pib par habitant élevé à l'échelle de l'Asie du sud-est, la Thaïlande demeure un des pays les moins urbanisés d'Asie du sud-est (31% en 2000 selon le recensement). La croissance de la population urbaine entre 1980 et 2000 (2,4%) est pourtant le double de celle de la population rurale (1,2%) mais elle est lente comparée au rythme et aux écarts enregistrés en Indonésie (tableau 11).

Tableau 11

Croissance de la population urbaine, rurale et totale en Thaïlande (en % par an)

	1970-80	1980-90	1990-00	1980-00
Taux de croissance de la population urbaine	5,32 *	3,4 **	1,62 **	2,4 **
Taux de croissance de la population rurale	1,37	1,51	0,82	1,2
Taux de croissance de la population totale	2,68	1,98	1,06	1,5

* municipalités ** municipalités et districts sanitaires de plus de 5 000 habitants

Source

Recensements de la population 1970, 1980, 1990, 2000

La première explication réside dans les problèmes de définition de l'urbain. L'appréciation de la dynamique urbaine est biaisée par une définition de l'urbain restrictive et de nature administrative. Seule la population des municipalités (*thesaban*), dont la création relève d'une décision politique du gouvernement (décret royal de 1953 sur les municipalités), est comptabilisée en 1970 dans la population urbaine. Or, le pouvoir hautement centralisé répugne aux dévolutions de pouvoir inhérent au statut de municipalités, statut qui leur confère, après l'élection d'un maire et d'un conseil municipal, des pouvoirs de décision en matière de gestion urbaine, qui assouplit quelque peu le contrôle du gouvernement central. Ainsi, de 117 municipalités en 1947, on en compte seulement 139 en 1996. Dans les recensements de 1980 et de 1990, le bureau national de statistique (Nso) comptabilise la population des "districts sanitaires" (*sukhaphiban*) de plus de 5 000 habitants en plus de celle des municipalités. Ces "districts sanitaires" sont des unités territoriales au sein desquelles la présence d'infrastructures sanitaires est utilisée comme indicateur, minimum, de fonctions et d'activités urbaines, en l'absence d'une recherche de critères plus multiformes de l'urbain, comme cela a été réalisé en Indonésie. La gestion des "districts sanitaires" urbains demeure, de fait, entre les mains du gouvernement central (les représentants élus du comité sanitaire chargé de sa gestion y sont minoritaires par rapport aux représentants du gouvernement central dans le district), ce qui explique que peu d'entre eux, même les plus grands, aient été promus au rang de municipalités. C'est seulement en 1999, dans le cadre du processus de décentralisation, que les "districts sanitaires", toutes tailles confondues, ont été promus municipalités, portant le nombre de celles-ci à 1 131. Le recensement de la population 2000 est donc revenu à une définition administrative de l'urbain, à savoir que la population urbaine est celle qui vit dans les municipalités.

Une seconde explication se trouve dans les dates retenues. Le recensement thaïlandais 2000 inclut dans la population urbaine la population d'anciens "districts sanitaires" de petite taille, qui font plutôt figure de bourgs bien que promus municipalités. Leur population ne semble pas, de façon générale, croître rapidement. En témoigne l'écart de taux de croissance de la population urbaine que l'on observe, entre 1980 et 1990, si l'on inclut tous les "districts sanitaires" dans la population urbaine (taux de croissance de la population urbaine de 3,1% par an) ou seulement celle des "districts sanitaires" de plus de 5 000 habitants (taux de croissance de la population urbaine de 3,4% par an). D'autre part, ce dernier recensement a produit des données de population urbaine, alors que la crise de 1997, qui a durement affecté l'économie urbaine, a ralenti le rythme de croissance des villes, comme l'indiquent aussi les premiers résultats du recensement 2000 en Indonésie. La décrue a-t-elle été si rapide en Thaïlande que l'urbanisation, supposée rapide du début de la décennie 1990, en relation avec l'explosion industrielle, en a été gommée ?

Autres témoignage du différentiel enregistré entre la Thaïlande et l'Indonésie quant au rythme de l'urbanisation : la part des migrations vers les villes dans l'enquête inter-censitaire indonésienne est plus élevée que celle relevée pour la Thaïlande. Là encore, les dates des données ne sont pas totalement comparables, car le recensement indonésien de 1990 ne permet pas de discriminer les migrations urbaines, d'où le recours à l'enquête de 1995. Mais l'antériorité de l'industrialisation en Thaïlande, qui a connu une croissance économique à deux chiffres dès la fin de la décennie 1980, autorise cette comparaison (tableau 12).

Tableau 12

Migrations "récentes" et proportion de ces migrations en Indonésie et en Thaïlande

	Indonésie 1990-95	Thaïlande 1985-90
nombre de migrants "récents"	4 201 457	4 026 100
urbain / urbain	34,8	13,5
rural / urbain	26,2	18,4
rural / rural	25,1	40,9
urbain / rural	13,9	12,6
non réponse	-	14,6
total	100	100

Source

Supas 1995 (Indonésie), Recensement de la population 1990 (Thaïlande)

En définitive, il faut rechercher dans les modalités du développement économique thaïlandais, fondé sur le secteur agro-industriel, la raison de cette faible urbanisation. L'avancée de la frontière agricole, à une échelle parfois très localisée, a longtemps absorbé le surcroît d'actifs et de population rurale, limitant les migrations vers les villes. Le pays est demeuré longtemps sous-peuplé, ce qui n'a pas non plus favorisé l'émergence de petits centres-marchés, de services à la population. Les migrations vers la région de Bangkok ont ensuite pris le relais des migrations vers la frontière agricole. Cependant, depuis les années 1990, les mobilités urbaines se doublent de plus en plus d'une diversification des emplois des ruraux en dehors de l'agriculture, rendue possible par la percolation de la croissance jusqu'au niveau des villages, ce qui ralentit aussi l'urbanisation physique.

Enfin, les recensements documentent essentiellement les migrations permanentes ou semi-permanentes (de plus longue durée), qui ne constituent qu'une partie des migrations, plus encore en Thaïlande où les distances sont plus courtes et les moyens de communication plus rapides qu'en Indonésie. Les migrations recensées font apparaître un profil de migrants sélectif : jeune, célibataire, au niveau d'étude plus élevé que la moyenne. Mais les recensements occultent l'essentiel des migrations temporaires ou circulaires de courte durée, autrefois traditionnelles en période creuse du calendrier agricole, les multi-migrations qui font partie des stratégies individuelles des ménages paysans et qui ont fortement augmenté en Thaïlande depuis les années 1970 et en Indonésie depuis les années 1980. Là, le profil des migrants est moins sélectif, quant aux âges, statuts matrimoniaux, avec un niveau d'études plus bas.

Malgré un faible taux d'urbanisation, le processus d'urbanisation est bien amorcé en Thaïlande puisque la population urbaine augmente plus rapidement que la population rurale, notamment dans les provinces peu urbanisées et celles de l'axe d'urbanisation du Nord-est (carte 38). Le processus d'urbanisation est souvent reconnu à posteriori par la création de nouvelles municipalités dans les régions de peuplement récent où de nouvelles entités administratives ont été créées.

Le semis urbain thaïlandais présente deux caractéristiques majeures : la primauté urbaine de Bangkok et une répartition axiale, régulière, des autres villes, fortement structurée par les voies de communication sur lesquelles se détachent quelques importantes capitales régionales.

Le pays dispose d'une capitale de la taille de celle de ses voisins malgré un faible taux d'urbanisation, mais sa primauté est beaucoup plus importante que celle de la capitale indonésienne. La primauté de Bangkok s'exprime par le rapport de population, de 1 à 30, entre la population de la ville (8 millions d'habitants dans la zone métropolitaine) et celle de la seconde ville du pays (Nakhon Ratchasima avec 250 000 habitants). Bangkok et les cinq provinces limitrophes regroupent en 1996 la moitié de la population urbaine du pays. Cette primauté se manifeste aussi dans la concentration des activités, des richesses et des pouvoirs de décision, qui puise ses racines dans la localisation de la ville à la convergence des principaux axes de communication, fluviaux puis ferroviaires et routiers et dans un mode de gestion du territoire centralisé. Les souverains siamois, Mongkut (1851-1868) et Chulalongkorn (1868-1910) ont impulsé, dès le milieu du XIX^e siècle, le développement agricole du delta de la Chao Phraya et, à la fin du siècle, le processus d'intégration des marges et de réorientation des flux vers Bangkok, qui va parvenir à monopoliser le commerce international, en conjuguant les fonctions de principal port maritime et fluvial du pays. Les moyens utilisés sont l'intégration administrative des territoires, par le passage d'une structure traditionnellement concentrique, de contrôle décroissant du centre vers la périphérie, au maillage régulier d'une administration territoriale, aux principaux échelons desquels sera représentée l'administration centrale (Bruneau, 1995). La construction d'un réseau ferré, puis routier, en étoile à partir de Bangkok, facilité il est vrai par la localisation de Bangkok et la compacité du territoire thaïlandais, parachève le processus.

Carte 38

Comme autour de Jakarta, la primauté de la province de Bangkok s'est stabilisée au profit d'une vaste zone métropolitaine, comprenant plusieurs centres spécialisés, polarisant le territoire thaïlandais, qui présente des modalités de développement similaires à celles décrites pour Jakarta : une spécialisation de plus en plus forte des activités du centre-ville en faveur du tertiaire supérieur, un redéploiement des activités industrielles et des lotissements résidentiels en périphérie. Autour de Bangkok, la structure urbaine est auréolaire, les provinces les plus urbanisées se situant à proximité immédiate de la capitale. Le tissu urbain y est dense en direction de l'ouest vers Ratchaburi, du nord vers Ayuthaya et du sud-est où les infrastructures de l'Eastern seaboard ont favorisé le développement d'une urbanisation en ruban le long des voies d'eau et des routes reliant Bangkok à Rayong. Un quasi-continuum urbain s'observe ainsi de Chonburi à Pattaya, via des municipalités nouvellement reconnues (en 1999), parfois très peuplées comme Ao Udon, qui compte 71 000 habitants, la densification du bâti se poursuivant aujourd'hui vers le sud. Depuis l'aménagement de l'Eastern seaboard au début des années 1990, la population de Chonburi et de Rayong a doublé, passant de 378 300 en 1980 à 760 500 en 2000.

Hors de Bangkok, des axes d'urbanisation sont en cours de structuration : l'axe Bangkok-Udon Thani, plus affirmé que l'axe Bangkok-Chiang-Mai, et l'axe Surat Thani-Songkhla. La répartition spatiale des principales villes secondaires, d'environ 150 000 à 250 000 habitants, est conditionnée par la distance qui les sépare de Bangkok. La concentration des fonctions dans la capitale empêche le développement, à proximité, de centres urbains importants en dehors des grandes villes de banlieue comme Nonthaburi ou Pak Kret, fonctionnellement liées à la Bangkok. C'est seulement au-delà de la plaine centrale, que l'on trouve, avec une répartition plus lâche, des grandes villes comme Nakhon Ratchasima, Chiang Mai, Udon Thani ou Songkhla. Certaines sont les capitales d'anciens royaumes ou principautés périphériques mais la plupart a été développée par la volonté centralisatrice d'une administration soucieuse de contrôler la population et ses territoires.

Les principales villes de province ont connu des rythmes de croissance rapides depuis les années 1970, dont ne rend pas toujours compte leur population officielle. La taille de la plupart des municipalités, surtout des capitales régionales, est en effet notoirement sous-estimée par des limites administratives qui tardent à prendre en compte leur extension spatiale. Si l'on étend les limites des municipalités aux districts adjacents densément peuplés, en 1993, Chiang Mai, qui a connu un développement spectaculaire lié au tourisme et au commerce avec les pays voisins, n'a pas 170 397 habitants mais le double, la population de Nakhon Ratchasima, ville industrielle bénéficiant de la proximité de Bangkok et d'un accès direct à l'Eastern seaboard, passe de 188 171 à 258 151 habitants et celle de Hat Yai de 148 632 à 168 271 habitants.

Acteurs publics et privés participent à la croissance rapide des villes. Les chefs-lieux administratifs ont très tôt été dotés d'équipements publics correspondant à leur rang administratif. La hiérarchisation des villes par la politique des pôles de croissance, initiée dès les années 1970 jusqu'au 6e plan (1987-91) (carte 39), a aussi favorisé le développement des villes sélectionnées, même si les investissements n'ont pas toujours été à la hauteur des

Carte 39

prévisions. Cette politique, qui sera étendue à de nombreuses villes avant que les efforts d'aménagement ne se concentrent sur une zone métropolitaine de Bangkok étendue, n'a pas permis de freiner véritablement le processus de concentration autour de Bangkok, du fait notamment de la persistance d'une hyper centralisation politique, économique et administrative.

Poussées par les effets induits par l'avancée de la frontière agricole, la progression de l'agriculture commerciale et la bonne santé de l'économie thaïlandaise, les villes du Nord-est et du Sud ont connu des taux de croissance rapides, supérieurs à la moyenne nationale, et ce dès les années 1970. Depuis la fin des années 1980, les secteurs secondaires et tertiaires ont pris le relais de l'agriculture pour expliquer la forte croissance de villes comme Nakhon Ratchasima, Hat Yai ou Udon Thani. L'établissement de communications régulières avec les pays voisins, Birmanie, Laos, Cambodge, depuis leur ouverture, facilitées par la mise en place des premières infrastructures routières prévues par la Banque asiatique de développement pour développer le quadrangulaire de croissance du nord (Yunnan, nord-ouest-Laos, nord-Thaïlande, est-Birmanie) (Taillard, 2002 (a)) font que les villes frontalières du nord et de l'est ne sont plus des culs-de-sac mais des portes d'accès aux pays voisins, offrant des perspectives nouvelles. Au sud, l'institutionnalisation des échanges entre le sud péninsulaire et le nord de la Malaysia, dans le cadre d'une zone de coopération économique qui associe Sumatra, renforce aussi la dynamique urbaine.

Les structures spatiales de la population

L'observation de la structure spatiale d'après les seules variables touchant à la population met en évidence l'organisation auréolaire de l'espace thaïlandais autour de Bangkok, à laquelle s'ajoute une individualisation des grands espaces périphériques, (nord, nord-est), comme des plus petits (extrême sud). Le recours à l'analyse multivariée pour le traitement des variables démographiques, de migration et d'urbanisation, fait ressortir en premier les contrastes entre provinces rurales (forte proportion de population rurale, forte natalité, population jeune) et urbaines (fort pourcentage de population urbaine, grande taille des capitales provinciales, fortes densités, sur-représentation des jeunes adultes). Se dégagent ensuite les provinces dont la croissance démographique est rapide, due à l'accroissement naturel (nombre de naissances par femme, sur-représentation des moins de 14 ans) ou à l'immigration (forte proportion de résidents non natifs, sur-représentation des jeunes adultes) (carte 40).

A Bangkok (classe 1), l'accroissement de la population, rapide jusqu'en 1990, est essentiellement le fait des migrations amenant en ville une population de jeunes adultes, alors que la natalité est faible comme souvent dans les grandes métropoles. Débordant ses limites administratives, la ville s'étend dans la zone péri-urbaine des provinces limitrophes de la classe 2. Ici, la croissance démographique et l'urbanisation sont rapides, même pendant la décennie 1990, alimentées par de forts courants migratoires et l'essaimage des activités industrielles et des lotissements résidentiels. Le dynamisme urbain généré par Bangkok ne s'étend pas au-delà de cette première auréole de la classe 2, la primauté de la ville empêchant

Carte 40

4.2

le développement d'autres centres importants à proximité. Ensuite, les classes 3 et 4 organisent, selon un axe nord-sud, des provinces rurales peu dynamiques, vieillissantes, qui sont des foyers d'émigration vers Bangkok. Cependant, les provinces de la classe 4, encore proches de Bangkok et appartenant à la plaine agricole deltaïque de la Chao Phraya, ont des densités encore élevées, des taux d'émigration vers Bangkok et de non natifs plus élevés que ceux des provinces plus éloignées de la classe 3, où la croissance démographique est encore plus faible. Les provinces de la classe 5 sont réparties sur le pourtour de la plaine centrale, à la frontière laotienne et dans le sud-est. Ces provinces ont bénéficié d'une active colonisation agricole, surtout jusque dans les années 1980. L'urbanisation y apparaît aujourd'hui dynamique parce que jusque-là quasi-inexistante, d'autant qu'est incluse dans cette classe la province de Rayong qui a bénéficié des infrastructures de l'Eastern seaboard. Le front encore actif de colonisation agricole regroupe les provinces de la classe 6, provinces très rurales, encore peu densément peuplées mais en forte croissance démographique par accroissement naturel. Les provinces des classes 7, rurales, vieillissantes, avec une population se concentrant dans les vallées, apparaissent en revanche moins dynamiques sur le plan démographique. La présence de grandes villes, comme Chiang Mai, ne suffit pas à modifier les caractères démographiques de ces provinces septentrionales montagneuses, où les plaines sont exiguës et les communications difficiles. La classe 8 regroupe essentiellement les provinces du plateau deshérité de Khorat au nord-est, où les densités de population sont élevées, la natalité encore forte et qui constitue la principale région d'émigration vers Bangkok. D'importantes villes secondaires s'y sont cependant développées, dessinant un axe émergent, desservant cette population nombreuse et bénéficiant du développement des infrastructures routières des années 1960-1970, de la politique des pôles de croissance et des délocalisations industrielles internes. Enfin, les provinces de l'extrémité méridionale du pays, de la classe 9, se distinguent essentiellement des autres provinces rurales à forte natalité par leur importante population musulmane.

Formation des territoires nationaux dans deux pays d'Asie du sud-est insulaire

Aux Philippines et en Malaysia, les organisations spatiales actuelles sont largement les héritages de la colonisation et le fruit d'une intégration des territoires à partir des zones centrales.

Les Philippines

Lorsque les Espagnols prennent pied dans l'archipel en 1565, ils interrompent la probable unification de l'archipel amorcée sous l'égide de sultanats encore atomisés qui existent à Manille, dans les Sulu et à Mindanao. La population y est regroupée en petites communautés, les *barangay*, indépendantes, quelquefois confédérées, faiblement ancrées à un terroir. La colonisation est facilitée par l'absence de structure politique puissante et son impact est d'autant plus fort qu'elle est précoce et que, contrairement aux autres Européens, les Espagnols entament rapidement une conquête territoriale, par une alliance entre l'armée et l'église.

Progressant vers l'intérieur des terres, ils rassemblent les populations dans des villages de *reduccion* ou dans des concessions calquées sur le modèle mexicain, à l'origine de la formation d'îlots de peuplement éloignés les uns des autres et formant un maillage lâche mais régulier. Ils parviennent ainsi à contrôler le nord et le centre de l'archipel. Cependant, les Igorotes de la cordillère centrale de Luçon et les populations islamisées des côtes de Mindanao, les "Moro" comme les nommaient les Espagnols, échappent longtemps au contrôle hispanique et à la christianisation. Les Espagnols conquièrent Manille en 1571. Avec la participation des marchands chinois, ils transforment la ville en important entrepôt où s'échange l'argent mexicain des galions contre des soieries, céramiques et autres produits de luxe chinois, et s'arrogent le monopole du commerce avec les Philippines, isolant l'archipel des réseaux de commerce international. Cette économie mercantile place en deuxième position l'exploitation des ressources de l'île. C'est seulement au XIX^e siècle que l'archipel s'ancre petit à petit dans l'économie de plantation, la plaine centrale de Luçon produisant le tabac, puis le riz et la canne sucre, exportés dans toute la région.

Au début du XX^e siècle, cette économie de plantation connaît un véritable essor quand les Philippines passent sous contrôle américain. L'établissement du libre-échange avec les Etats-unis et la mise en place de tarifs douaniers élevés modèlent l'économie qui va s'adapter aux besoins du marché américain, comme en témoigne le développement rapide de l'industrie sucrière, de la culture du chanvre, du maïs et du tabac. C'est à cette époque que les hacienda se consolident, que s'installe durablement une inégalité foncière unique en Asie du sud-est.

Les Américains parviennent à intégrer l'île de Mindanao en y organisant la colonisation agricole par l'installation de petits paysans venus de Luçon et surtout des Visayas (les îles du centre), dont Cebu. Les gouvernements indépendants d'après-guerre accélèrent le processus en faisant intervenir plusieurs agences qui encadrent l'installation de nouveaux paysans. Outre un meilleur contrôle du territoire, le but est de soulager la pression démographique sur les terres des îles surpeuplées tout en faisant l'économie d'une réforme agraire. Limitée à la côte nord de l'île de Mindanao, la mieux intégrée dès l'époque espagnole, puis aux grandes vallées de l'ouest, du Cotabato, puis de l'est avec la colonisation de la région du bassin du fleuve Agusan et de la baie de Davao, la frontière agricole progresse, depuis les années 1970-1980, vers les hautes terres de l'île. Les migrations de population vers la frontière agricole du sud ont contribué à homogénéiser le territoire du point de vue linguistique, à mieux répartir la population sur l'ensemble de l'archipel, à étaler les fortes densités mais aussi la pauvreté.

Les Philippines sont le pays le plus urbanisé d'Asie du sud-est avec près de 50% de population urbaine et comptent, dès le début des années 1980, près de 30 villes de plus de 100 000 habitants, la région métropolitaine de Manille prélevant plus que sa part des mouvements migratoires vers les villes. La région capitale du grand Manille et ses environs immédiats, littoraux en particulier, constituent le centre de commandement du pays. Il n'a cessé de se renforcer passant de 4% à 14% de la population nationale entre 1903 et 1995 (carte 41). Atteignant près de 9,5 millions d'habitants en 1995, la population de la région métropolitaine de Manille est 10 fois supérieure à celle des deux autres principales villes du

Carte 41

pays (Cebu et Davao), indice d'une primauté urbaine qui n'est dépassé en Asie du sud-est que par Bangkok. Plus de 60% des établissements industriels y sont concentrés de même que le tiers environ de la main d'œuvre non agricole. Le revenu moyen y est trois fois supérieur à celui de la population des Visayas. L'importance des ressources halieutiques et des transports maritimes par rapport aux transports terrestres a favorisé le développement des villes portuaires de l'espace maritime compris entre Luçon et Mindanao. La côte nord de Mindanao est d'ailleurs la plus anciennement urbanisée de cette île, avec un chapelet de villes qui, d'Iligan (285 000 habitants en 2000) à Cagayan de Oro (462 000 habitants) et Butuan (267 000 habitants), constitue l'amorce d'un corridor consacré à l'industrie lourde et à l'agro-industrie. L'intégration nationale se réalise par la mer, par l'intermédiaire des ports qui sont les villes les plus importantes. Le principal axe de circulation, le plus fréquenté, relie Manille à Cebu, à travers la mer de Sibuyan et des Visayas. On peut considérer que les côtes des îles bordant cette mer intérieure jusqu'à la façade nord de Mindanao, entre lesquelles les échanges sont les plus intenses et aux abords desquelles on trouve les plus fortes densités de populations, forment avec les plaines centrales de Luçon, cœur agricole du pays, une périphérie du centre. Le nord montagneux de Luçon d'une part, les fronts de colonisation agricole du centre et du sud de Mindanao avec leurs villes pionnières en pleine expansion d'autre part²¹, forment une deuxième auréole périphérique. Une auréole externe, moins bien intégrée politiquement, est constituée par l'ouest de Mindanao, foyer de la résistance Moro qui n'a pas cessé depuis la colonisation espagnole, l'archipel des Sulu à majorité musulmane qui le prolonge à l'ouest. On peut y joindre également l'île de Palawan qui a aussi sa minorité Moro, mais qui est surtout une zone pionnière dans laquelle les migrants tagalog défrichent les forêts habitées par des populations animistes.

La Malaysia

Le cas malaysien est, à bien des égards, original dans la mesure où sa zone centrale s'étend à toute la partie occidentale de la péninsule. De plus, la Malaysia est une fédération. Si les tendances centralisatrices se font de plus en plus pressantes de la part du gouvernement fédéral, ce mode de gestion a jusqu'à présent limité la primauté de la capitale, Kuala Lumpur.

La formation du territoire fédéral malaysien, à l'image de l'organisation de son espace, est étroitement liée à sa situation le long du détroit de Malaka, à la localisation des gisements miniers et aux aléas de l'histoire coloniale. Le pays est composé d'une partie péninsulaire, formant l'extrémité méridionale de l'Asie du sud-est continentale, et d'une partie insulaire, située à 600km de là au nord de l'île de Bornéo. C'est une fédération qui regroupe les anciens sultanats de la péninsule, qui ont aujourd'hui statut d'Etats, deux Etats de Bornéo, Sabah et Sarawak, auxquels il faut ajouter le territoire fédéral de la capitale Kuala-Lumpur et celui de Labuan, place financière off-shore située au large de Brunei (carte 42).

La Malaysia pré-coloniale a de tout temps participé aux réseaux d'échanges maritimes qui, dès avant l'ère chrétienne, irriguent l'Asie du sud-est et fut un important relais de l'islamisation vers l'archipel indonésien et, via Bornéo, vers les Philippines. Des royaumes et sultanats

Carte 42

comme Kedah (apogée aux VI-VII^e siècles), Malaka (apogée au XV^e siècle) ou Johore (apogée au XVII^e siècle) ont en leur temps polarisé les échanges et constitué autant de noyaux de peuplement le long des côtes. Si leur devenir fût lié à la fragilité des alliances, au déplacement des réseaux d'échanges, c'est, en définitive, la rivalité commerciale entre compagnies maritimes occidentales à vocation monopolistique qui rend compte de leur déclin.

Grande puissance maritime, la Grande-Bretagne, ayant déjà jalonné les côtes du sous-continent indien et de l'Asie du sud-est de nombreux comptoirs, acquière dès 1786, via l'East India company, l'île de Penang du sultan de Kedah. Malaka est reprise aux Hollandais en 1795 et, en 1819, Singapour s'ajoute pour former en 1830 les "Etablissements des détroits" contrôlant le stratégique détroit de Malaka. Ces comptoirs, qui fonctionnent selon une logique purement mercantile, sont les têtes de pont de la pénétration britannique vers l'intérieur des terres. Ils constituent aussi, pour Penang et Singapour, les points d'appui du développement ultérieur d'un système de villes le long de la façade occidentale de la péninsule.

La richesse des gisements d'étain, exploités par des Chinois dans le Perak (nord-ouest) et découverts par la suite au Selangor (centre-ouest), aiguise à la fin du XIX^e siècle la convoitise des Anglais, alors que l'intérêt pour les ressources et la colonisation territoriale prennent le pas sur les seuls impératifs commerciaux, installant une économie d'exportation. Cherchant à imposer leur tutelle, les Britanniques parviennent à faire accepter aux Etats miniers de la côte occidentale la présence d'un résident, transformant les territoires concernés en 1896 en "Etats malais fédérés" gérés directement par la couronne. Les Etats du nord et du nord-est passent progressivement sous protection britannique, après le traité de Bangkok signé en 1909 avec le souverain siamois, jusque-là leur suzerain. C'est seulement en 1914 que Johore, où se développent rapidement les plantations d'hévéas, accepte un conseiller britannique, marquant le terme de la conquête de la péninsule.

Le nord de Bornéo demeure longtemps la proie d'intérêts privés exploitant les gisements aurifères et développant les plantations. C'est afin de mieux protéger leurs intérêts maritimes en mer de Chine méridionale, en particulier contre la piraterie, et à la suite de la signature du traité de 1824 avec les Hollandais, accordant aux Britanniques les territoires situés au nord de Singapour, que ces derniers s'intéressent au versant nord de l'île de Bornéo. Sarawak, gouverné par la dynastie des Brooke, les "rajah blancs" (fondée par un ancien employé de l'East India company), Sabah, cédé à plusieurs reprises à des sociétés occidentales dont, pour finir, une compagnie anglaise, ainsi que le sultanat de Brunei, dont le territoire est peu à peu réduit à une portion congrue, passent sous protectorat britannique dans les années 1880.

L'impact de cette colonisation sur le territoire malaysien est encore visible. La formation précoce des Etats malais fédérés a permis aux Britanniques de développer des infrastructures de communication et de coordonner une politique de transports sur la côte ouest de la péninsule, reliant Penang à Singapour via les centres miniers situés plus à l'intérieur (Ipoh, Taïping, Kuala Lumpur...), déjà reliés à leurs ports d'exportation. Ils y ont consolidé les centres urbains par une politique d'aménagement menée par les *sanitary boards* et ont renforcé la

position de Kuala Lumpur qui, de simple bourg minier, est devenu capitale administrative. Au début du XX^e siècle, des plantations d'hévéas se développent, exploitant la présence des capitaux et des infrastructures urbaines, portuaires et de communication, et viennent renforcer la prééminence de la côte ouest. Elles y attirent un surcroît de main-d'œuvre étrangère, essentiellement d'origine indienne qui, au côté des Chinois, vient accroître la population étrangère de la péninsule. La spécialisation économique des populations, voulue par les Britanniques, se met en place : aux Malais l'agriculture vivrière pratiquée surtout au nord et sur la côte est de la péninsule, aux Chinois et Indiens l'agriculture commerciale et les activités non-agricoles développées sur la côte ouest.

4.3 Après l'indépendance, l'intégration territoriale du centre de la péninsule et des Etats de Bornéo se poursuit par l'avancée, organisée, de la frontière agricole. Les cultures de plantation, hévéa et palmier à huile, y progressent à la faveur des programmes de colonisation agricole encadrés par des agences gouvernementales telles Felda ou Felcra, qui tentent, dans le cadre d'une "nouvelle politique économique" promulguée en 1971, d'éliminer la pauvreté rurale et de réduire les écarts socio-économiques entre les communautés. L'intérieur de Johore, Pahang, Sarawak et Sabah connaissent une densification rapide de leur population.

L'intégration de Bornéo est aussi assurée par les migrations des populations de péninsule vers ses villes côtières, l'exploitation des ressources par des sociétés et des agences de péninsule (exploitation forestière, plantations, gestion de l'exploitation pétrolière par l'agence fédérale Petronas), par les alliances politiques aussi dès lors que les deux Etats sont gérés par des partis appartenant au Front national, dominant en Malaysia. L'agro-business y est plus actif que jamais : longtemps limitée au littoral et aux principales vallées, l'agriculture commerciale progresse, comme en péninsule, vers l'intérieur des terres.

La prééminence de l'ouest de la péninsule, plus urbanisé et où Chinois et Indiens sont les plus nombreux, ne se dément pas. Kuala Lumpur est une ville récente qui doit son essor à l'administration puis à l'industrie. Durant l'époque coloniale, sa puissance économique est de loin surpassée par celle des anciens établissements des détroits, à partir desquels s'organisent deux circuits de capitaux et de main-d'œuvre chinois, l'un centré autour de Penang au nord, l'autre autour de Malaka-Singapour (Evers, 1982). Aujourd'hui, ces anciens pôles sont devenus d'importants centres industriels. Il en est ainsi de la ville jumelle de Butterworth-Georgetown à Penang. Malaka a périclité en faveur de Kuala Lumpur, mais Johore profite de la proximité de Singapour, qui y délocalise une partie de sa production industrielle. La concentration s'accélère aujourd'hui autour de Kuala Lumpur, qui attire de plus en plus d'investissements et polarise davantage les migrations. Sa zone métropolitaine atteint 2 millions d'habitants et s'étend le long de la vallée de Klang et en direction du sud. Cependant, l'amélioration constante des infrastructures de communication le long de la façade occidentale de la péninsule, la structure fédérale du pays qui permet aux Etats de délivrer directement les autorisations aux industriels, une tradition dans le domaine industriel et des affaires à Penang, où furent créées les premières zones industrielles d'exportation à destination des multinationales, favorisent la persistance de plusieurs pôles économiques en péninsule malaise.

Sur la côte est, l'urbanisation est moins dynamique. Contrairement aux villes de l'ouest, tournées vers l'extérieur, les villes orientales regardent vers l'intérieur et la conquête agricole. Ces villes, où vivent surtout des Malais, sont plus homogènes sur le plan ethnique. Leur développement repose essentiellement sur des activités induites par l'agriculture et la pêche, alors que se dessine un rééquilibrage par l'installation à Kerteh, au sud de Trengganu, d'activités dérivées de l'extraction du pétrole off-shore et par l'amélioration des infrastructures de communication transversales (autoroutes et projet de voie ferrée). La Malaysia est le seul pays à s'ouvrir sur trois façades maritimes mais seule la côte ouest de la péninsule, donnant sur le détroit de Malaka, participe activement aux échanges maritimes, qui contribuent à façonner son caractère extraverti.

Des territoires nationaux fonctionnant selon des logiques centre-périphérie

A l'échelle des territoires nationaux, l'organisation des espaces des pays d'Asie du sud-est s'interprète en termes de dialectique entre centres (métropoles et zones centrales) et périphéries. Ces rapports s'expriment en termes de contrastes ou de déséquilibres territoriaux, en termes de domination et en termes d'intégration, générant des rapports de dépendance. C'est en Thaïlande, pays continental, que le modèle auréolaire centre-périphérie est le plus prégnant, que la primauté de la capitale est la plus accentuée.

Bangkok et la plaine centrale deltaïque, Jakarta et Java-ouest, Manille, la plaine centrale de Luçon et les marges côtières du pays Tagalog, la partie occidentale de la péninsule malaise constituent ces zones centrales. Leurs régions-capitales, qui sont autant de zones d'accumulation et d'innovation, façonnées par la concentration des activités industrielles et de services qui s'ajoutent aux productions d'un riche arrière-pays agricole, y prennent de plus en plus la forme de mégalopole, même si l'on est encore loin des concentrations de la côte est des Usa ou de l'axe Tokyo-Osaka-Kobé.

La volonté politique des gouvernements de ces pays depuis leur indépendance a toujours poussé à l'agrégation au centre des territoires considérés comme périphériques, à commencer par les moins intégrés par les réseaux économiques ou sociaux, qui sont souvent aussi les plus éloignés (zones frontalières). Le souci du rééquilibrage territorial par le développement des périphéries n'est certes pas absent. Mais, dans le contexte nationaliste de la période post-indépendances, auquel s'est ajouté celui de la guerre froide, le but est aussi celui du contrôle des populations et des frontières, qui constituent des enjeux majeurs pour les Etats centralisateurs.

L'organisation du peuplement et de la colonisation agricole, l'extension de l'administration territoriale, représentant le pouvoir central aux différents échelons territoriaux, sont les principaux outils de l'intégration des périphéries utilisés par les gouvernements. Les flux économiques font aussi apparaître le centre comme le principal moteur d'intégration territorial aux échelles nationales. Chaque capitale a cherché à contrôler les flux, à les réorienter vers les

- 5** zones centrales par le fait d'une volonté politique délibérée, combinée aux héritages des époques coloniales ayant contribué à créer ou renforcer ces zones centrales. La Thaïlande, si elle n'a pas été colonisée, a conduit elle-même, à travers son élite, la transformation économique du pays vers une économie de plantation (riz) au début du XIX^e siècle, tout en poursuivant l'intégration du territoire par la voie de la modernisation, calquée sur les méthodes des colonisateurs.

Malgré un discours un peu convenu sur la fin des territoires nationaux, les politiques étatiques et l'effet "limite" des frontières nationales demeurent déterminantes dans l'explication des configurations spatiales et des processus d'intégration des territoires.

5.1

Configurations spatiales en Asie du sud-est insulaire

L'échelon territorial national demeure ainsi un échelon pertinent d'organisation de l'espace. Cependant, il n'en a pas toujours été ainsi. Cette période de relative introversion des flux à l'intérieur d'Etat-nations semble une sorte "d'accident historique", au regard du fonctionnement en réseau de ces territoires aux époques pré-coloniales et, aujourd'hui, des forces de la mondialisation de l'économie, qui poussent à l'ouverture des frontières. De nouveaux espaces régionaux sont en cours de structuration, au sens supra-national (l'Asean, Asie-Pacifique) mais aussi infra-national du terme, avec l'émergence d'espaces économiques transfrontaliers, créés par les possibilités offertes par la division internationale du travail. L'analyse de l'évolution des configurations spatiales de l'Asie du sud-est insulaire, qui jadis formait un ensemble intégré, culturellement identifié sous le terme de Monde malais²², annonce un changement d'échelle dans la réflexion sur les structures spatiales, du national à l'international, et permet d'envisager les articulations avec les organisations territoriales nationales.

La rupture des réseaux maritimes

5.2

L'Asie du sud-est insulaire est depuis toujours le passage obligé de la grande route maritime trans-asiatique qui relie le Japon et la Chine à l'Inde, le Moyen Orient et l'Europe. Cette position explique l'engagement précoce de certaines sociétés d'Asie du sud-est insulaire dans l'économie d'échange et la diffusion concomitante des grandes religions, hindouisme, bouddhisme et islam, à partir des établissements côtiers. Ainsi s'est forgée une Asie maritime, née du commerce et des échanges, inscrite dans la durée car soudée par l'islam, fonctionnant selon une logique de réseaux. Or cette Asie maritime s'est trouvée fragmentée par l'arrivée des marchands européens qui, imposant leur monopole sur le commerce des denrées les plus recherchées (épices, poivre), ont contribué à couper les territoires les uns des autres. Les Espagnols puis les Hollandais sont les premiers à modifier le système insulaire. Les Espagnols contribuent à isoler l'archipel philippin de deux façons : par la christianisation des populations et par le monopole imposé sur le commerce extérieur de l'archipel, le réservant à leurs galions tout en favorisant les flux entre les Amériques et la Chine, plutôt que vers l'Asie du sud-est insulaire. Quant aux Hollandais, ils privent les cités-Etats musulmanes de leur base économique en s'arrogeant le monopole du commerce des épices. L'entrée en lice d'une autre puissance maritime européenne, la Grande-Bretagne, n'y changera rien. Celle-ci se rendra maître, avec les Chinois, du commerce maritime intra-asiatique et les flux resteront polarisés par les comptoirs européens, fonctionnant sur la seule logique marchande. Le passage du contrôle des voies maritimes au contrôle territorial ne fera que renforcer le poids des capitales et comptoirs coloniaux, et surtout, avec la structuration d'entités coloniales indépendantes, participera au partage des territoires d'Asie du sud-est insulaire entre puissances européennes concurrentes.

Le dernier tiers du XIX^e siècle est celui de l'extension de l'emprise coloniale à des territoires qui lui échappaient jusque-là. On assiste à l'intensification de la gouvernance par

l'intermédiaire du développement des cultures de plantation à Luçon, aux Visayas, à Java, Sumatra, sur la côte ouest de la péninsule malaise... qui deviennent autant de zones centrales autour desquelles se réorganisent des espaces qui s'opposent de plus en plus aux autres régions des colonies. Cette réorganisation n'empêche pas les relations entre territoires colonisés. Les capitaux européens s'investissent de part et d'autres des frontières, tout comme les populations, qui migrent en direction des nouvelles zones minières ou de plantations quelque en soit l'appartenance coloniale.

C'est à l'époque des indépendances et des constructions nationales que s'accroît l'effet disruptif des frontières. Chaque gouvernement cherche à légitimer son autorité sur des Etats-nations dont les frontières sont héritées du passé colonial. Les capitales deviennent les symboles de ces nations nouvelles ; on y érige de grands monuments (Nas, 1993). Les années 1950 et 1960 voient un recentrage sur le territoire national. Les politiques et les flux sont davantage pensés et dirigés dans le cadre des Etats-nations. Les efforts portent sur la reconstruction d'après-guerre et la construction d'une unité nationale fragilisée par les séparatismes régionaux et les guérillas communistes. Des territoires qui avaient échappé au contrôle colonial direct, les Etats du nord de Bornéo, l'Indonésie orientale, l'île de Mindanao, se trouvent intégrés administrativement dans des ensembles nationaux, gérés de façon de plus en plus centralisée pour contenir les poussées centrifuges. Des protections douanières sont érigées pour contrôler les flux économiques et protéger les industries nationales. La lutte contre la contrebande justifie la fermeture des frontières. Seul Singapour échappe à ce protectionnisme. Handicapée par l'étroitesse de son territoire après son indépendance en 1965 et l'absence de ressources naturelles, la cité-Etat prend d'emblée le parti de l'ouverture et d'une économie libérale, pour attirer les capitaux étrangers et compléter ses traditionnelles fonctions portuaires et d'entrepôts par un secteur industriel puis financier dynamiques (carte 43).

La fragmentation actuelle de l'Asie du sud-est insulaire

Les décennies 1980 et 1990 sont celles de l'accroissement et de la mondialisation des échanges, auxquels l'Asie participe activement. A l'image des autres pays asiatiques, le commerce extérieur des pays d'Asie du sud-est insulaire s'envole, dopé par la conjonction de deux processus : l'ouverture des économies nationales qui, touchées par la récession du début des années 1980, vont rechercher la croissance par la promotion des exportations ; la nouvelle phase de délocalisation d'entreprises japonaises générée par la réévaluation du yen à partir de 1985, suivie de celles des Nouveaux pays industrialisés (Npi) d'Asie. La régionalisation des échanges se confirme dès 1986. Le jeu des délocalisations industrielles et la destination finale des produits font de l'Asie du nord-est, de l'Europe et des Etats-unis les principaux partenaires commerciaux. L'Asie du sud-est insulaire ne renaît donc pas en tant qu'ensemble régional opérant même si les migrations de travail semblent dessiner un espace culturel malais, avec d'importants flux, légaux et illégaux, en provenance des Philippines et d'Indonésie vers la Malaysia (Asean economic bulletin, 1995 ; Azizah Kassim, 1997, Firdaus, 1993). L'Asie du sud-est insulaire se dissout dans l'ensemble plus vaste que constitue l'Asie orientale et présente des configurations internes qui la fragmentent : l'opposition entre l'ouest et l'est et l'éloignement des Philippines (carte 44).

Carte 43

Carte 44

Les Philippines orientées vers le nord

La nation philippine conserve les marques d'une colonisation qui l'a durablement orientée vers les rivages américains du Pacifique, sa localisation la poussant aujourd'hui à regarder vers le nord de l'Asie orientale. A l'époque coloniale, on l'a vu, les flux sont réorientés vers l'est (de Koninck, 1989), ce qui contribue à isoler les Philippines de l'Asie du sud-est insulaire. Les Philippines cherchent aujourd'hui à retisser et resserrer les liens avec l'Asie, comme en témoignent sa présence active au sein de l'Asean, la fin des privilèges accordés aux Etats-unis (fermeture des bases américaines) et la réorientation des échanges commerciaux. L'Asie du sud-est insulaire n'est pas la principale bénéficiaire de cette réorientation. La puissance économique des pays de l'Asie du nord-est (Taiwan, Hong-Kong, Corée, Japon), la proximité géographique avec les plus méridionaux d'entre eux et leur complémentarité économique orientent les flux philippins vers le nord. Les investisseurs originaires de ces pays sont de plus en plus présents, devançant les Etats-unis²³. Les principales plates-formes des échanges maritimes philippins se trouvent aujourd'hui à Hong-Kong et Kaohsiung autant qu'à Singapour.

Ce tropisme vers le nord est d'autant plus accentué que la zone centrale philippine, organisée autour de la métropole de Manille, dont le port monopolise à lui seul la moitié des échanges maritimes internationaux, se localise au nord du pays. Cette orientation et la configuration de l'archipel, étiré sur 16 degrés de latitude, accentuent l'éloignement des territoires méridionaux du centre de gravité national, et par là même leur caractère périphérique.

L'ouest polarisé par Singapour

Dans le reste de l'Asie du sud-est insulaire, l'ouest, bien intégré et connecté au reste de l'Asie, fortement polarisé par Singapour, concentre populations et activités et s'oppose à la partie orientale, fragmentée et moins développée, qui reste peu active. L'ouest de l'Asie du sud-est insulaire, où l'on trouve les capitales et les zones centrales qu'elles induisent est donc le lieu de concentration de populations et de richesses, l'ensemble le plus urbanisé et industrialisé. Cet espace est structuré par le réseau urbain de l'ouest de la péninsule, de Penang à Singapour, qui se prolonge par le réseau javanais, de Jakarta à Surabaya. Au delà, les systèmes de villes sont moins développés mais comportent des centres régionaux à partir desquels l'intégration aux zones centrales est en cours ou potentielle. Ainsi, sur la côte est de la péninsule, le réseau émergeant de Kota Baharu, Kuala Terengganu et Kuantan se développe linéairement grâce à l'axe routier côtier et aux investissements industriels (complexe pétrochimique de Kerteh au sud de Terengganu). De même à Sumatra, les réseaux urbains sont polarisés par Medan au nord et Palembang au sud, deux villes millionnaires et pôles industriels importants, situation rare hors de Java.

Cette configuration axiale est dominée par la centralité de Singapour. Grâce à des avantages de localisation (au débouché du détroit de Malaka) mais surtout grâce à une volonté politique forte et continue, celle du People's Action Party, dont la vision moderniste a guidé le développement singapourien depuis 1959, Singapour a ajouté à ses fonctions portuaires

d'origine, celles de pôle régional pour les transports, les services, notamment financiers de haut niveau, et les industries de haute technologie. Première place boursière de l'Asie du sud-est, Singapour est devenue la principale base régionale des multinationales étrangères, grâce à des investissements massifs dans les infrastructures, l'utilisation de technologies avancées et la formation de la main-d'œuvre à ces technologies.

Singapour polarise les flux malaysiens et le binôme Singapour-Malaysia constitue l'ensemble le plus intégré d'Asie du sud-est insulaire. L'intensité des relations entre les deux pays, facilitées par la contiguïté géographique et un héritage colonial commun, s'exprime par d'importants flux d'investissements, dans les deux sens, qui alimentent le commerce entre les deux pays. Les relations jouent sur le registre de la complémentarité, la Malaysia possède l'espace, les ressources, les hommes qui manquent à Singapour. Singapour, qui détient capitaux et technologie, exploite au mieux les inégalités de niveau de développement, en déployant ses firmes industrielles dans l'Etat voisin de Johore, (les investissements singapouriens y représentent les 2/3 des investissements étrangers). Johore évolue de plus en plus comme un arrière-pays de Singapour, comme en témoignent le flux de travailleurs frontaliers et l'intensité du trafic automobile entre les deux pays. La création du triangle de croissance Sijori (Singapour, Johore, Riau) vient d'ailleurs institutionnaliser cet état de fait.

De son côté, la Malaysia s'inscrit dans une logique de concurrence avec la cité-Etat, copiant son riche voisin pour mieux le surpasser. La "vision 2020" du premier ministre Mahathir, au pouvoir depuis 1981, tend à faire de la Malaysia un pays moderne et industrialisé à l'horizon des vingt prochaines années. D'importants investissements ont été consentis dans les infrastructures, portuaires, de communication, et les nouvelles technologies. La modernisation de port Klang et la création d'un port à Tanjung Pelapas, de l'autre côté du détroit de Johore en face de Singapour, tendent à capter, au détriment de ce dernier, une partie du trafic de conteneurs malaysien et international, avec quelques succès d'ailleurs (après l'armateur danois Maersk, le Taïwanais Evergreen vient d'annoncer le déménagement de ses opérations de Singapour vers le port de Tanjung Pelapas, dont il devient actionnaire ; Tanjung Pelapas menace à terme de détourner 18% du trafic international de Singapour (Far eastern economic review, 21 février et 18 avril 2002)). Le développement du "Supercorridor multimedia", long d'une cinquantaine de kilomètres, bénéficiant de lourds investissements, notamment un réseau de fibres optiques, une "nouvelle Silicon Valley" selon ses promoteurs, en est un autre exemple. Au cœur de ce corridor, la ville nouvelle de Putrajaya, un modèle de cité-jardin planifié dont le concept, emprunté à l'urbanisme britannique, a été exporté par Singapour dans toute la région, sort de terre pour devenir dans une dizaine d'années la nouvelle capitale fédérale en remplacement de Kuala Lumpur.

Singapour est aussi un pôle structurant de l'espace économique indonésien, tout particulièrement dans les domaines financier et maritime. Singapour apparaît clairement comme la principale plate-forme portuaire pour la desserte de l'Indonésie, d'autant que pendant longtemps les ports indonésiens, à l'exception de celui de Jakarta, n'ont pas été modernisés, tout comme a été négligée la flotte nationale. Cette polarisation singapourienne

s'exerce avec une force particulière sur l'ouest indonésien. A une échelle plus localisée, Singapour s'étend physiquement, en quelque sorte, en territoire indonésien : les îlots de Batam et de Bintan, situés à quelques milles marins à peine de la cité-Etat avec qui ils sont reliés par ferry, ont été développés par Jakarta pour tenter de capter certaines activités portuaires et industrielles, sans succès jusqu'à présent. Derniers partenaires du triangle Sijori, Batam et Bintan apparaissent comme une extension industrielle mais aussi balnéaire de Singapour.

L'est, angle mort de l'Asie du sud-est insulaire

Face à cet ouest dynamisé par les échanges, les investissements, la concurrence et la compétition, l'est de l'Asie du sud-est insulaire apparaît déprimé. Il est composé de trois périphéries nationales, hétérogènes, sa seule unité résidant dans une économie minière et son retard de développement.

L'île de Mindanao, aux confins méridionaux des Philippines, se positionne en périphérie compte tenu de l'orientation générale des flux nationaux tirés vers le nord, la pauvreté et surtout l'insécurité. Son intégration à l'ensemble national, longtemps limitée à la côte nord de l'île, a pourtant largement progressé depuis le début du XX^e siècle, par une colonisation agricole intense, organisée mais aussi largement spontanée, fait de petits paysans chrétiens venus du nord, noyant la population autochtone, musulmane et animiste. Dans le même temps, la pauvreté des petits paysans du nord a été exportée dans le sud (le revenu familial annuel y était encore de 40% inférieur à la moyenne nationale en 1991, Adb, 1996). Les multinationales de l'agro-business (Del Monte, Dole) et les ranchs s'y taillent d'énormes domaines. La forêt ayant presque totalement disparu, la pression démographique commence à se faire sentir sur une terre érodée et stérile, alors que l'agriculture demeure la principale activité de l'île. Aujourd'hui, Mindanao attire moins les migrants, qui se dirigent vers les villes, surtout celles de Luçon, ou vers la dernière frontière agricole, l'île de Palawan.

Les Etats malaysiens du nord de Bornéo, Sarawak et Sabah, sont des périphéries de la Malaysia, l'éloignement avec la zone centrale étant aggravé par l'absence de continuum géographique. Leur peuplement composé majoritairement de populations autochtones (Kadazan et Murut à Sabah, Iban et Bidayu à Sarawak) contraste avec celui de la péninsule, dominé par les Malais, Chinois et Indiens. Sarawak et Sabah ont longtemps constitué des réserves de ressources naturelles (forêt, minerais, pétrole et gaz) et foncières (notamment pour le développement des plantations à Sabah, privées ou soutenues par des programmes gouvernementaux), bénéficiant de peu d'investissements industriels et longtemps délaissés par des politiques fédérales cherchant surtout à promouvoir les Malais.

S'insérant entre ces deux Etats de la fédération, le sultanat côtier de Brunei Darussalam, un micro-Etat musulman à majorité malaise, riche de ses seules ressources pétrolières, reste marginal en raison de l'étroitesse de sa base économique, sa petite taille et la faiblesse de sa population (350 000 habitants en 1995). Cette enclave entretient surtout des relations avec l'extérieur, en particulier le Japon et Singapour.

Quant à l'est indonésien, il apparaît comme la partie la moins développée de l'archipel, pénalisé par la distance qui le sépare de Java et qui sépare les îles entre elles et des politiques de développement mal adaptées à ses spécificités (une agriculture non rizicole). Après des années de fermeture du pays, les échanges sont principalement locaux et parviennent difficilement à se raccorder aux flux économiques nationaux et encore plus internationaux.

Son isolement est accentué par l'absence d'ouverture vers l'Australie, pourtant son plus proche voisin. L'Australie est en effet un modeste partenaire commercial pour les Etats d'Asie du sud-est insulaire, Singapour excepté. Les relations avec l'Indonésie sont potentiellement conflictuelles : l'Australie redoute les migrations en provenance de son voisin et les relations diplomatiques se sont tendues depuis l'implication des forces australiennes dans le processus d'accession à l'indépendance de Timor oriental en Août 1999. Par ailleurs, l'hyper centralisation indonésienne a gêné le développement de rapports de proximité entre l'est indonésien et les territoires australiens. C'est d'ailleurs cette hyper centralisation qui, en contribuant à compartimenter et fermer l'espace indonésien, est en partie responsable de la dislocation de l'Asie du sud-est insulaire en tant que région.

Les zones de contact frontalier de cet espace oriental sont des zones d'insécurité, alimentée par la contrebande, par la piraterie qui reste endémique dans les mers de Sulu et par les troubles fomentés par les fondamentalistes musulmans. Les rebelles musulmans de Mindanao continuent leur lutte, les accords signés en 1989 avec le Moro national liberation front portant création d'une région autonome à l'ouest de Mindanao n'ayant pas été reconnus par toutes les factions. Des tensions se propagent à l'île de Palawan, suscitées par les conflits fonciers entre populations locales, colons et intérêts miniers et de l'agro-business. Dans les Moluques et à Sulawesi, des conflits entre communautés religieuses, chrétienne et musulmane, se sont déclenchés depuis la crise de 1997.

Cet espace oriental est éclaté entre plusieurs mers et donne sur des façades maritimes (mers intérieures indonésiennes, de Chine méridionale, de Sulu, de Sulawesi) et océanique (océan pacifique) qui se tournent le dos. Il ne dispose pas d'un pôle organisateur dominant, d'une plate-forme logistique à l'image de Singapour pour l'ouest de l'Asie du sud-est insulaire ou Hong-Kong pour le centre et le nord des Philippines (Taillard, 2002(b)).

Sur la façade donnant sur la mer de Chine méridionale, la côte nord de Bornéo, de Kuching à Kota Kinabalu en passant par Brunei, est encore insuffisamment peuplée, industrialisée et urbanisée, les systèmes de communication insuffisamment intégrés pour que s'y manifeste un effet de synergie axiale tel qu'il en existe dans les zones centrales de l'ouest, malgré la volonté affichée de Brunei d'en devenir le nouveau pôle, concurrent de Singapour.

L'île de Mindanao dispose sur son pourtour de plusieurs villes importantes. Mais aucune n'a d'envergure régionale, chacune n'organisant que les flux de sa propre façade maritime : le chapelet de villes de la côte nord regarde vers les Visayas, Davao commande essentiellement les deux côtés du profond golfe de Davao, General dos Santos, Cotabato et Zamboanga se

6 partagent les flux des mers de Mindanao et Sulawesi. Côté indonésien, les deux pôles principaux, Makassar et Surabaya, sont en fait localisés aux marges occidentales de cet espace et en commandent l'accès plus qu'ils n'en organisent les flux. La disposition linéaire des îles de la Sonde y a empêché l'émergence d'un pôle organisateur unique et dans les Moluques, Ambon, qui fait face à la grande mer de Banda, n'a jusqu'à présent pu capter une partie significative des échanges, handicapée par la distance et la faiblesse des flux de portée régionale.

6.1

Vers une recomposition spatiale de l'Asie du sud-est insulaire

La crise financière thaïlandaise de 1997 s'est propagée au reste de l'Asie orientale et si l'on évoque déjà une embellie pour la Thaïlande, l'Indonésie baigne encore dans un profond marasme économique, exacerbé par la crise politique qui a chassé du pouvoir l'ancien président Suharto. Au cœur des revendications des populations indonésiennes, on trouve le relâchement d'une centralisation devenue contre-productive, l'autonomie régionale et une meilleure répartition des fruits de l'exploitation des ressources de l'archipel entre le pouvoir central et les provinces. Appréhendant des contre-pouvoirs surgis des provinces, le dernier gouvernement de l'Ordre nouveau (Habibie, 1997-1999) a fait voter avant sa chute une loi accordant l'autonomie régionale non pas aux provinces mais aux départements, fractionnant ainsi le territoire en quelque 367 entités territoriales. En vigueur depuis janvier 2001, cette autonomie nouvelle, qui ne va pas sans quelques excès, allège les contraintes qui pesaient sur le fonctionnement en réseaux qui prévalait avant l'époque des constructions nationales. Conjuguée aux forces de la mondialisation, cette situation est susceptible d'accélérer des recompositions spatiales transfrontalières, dont certaines frémissaient déjà sous l'Ordre nouveau. Les Philippines, quant à elles, réinvestissent la sphère sud-est asiatique en participant davantage à l'Asean depuis le début des années 1990 et en menant en direction de ses voisins une active politique d'ouverture de zones de coopérations. Manille cherche ainsi à développer ses périphéries méridionales, en jouant la carte du rapprochement culturel. Mindanao oscille ainsi entre une intégration à la nation philippine, favorisée par la colonisation agricole, et un rapprochement avec ses voisins (Sabah, Kalimantan-est, Sulawesi-nord) fondé sur une proximité géographique et culturelle puisqu'une partie de la population autochtone est musulmane et fait partie du Monde malais.

Les espaces régionaux transfrontaliers qui se dessinent, soutenus par des accords institutionnels, font apparaître une Asie du sud-est insulaire organisée autour des mers et des détroits, composée d'ensembles spatiaux aux multiples intersections, structurés par des relations de proximité. L'émergence de ces espaces peut participer à la réduction des déséquilibres territoriaux engendrés par la gestion centralisée des territoires nationaux et des rapports inégaux de dépendance centre-périphérie.

Le cadre institutionnel

Les pays d'Asie du sud-est sont engagés depuis une dizaine d'années dans un processus d'intégration régionale des économies à l'échelle des nations ou à celle de zones de coopération infra-nationales pour faire face à la concurrence internationale. Le principe de la création d'une zone de libre échange, l'Afta (Asean free trade area), entre les pays de l'Asean a été entériné en 1992 et le processus d'abaissement des tarifs douaniers sur les biens et les services se poursuit, malgré l'intégration plus récente du Vietnam (1995) de la Birmanie, du Laos et du Cambodge (1997). Les premiers jalons pour l'établissement de l'Afta-Cer, un marché commun associant d'un côté l'Asean et de l'autre l'Australie et la Nouvelle-Zélande

déjà liés depuis 1990 par un accord de marché commun, le Cer (Closer economic relation), ont été aussi posés en 1997 et la volonté d'aboutir réaffirmée depuis.

S'articulant aux ensembles supra-nationaux, des zones de coopération infra-nationales, jouant sur des logiques transfrontalières ont été créées, comme autant de laboratoires miniatures devant tester le libre-échange à grande échelle. La création de ces zones repose sur la prise de conscience par les gouvernements du retard des périphéries nationales et sur les risques générés par de forts déséquilibres territoriaux, notamment pour les unités nationales.

Sur le modèle de la zone de coopération Sijori, zone de coopération de première génération (1989) initiée par des acteurs privés jouant sur les relations de proximité et de complémentarité entre territoires voisins de niveau de développement inégal (Singapour, Johore, Riau), d'autres coopérations transfrontalières, fondées sur des proximités continentales à Bornéo et maritimes ailleurs, ont été esquissées par les gouvernements et encouragées par la Banque asiatique de développement (Bad) qui a fourni les premières études de faisabilité (1996). Les gouvernements ont ainsi récupéré la démarche en l'institutionnalisant et en y associant des organismes publics et privés, avec comme priorités l'exploitation des ressources naturelles locales et l'amélioration des infrastructures dans les zones périphériques. La position des Etats face à ces dynamiques est ambiguë, compte tenu des risques de perte de souveraineté que ces mises en relations de territoires frontaliers supposent. Impulsée par les autorités et les chambres de commerce locales, l'ouverture frontalière est en fait la préoccupation la plus fréquente des acteurs locaux, qui y voient le moyen de développer leurs activités économiques en direction de leurs voisins, sans toutefois avoir les moyens de leurs ambitions en l'absence d'un soutien affirmé et financier des gouvernements centraux.

Pour l'Indonésie, cette ambiguïté de la position du gouvernement central s'exprime par l'ouverture de nouvelles négociations en faveur d'un élargissement démesuré des zones de coopération. A partir de polygones transfrontaliers, incluant des territoires dont la mise en relation est susceptible de réactiver d'anciens réseaux ou de jouer sur des complémentarités, donc de générer une véritable dynamique d'intégration par la démultiplication des activités et des flux, les zones de coopération sont élargies au risque de diluer ces dynamiques et de transformer ces ensembles en espaces de coopération formels, sans fondements économiques (carte 45).

L'Imt-gt (Indonesian-Malaysian-Thai growth triangle), créé en 1993 pour exploiter les synergies entre le sud de la Thaïlande, le nord de la péninsule malaise et le nord de Sumatra, englobe aujourd'hui Sumatra-ouest et Riau. Dans la foulée, en 1994, Sijori se transforme en Ims-gt (Indonesia-Malaysia-Singapour growth triangle) en plusieurs étapes après de nouvelles négociations, multilatérales cette fois, en incluant le centre et le sud de Sumatra et Kalimantan-ouest.

L'ensemble Bimp-eaga, (Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines east Asean growth area), issu d'un accord signé à Davao en mars 1994, à l'initiative des Philippines, concerne des régions

Carte 45

6.2

qui, au sein de leurs constructions nationales respectives, sont toutes en position périphérique. Le premier accord reliait les pôles de Davao-Manado-Tarakan-Sandakan, incluant des provinces certes périphériques, mais déjà actives. Il est élargi ensuite, à l'instigation de l'Indonésie, à toute l'île de Bornéo (Sarawak, Brunei, Sabah et Kalimantan), au sud des Philippines (Sulu, Palawan) et à l'est indonésien (Sulawesi, les Moluques, Papouasie), intégrant des espaces moins dynamiques entre lesquels les complémentarités sont souvent à créer. Cet élargissement s'articule, pour l'Indonésie, avec les politiques de rééquilibrage territorial entre l'ouest et l'est, le Kib (espace indonésien de l'ouest) et le Kit (espace indonésien de l'est). La notion de Kit présente des contours mouvants, incluant ou excluant tour à tour Kalimantan, et dont l'origine remonte aux années 1980, la traduction budgétaire de sa reconnaissance intervenant après 1990. Si l'on y inclut les provinces de Kalimantan et celles situées à l'est de Bali, cet espace couvre 68% de la surface terrestre et plus de la moitié de l'espace maritime du pays mais ne concentre que 18% de la population et ne produit que 10% de la valeur ajoutée industrielle indonésienne.

Parallèlement à ces accords multilatéraux signés entre pays asiatiques d'Asie du sud-est insulaire, des accords bilatéraux sont signés en 1996 entre l'Indonésie et l'Australie, dont l'Aida (Agreement on the australian indonesian development area). Ils concernent l'est indonésien, qui dans ce cas inclut Bali et Kalimantan. L'accord stipule que les chambres de commerce et d'industrie s'impliqueront dans des projets de développement conjoints, dans les domaines du transport, du tourisme, de l'énergie et de l'environnement. Pour l'Australie, l'enjeu est le renforcement de son intégration à l'Asie-Pacifique, et, à l'échelle de l'Asie du sud-est insulaire, un renforcement de la coopération avec les périphéries orientales.

L'émergence d'espaces transfrontaliers

A l'ouest de l'Asie du sud-est insulaire, l'ouverture, même timide, des frontières a contribué à l'intégration de deux espaces transnationaux, structurés autour du détroit de Malaka, les deux espaces se recouvrant à hauteur de la ville de Malaka (carte 46). Cette limite rappelle la dynamique du détroit avant la colonisation et jusqu'au départ des Occidentaux. Elle se situait historiquement aux alentours du port de Malaka, démarcation entre les deux circuits d'urbanisation de l'ouest de la péninsule (Penang au nord, Malaka-Singapour au sud) mais aussi, jadis, limite septentrionale du captage des réseaux d'échange de la mer de Java. Le premier ensemble, dans sa partie septentrionale, est organisé par les pôles de Medan, Penang et Songkhla et repose sur des similarités (plantations et industries de transformation, peuplement malais et chinois) et des complémentarités (types d'industries, coûts de main d'œuvre, réserves foncières, halieutiques et énergétiques). Riau, Jambi, Sumatra-sud (qui offrent espace et main-d'œuvre), renouant avec leurs anciens partenaires sur l'autre rive (Malaka, Johore et Singapour, qui comparativement possèdent capitaux et tissu industriel), composent la deuxième partie méridionale de cet ensemble, placée sous la domination directe de Singapour. Des échanges se sont développés de part et d'autre du détroit de Malaka, sur un mode bilatéral, mettant en exergue la domination d'un pôle principal, exploitant les avantages de localisation offerts par chacun des partenaires (Fau, 2002).

Carte 46

- 7** Singapour est aussi le principal pôle structurant d'un deuxième ensemble nord-est, lui aussi composé de deux sous-ensembles, l'un donnant sur le rivage sud de la mer de Chine méridionale et l'autre organisé autour des mers de Sulu et de Sulawesi. Le premier, de Singapour à Sabah, s'organise selon une logique axiale, par des relations de proche en proche donc essentiellement bilatérales, le long de la côte nord de Bornéo. Il constitue un axe ancien d'échanges entre le détroit de Malaka et les Philippines, visible dans la diffusion de l'islam. Il est susceptible d'être réactivé et étendu jusqu'à Manille, ramenant ainsi vers l'Asie du sud-est insulaire une partie des flux du sud et du centre philippin, pour autant qu'il soit nourri par l'activité de l'autre sous-ensemble. Dans ce second sous-ensemble, composé de Sabah, Palawan, Kalimantan-est, Mindanao, les parties nord de Sulawesi et de l'archipel des Moluques, les territoires sont engagés dans des relations multidirectionnelles qui expliquent l'absence actuelle de polarisation. Comprenant des territoires traditionnellement intégrés, avant la période de fermeture des territoires nationaux, l'amélioration des infrastructures portuaires des principales villes, concomitante à l'ouverture générée par la constitution du
- 7.1** Bimp-eaga, y a rapidement stimulé les échanges maritimes, particulièrement entre des niches autrefois fortement liées : entre Sandakan et Zamboanga mais aussi entre Tawau et Tarakan ou Sangir et Davao dont les flux sont aujourd'hui détournés par Manado et General dos Santos²⁴.

L'intégration des territoires du nord de l'Australie dans une zone de coopération avec l'est indonésien, tel que prévu dans l'accord Aida, pourra-t-elle rendre à nouveau "utile" l'immense espace maritime, où les complémentarités sont à créer qui, de Lombok à Darwin, de Makassar à Merauke, constitue l'espace le plus déprimé, handicapé par les distances en l'absence de systèmes de transports maritimes développés et d'investissements dans l'appareil productif ? Tel est, pour l'Indonésie orientale, l'enjeu du développement des relations avec L'Australie.

Vers la résurgence d'une organisation multipolaire en Indonésie

L'impact de la mondialisation et de la décentralisation sur le territoire indonésien peut aussi entraîner le retour à une organisation multipolaire, rappelant des logiques anciennes. On a déjà observé que la primauté de Jakarta est moins marquée que celle des capitales d'autres pays, continentaux ou insulaires à la gestion centralisée, comme la Thaïlande ou les Philippines²⁵ (chapitre 4). L'étalement du territoire et son éclatement insulaire ont favorisé la coexistence de plusieurs centres régionaux aux côtés d'une capitale nationale. Depuis toujours, l'Insulinde oscille entre un système politique à vocation territoriale, tendant à la centralisation, et un système maritime, multipolaire, à vocation commerciale, reposant sur une logique de réseaux (chapitre 2). Chaque système a induit des modalités de rapports avec l'arrière-pays et des organisations territoriales différentes.

Les fondements historiques de la multipolarité

La constitution des "royaumes impériaux", pour reprendre la terminologie de Hermann Kulke, s'inscrit dans le premier de ces systèmes politiques, à vocation territoriale par agrégation de territoires à un centre unique, et s'appuie sur leur capacité à gérer des territoires à une échelle régionale plus vaste²⁶. Ainsi, le royaume agraire de Mojopahit parvient-il à unifier, au XIII^e siècle, les trois anciens centres politiques de Java-est (Singosari, Kediri et la région du delta du Brantas) en un seul royaume placé sous la tutelle d'un souverain, unification consolidée par l'intégration des anciens souverains locaux à la dynastie centrale (Kulke, 1986). Le contrôle territorial est alors assuré par l'intermédiaire de "fonctionnaires" qui représentent le souverain dans les provinces, qui lui-même entreprend fréquemment des voyages dans les provinces afin d'y assurer son autorité. A Java, le système agraire n'a pu se déployer totalement, comparé aux royaumes d'Asie du sud-est continentale, impliqués dans des processus d'agrégation de territoires à partir des plaines centrales, donnant des formes d'organisation concentriques dont on retrouve trace aujourd'hui (chapitre 4) (Bruneau, 1991, 1995, 2002). Compte tenu de l'étroitesse de l'île de Java, le "centre", localisé dans une vallée intérieure, se trouvait rapidement en contact avec les contre-pouvoirs côtiers du système maritime. Cependant, l'Indonésie contemporaine a incontestablement hérité de modes de fonctionnement relevant des Etats agraires javanais. Denys Lombard a consacré un volume entier de son "Carrefour javanais" à retracer, dans l'actuelle Java, les héritages économiques, politiques et sociaux de ces royaumes agraires concentriques, traces que l'on retrouve aujourd'hui dans la gestion centralisée du territoire, une vision hiérarchique de la société et de l'espace, le poids des fonctionnaires (Lombard, 1990, tome III). On pourrait y ajouter les solutions agraires apportées aux problèmes de développement.

Le système maritime est, lui, polycentré et s'oppose au modèle mono-centré des royaumes agraires javanais²⁷. D'autre part, et annonçant les bouleversements ultérieurs, la localisation des centres repose sur une logique de réseaux et non selon une logique d'Etat-nation territoriale, qui se développera plus tard.

La fluidité du milieu maritime, la souplesse des réseaux qui s'adaptent rapidement aux demandes du marché, la finesse des mailles que forment ces réseaux d'échanges, pénalisent l'émergence d'un pôle unique. La domination politique et économique passe d'un port à l'autre, polarisant, un temps seulement, les flux commerciaux. La prépondérance d'un port est sans cesse menacée par les changements de route commerciale, les renversements d'alliances fondées sur des accords politiques, religieux ou matrimoniaux, en cas d'affaiblissement de la puissance du souverain. Il en résulte une instabilité de ces centres dominants, surtout comparé aux capitales chinoises ou européennes.

Quelques ports du détroit de Malaka parviennent à fédérer et dominer les nombreux autres ports des deux rives, jusqu'à ce que les réseaux se déplacent ou faiblissent (Manguin 2000, Bruneau 2002). Sriwijaya semble ainsi céder la place à Jambi au XI^e siècle, qui s'efface à son tour au profit de Malaka, dont la prise par les Portugais en 1511 suscite un déplacement de la route des marchands musulmans qui négocient le poivre et les épices de l'est²⁸. La chute de Malaka entraîne la naissance ou la re-émergence de ports comme Aceh, Johore, Banten... D'autre part, les réseaux sont segmentés en fonction des produits échangés et selon l'origine des communautés marchandes : Banten est le principal port d'exportation du poivre à l'ouest de Java depuis le XVI^e siècle, jusqu'à sa chute en 1782 sous les attaques de Batavia aux mains de la *Voc* ; Makassar draine au XVI^e siècle une bonne partie des épices de l'est ; les marchands indiens et ceux de la mer Rouge s'arrêtent, selon Denys Lombard, à Aceh, Malaka, rarement plus à l'est, contrairement aux marchands chinois.

Dans les cités portuaires, les modalités des rapports avec l'arrière-pays, chargé d'approvisionner le port en produits à commercialiser, voire en produits vivriers, en échange de produits de luxe, varient selon les lieux et les époques. Ces relations s'effectuent à travers des centres secondaires puis tertiaires situés en amont du fleuve ou sur ses affluents, relations dont les modalités demeurent obscures dans bien des cas, surtout pour les périodes reculées, prenant la forme de liens religieux, de paiement de tributs, de simples échanges commerciaux, mais sans intégration politique directe (Manguin, 2000 ; Bruneau, 2002 ; Christie 1995). Dans l'est indonésien, la problématique n'est pas forcément celle du contrôle d'un bassin versant, compte tenu de l'exiguïté des îles. L'arrière-pays n'est pas toujours en contiguïté avec les ports mais davantage constitué de multiples petites îles, les approvisionnant en produits de la mer, agricoles ou artisanaux, demandés par le marché international. Là encore, les modalités des relations varient du simple accord commercial à la coercition (Sutherland, 1988, Andaya 1993, Tania Murray Li, 2000). Dans ces économies maritimes, le contrôle de la main-d'œuvre et la circulation des produits est essentiel mais la fluidité du milieu en facilite la dispersion et fragilise les économies portuaires (Sutherland 1988).

Jusqu'aux années 1930, la période coloniale est marquée par la persistance d'une structure relativement décentralisée, avec le maintien de territoires entiers sous administration coloniale indirecte, et multipolaire à l'échelle de l'Insulinde, liée à l'absence de primauté d'un port, même à Java²⁹. La colonisation intensifie et systématise les relations entre les côtes et les arrière-pays producteurs. Batavia collecte uniquement les produits à exporter de l'ouest de

Java, Semarang assure la collecte de ceux du centre, Surabaya partage longtemps avec Pasuruan la collecte de ceux de l'est javanais mais aussi de ceux provenant des nombreuses îles orientales. Hors de Java, la taille et le morcellement géographique de l'archipel et les difficultés de transports imposent aux Hollandais de recueillir les produits à exporter par l'intermédiaire d'un grand nombre d'entrepôts, éparpillés d'un bout à l'autre de l'archipel. Ils créent, pour en faciliter le transport, une compagnie maritime, la Kpm, dont les navires desservent régulièrement tout l'archipel. Hors des zones de plantations, les Chinois collectent, pour le compte de la Kpm, les produits de plantation spontanément adoptés par les essarteurs dans leurs cycles de cultures (Charras, 1995). Les produits, regroupés dans les ports collecteurs, sont ensuite exportés.

7.2 La tendance est cependant à la fixation des centres, comparé au déplacement fréquent des capitales pré-coloniales, et annonce les débuts d'un système mono-polaire durable. Les capitales nationales et provinciales d'aujourd'hui sont les chefs-lieux administratifs de l'époque coloniale. La ville coloniale, particulièrement les municipalités aux Indes Néerlandaises³⁰, apparaît comme une enclave (Ginsburg, 1998), socialement et morphologiquement parlant, qui, contrairement aux villes traditionnelles, se différencie de son arrière-pays dont elle participe cependant à l'intégration économique et administrative (chapitre 2).

A l'indépendance, la constitution d'une république unitaire l'emporte malgré les tentatives hollandaises de créer une fédération et de fomenter la séparation de l'est indonésien, par la création d'une république de l'est indonésien (Negara Indonesia Timur). La primauté croissante de Jakarta, qui devient le symbole de la nation nouvelle (Nas, 1993), est alors inéluctable, inhérente au processus de construction nationale. Centre de commandement politique, qui dirige le processus d'intégration des territoires, sa position est renforcée par la concentration des élites. Leur présence dans la capitale, indispensable à l'obtention des postes de pouvoir, empêche, dans le même temps, l'émergence de centres rivaux qui les mettraient en danger (Korff, 1996).

Les débuts difficiles de la jeune république, soumise à la crise économique et aux révoltes régionales revendiquant seulement le plus souvent une meilleure répartition des ressources, entraînent un regain de centralisation, après 1957 (date de l'inauguration de la période dite de "démocratie dirigée"), que confirme l'Ordre nouveau (1966-1998). L'administration territoriale est homogénéisée sur le modèle javanais et étendue à l'ensemble du territoire à partir de 1969. Les pouvoirs traditionnels qui subsistent encore sont abolis, les unités territoriales sont partout créées jusqu'au niveau des villages (1974) malgré la diversité des organisations coutumières. S'affirme alors une gestion centralisée à partir de Jakarta, tendant à contrôler toutes les strates territoriales, jusqu'à l'unité de voisinage, le *RT* (*Rukun tetangga*), et sociales (par la création d'organisations de masses et de groupements sociaux). Des fonctionnaires javanais sont envoyés dans toutes les administrations territoriales. La loi N° 5 de 1974 et ses décrets d'application sur l'administration territoriale établissent pour plus de deux décennies les bases d'une autonomie régionale attribuée aux unités de niveau 1

(provinces) et 2 (départements et municipalités). Mais cette autonomie apparaît, dans les faits, encadrée et limitée par les mécanismes de nomination des personnels et le financement de la quasi-totalité des dépenses de fonctionnement et d'investissement par des subsides du gouvernement central, même après la loi N° 18 de 1997, sensée élargir les possibilités pour les régions de niveau 2 de lever des taxes locales (chapitre 1 et Niessen, 2000).

Au cours de la décennie 1990, la privatisation d'une grande partie de l'économie et l'insertion de l'Indonésie dans l'économie mondiale provoque un double processus. De ville macrocéphale par rapport au système urbain national, la capitale devient métropole mondiale, dont la dynamique est en partie façonnée par la société et l'économie globale, sa primauté s'accroissant encore par la concentration des nouveaux investissements (chapitre 2).

Changement de régime

Cependant, la globalisation permet aux firmes d'ajuster leurs stratégies en fonction des marchés et des avantages de localisation à l'échelle mondiale. Hors des régions capitales, certains sites sont susceptibles d'intéresser les investisseurs. Ce sont les gisements de ressources, dont l'exploitation participe à la création d'enclaves industrielles, ou les régions qui présentent des avantages de localisation par leur proximité avec la région capitale, de ressources (humaines, foncières, infrastructures) ou de proximité des marchés. On en a vu un exemple avec la Thaïlande dont le processus de déconcentration interne des activités industrielles a permis le développement de villes comme Nakhon Ratchasima. D'autre part, la circulation de l'information, l'amélioration des communications, l'ouverture des frontières sont susceptibles de créer de nouvelles opportunités et de nouveaux réseaux ou d'en réactiver d'anciens, fondés sur les relations de proximité ou structurants à plus grande échelle.

Ces évolutions devraient permettre un regain de dynamisme pour les pôles secondaires, dont les modalités d'organisation des espaces seront cependant modifiées dans la mesure où la mise en relation directe d'espaces de production et de transformation ou de consommation va dans le sens d'une spécialisation plus forte des centres de production et priver le pôle régional principal de certaines de ses fonctions de commandement économique.

Quel est l'impact de ces évolutions sur les systèmes urbains régionaux ? Surabaya, Medan et Makassar sont les trois villes classées en second, pour leur niveau de services, selon la typologie de Werner Rutz (Rutz, 1987, p.207), juste après Jakarta et avant les autres grandes villes du pays. Leurs ports sont, avec celui de Jakarta, les quatre seuls ports internationaux de 1982 à 1988, période de plus forte fermeture du pays. Java, le nord-est de Sumatra et le sud de Sulawesi sont les trois premières zones de concentration de population au début du XX^e siècle. Ces trois exemples sont choisis pour illustrer la problématique des villes secondaires en Indonésie et autorisent une prospective quant à l'évolution des systèmes urbains régionaux selon leur localisation, centrale ou périphérique à l'échelle indonésienne, et selon les possibilités d'ouverture internationale.

L'essor annoncé de Surabaya

Jusque dans les années 1930, Surabaya est parvenue à organiser ses propres réseaux économiques. Mais depuis cette époque, marquée par l'effondrement de l'économie de plantation, sa dépendance n'a fait que s'accroître vis-à-vis de Jakarta, pénalisant ses relations internationales. Si la reprise de l'activité économique et le processus de décentralisation se confirment, Surabaya bénéficiera d'une double dynamique. La déconcentration interne des activités industrielles de Jakarta / Java-ouest fera progresser sa participation aux réseaux mondiaux de l'économie et retrouver le caractère extraverti de son économie. S'appuyant sur sa tradition industrielle et sur les importants efforts consentis par la province en matière d'infrastructures (routes, approvisionnement en eau, électricité, port de Surabaya), de nouveaux investissements industriels, étrangers mais aussi nationaux, continueront de "déferler" sur la zone centrale de la province et augmenteront massivement le volume des échanges, aériens et maritimes, internationaux et inter-insulaires³¹. Le solde migratoire de la province, qui s'est déjà inversé entre 1990 et 1995, pour la première fois depuis plusieurs décennies (chapitre 3), redeviendra positif.

Le renforcement de sa position nodale, à l'articulation d'axes méridiens et transversaux qui structurent l'espace indonésien, sera assuré par l'ouverture des frontières qui entraînera l'intensification des relations avec l'Australie. Deux axes transversaux bordent les mers intérieures de l'archipel (mers d'Arafura et de Banda, mer de Java) et passent l'un au nord, de Merauke à Pontianak, l'autre au sud, de Timor à Riau (chapitre 3). Les détroits de Lombok et de Makassar structurent un axe méridien qui donne accès aux mers de Sulawesi et de Sulu et, au delà, à Manille. Si l'Indonésie ouvre ses frontières et laisse ses régions maîtriser leurs coopérations et leurs ouvertures internationales, les liaisons de l'Australie avec Singapour, le pôle dominant de l'Asie du sud-est, et avec l'Asie du nord-est auront un effet d'entraînement sur un espace maritime indonésien redevenu utile. Empruntant le détroit de Torrès, pour les navires originaires de l'est australien, ou le détroit de Lombok, pour ceux venus de l'ouest, faisant escales au gré des échanges, ces flux maritimes réactiveront les axes transversaux et méridiens de l'archipel.

Le partage de la polarisation des flux indonésiens, entre Jakarta pour l'ouest et Surabaya pour l'est, se confirmera. Car si Jakarta se trouve aujourd'hui au centre d'une Indonésie "utile", Surabaya se trouve au centre géographique du territoire national et devrait profiter du désenclavement de l'est. Les transporteurs de Surabaya assureront davantage, indépendamment de ceux de Jakarta, la desserte des îles orientales de l'archipel, déjà assurée pour partie par des sociétés de transports bugis dont les sièges sont à Surabaya. Surabaya entretient des relations étroites et traditionnelles avec les ports de Kalimantan, Banjarmasin et Samarinda, pour le transport du bois, et ceux des îles de la Sonde. Depuis l'affaiblissement du rôle de Makassar comme port international, au lendemain de la seconde guerre mondiale, Surabaya a étendu ses relations commerciales à Sulawesi et aux Moluques et agit comme importateur des matières premières de ces îles extérieures (bois, coprah et plus récemment cacao). En comparaison, les relations maritimes de Surabaya avec l'ouest sont mineures (carte 47) alors qu'elles dominent les échanges inter-insulaires de Jakarta. L'exemple de la distribution du riz illustre ce partage de la desserte entre l'est et l'ouest (carte 48).

Carte 47

Carte 48

Sur le plan régional, ces évolutions opposeront davantage la spécialisation agricole et dans des industries agro-alimentaires ou traditionnelles des bassins alluviaux à la diversité et au poids du tissu industriel de la zone centrale de Java-est. Celle-ci sera confortée par des investissements dans de nouvelles infrastructures. La province entamera en 2002 la construction d'une autoroute à péage de Surabaya vers Mojokerto et du premier tronçon de la rocade orientale, sur 36 km, à Surabaya, qui permettra d'atteindre le port, en provenance du sud, sans transiter par le centre ville. Les schémas directeurs prévoient à terme la construction d'une autoroute entre Gempol et Pasuruan. La zone centrale aura tendance à s'élargir vers Probolinggo à l'est, vers Jombang à l'ouest, concrétisant ce que dessinent déjà les cartes de circulation (chapitre 1, carte 5). Les installations portuaires de Surabaya seront améliorées par la construction d'un nouveau port en eau profonde à Madura, qui résoudra les problèmes d'envasement chronique et permettra l'accueil de porte-conteneurs de très grand tonnage. Le pont Suramadu, qui doit enjamber les 25 km du détroit qui sépare Surabaya de Madura, dont le projet s'enlise depuis plusieurs années, entrera dans sa phase de réalisation (Franck, 1999).

Enfin, Surabaya conservera et renforcera sa primauté régionale pour les services³². L'ouverture d'une bourse à Surabaya en 1988 a déjà marqué le début de l'autonomisation de son secteur bancaire et financier par rapport à Jakarta. Surabaya pourrait rapidement devenir un relais direct de Singapour. La ville dispose d'ailleurs d'une classe moyenne d'entrepreneurs sino-indonésiens dynamique, auxquels se mêlent de plus en plus d'Indonésiens de souche.

Les perspectives favorables de Medan

La localisation de Medan, sur une façade maritime à vocation internationale, celle du détroit de Malaka, rend envisageable une participation accrue aux échanges internationaux (carte 49). La région de Medan est une région périphérique, une des rares à posséder une économie et un tissu industriel diversifié, une véritable organisation régionale, structurée par sa capitale, et un semis urbain dense. La province de Sumatra-nord compte de nombreuses villes, dont plusieurs ont reçu le statut de municipalité.

La variété des milieux a permis une agriculture diversifiée, allant du maraîchage dans les plateaux du paysatak, dont les sols qui entourent le lac Toba sont enrichis par le volcanisme, aux activités de pêche sur la côte, en passant par les grandes plantations ouvertes dans les plaines depuis la fin du XIX^e siècle (hévéas et plus récemment palmiers à huile). Une industrie de transformation de ces productions agricoles, puis d'autres ressources comme le bois, s'est greffée sur ce secteur. L'exploitation des gisements de gaz d'Arun et le développement d'industries d'aval dans de grands complexes à Lokseumawe puis à Asahan complètent le tissu industriel de cette région.

Les différents types d'agriculture ont produit des réseaux de commercialisation et des types de villes, spécialisés et distincts. Dans les plateaux, on trouve des villes de marché. Les activités de maraîchage ont donné leur spécificité à des villes comme Brastagi. Pematang Siantar est une ville de transition entre la zone de plateaux et celle de plantation. Ces plantations ont quant

Carte 49

à elles généré une urbanisation linéaire, le long de la voie ferrée puis de la nouvelle trans-sumatranaise de l'est. A chaque plantation est associée une ville (Kisaran est le type même de la ville de plantation). Les activités de pêche ont, enfin, activé le développement de bourgs le long de la côte, voire de grandes villes, comme Tanjung Balai.

Toutes ces villes ne fonctionnent pas en un réseau unique, qui serait polarisé par Medan, du fait de la segmentation des réseaux de commercialisation et des orientations propres à chaque type de production. On retrouve cette segmentation dans l'activité portuaire, entre Medan, Tanjung Balai et Dumai, d'autant que les ports fonctionnent en binômes de part et d'autre du détroit et que se multiplient les liaisons transversales par ferry.

Les produits maraîchers sont commercialisés sur le marché de Medan et sont à nouveau exportés vers Kuala-Lumpur, directement depuis Tanjung Balai, après une période d'éclipse, au plus fort de la fermeture des frontières indonésiennes. Les produits des grandes plantations de palmiers à huile ont aussi un circuit extraverti. Ce sont des capitaux malaysiens qui s'investissent dans des plantations qui s'étendent aujourd'hui le long de la trans-sumatranaise orientale. Le port de Dumai est en train de devenir le port spécialisé dans le transport de l'huile de palme, exportée vers la péninsule malaise ou vers Jakarta. La contrebande (travailleurs migrants illégaux, produits d'occasion, produits subventionnés en Indonésie...) dessine ses propres circuits dont Tanjung Balai est une plaque tournante (Fau, 2002 et communication personnelle).

Medan, capitale de Sumatra-nord, avec près de 2 millions d'habitants en 2000, domine largement par sa taille les autres villes du nord et du centre de Sumatra, qui n'atteignent pas les 250 000 habitants (240 000 pour Pematang Siantar puis autour de 80-130 000 pour les suivantes). Medan s'est développée grâce aux apports de son arrière-pays et comme interface avec les territoires situés de l'autre côté du détroit de Malaka. Ville de plantations récente (XIX^e siècle), elle est peuplée de Chinois, de Javanais (restés sur place à la fin de leur contrat, ils finirent par représenter la moitié de la population de la ville au début du XX^e siècle), de Tamouls, au côté des Batak et des Malais, ce qui ne lui donne pas une identité culturelle affirmée. Son activité s'est ensuite diversifiée vers l'administration, vers l'industrie par le traitement des produits de plantation et vers les transports par ses fonctions portuaires. Sa zone industrielle s'étend en un couloir en direction du port de Belawan et vers Binjai, sorte de banlieue industrielle de la ville. Belawan, seul à posséder des installations portuaires pouvant traiter le fret des porte-conteneurs, s'est spécialisé dans le trafic longue distance, vers le Japon et via Singapour.

L'avenir de Medan se joue sur la reprise des relations internationales, de part et d'autre du détroit de Malaka. Si le retour de l'activité et le processus de décentralisation se confirment, les relations entre Penang et Sumatra-nord vont s'intensifier. S'appuyant sur l'une des zones de coopération de Sumatra, l'Imt-gt (Indonesia, Malaysia, Thailand growth triangle), créée en 1994, qui réactive d'anciens réseaux malais mais surtout chinois, les industriels de Penang, la plus chinoise des villes malaysiennes, vont continuer d'investir à Sumatra. Les investisseurs

malaysiens reproduisent, dans cette zone de coopération, l'exploitation d'inégalités de niveaux de développement, dénoncée dans la zone de coopération de Sijori (Singapour-Johore-Riau, chapitre 5). En s'installant à Medan, ils vont exploiter les matières premières de l'arrière-pays et le bas coût de la main d'œuvre, réservant à Penang les industries de deuxième transformation (Fau, 2002). De nouveaux investissements viendront s'ajouter à la vingtaine d'établissements déjà délocalisés à Medan.

La tendance à l'ouverture plus franche des frontières, telle qu'elle se dessine aujourd'hui, stimulera l'urbanisation tout en contribuant à consolider une structure multipolaire à l'échelle régionale, générée par les relations bilatérales entre ports, de part et d'autre du détroit, et la spécialisation des centres liée à une division spatiale du travail.

Le réveil contrarié de Makassar

Makassar est l'autre pôle susceptible, à l'instar de Surabaya, de bénéficier de la reprise de synergies axiales. Autre porte de l'est indonésien, sa localisation à l'entrée du détroit éponyme pourra lui apporter un regain d'activité si celui-ci redevient un axe de transport international donnant accès au sud des Philippines. Contrairement à Surabaya, sa localisation est périphérique, ce qui a handicapé le développement économique de la province et le dynamisme de la ville même.

Makassar a un passé prestigieux. A la fin du XVI^e siècle et durant la majeure partie du XVII^e siècle, la ville capte une part importante du commerce du clou de girofle, de la muscade et du macis (Reid, 1983) pour les échanger contre des textiles indiens. Après sa prise par la Voc, lorsque celle-ci s'allie avec les Bugis de Bone en 1667, Makassar demeure un grand entrepôt international pour la compagnie hollandaise mais son réseau commercial devient moins étendu et davantage focalisé sur la Chine³³. Puis les relations s'enveniment au XIX^e siècle entre les Hollandais et les Bugis de Bone et, après plusieurs guerres, le sud de Sulawesi passe sous contrôle direct hollandais en 1905.

Le début du XX^e siècle marque une amplification de l'exploitation coloniale, qui se traduit pour Makassar par une explosion de sa population. De 15 000 habitants au début du XIX^e siècle, elle atteint 40 000 habitants en 1915 et 85 000 en 1930, retrouvant seulement à cette période sa taille du XVII^e siècle. Dans les années 1950, la ville accueille les réfugiés chassés de l'arrière-pays par l'insécurité consécutive aux révoltes régionalistes dirigées par Kahar Muazakkar. Après 1960, la population de la ville augmente essentiellement par accroissement naturel.

Déjà excentrée dans le dispositif colonial, Makassar est toujours en situation périphérique aujourd'hui. Elle présente bien des traits caractéristiques des cités secondaires du pays, notamment la domination du secteur tertiaire dans la structure de l'emploi formel (l'administration est le premier employeur de la ville ; le recrutement, qui tient compte de façon informelle de considérations ethniques, y est recherché). Elle est aussi le centre du

commandement de l'armée et de la marine et un pôle universitaire pour l'est indonésien, visible dans le grand nombre de petites universités privées en plus de l'université publique Hasanuddin.

Son économie repose sur un tissu de petites entreprises, à la limite de la survie (Parnwell et Turner, 1998), chapeautées par l'administration. Les investissements récents, qui contribuent à modifier le paysage de la ville, n'ont pas eu d'effets d'entraînement sur ces petites entreprises. Les deux hôtels quatre étoiles et le shopping mall moderne ont été financés par des capitaux de conglomérats de Jakarta alliés à des capitaux singapouriens et la main d'œuvre importée de Java. Quant aux quelques grandes entreprises de Makassar qui appartiennent à des Bugis, elles se concentrent dans les secteurs de l'import-export ou dans la construction et ont peu de liens avec les petites entreprises de la ville.

La diversité des milieux de la province, entre plaines côtières, piémonts et intérieur montagneux, a permis le développement de la pêche, d'une riziculture en plaine et d'une agriculture de petites plantations de girofliers, de cocotiers et plus récemment de cacaoyers, mais l'enclavement des régions montagneuses réduit les possibilités de circulation des productions. L'économie locale a souffert des excès de la centralisation et de la préférence pour Java des politiques économiques. L'interdiction d'exporter du bétail, réservé à l'approvisionnement de Java, l'interdiction d'exporter le bois et le rotin, dont la transformation, interdite sur place pour le rotin, est réservée à Java et Sumatra, le monopole de la commercialisation du clou de girofle, qui a poussé les paysans à arracher leurs pieds, en sont quelques exemples. La province compte peu d'industries de transformation de ses matières premières, qu'elle expédie vers d'autres îles ou directement vers l'étranger (nickel vers le Japon et les Usa). L'industrialisation est par conséquent limitée à quelques entreprises d'Etat (papier, cimenterie, farine de blé), qui travaillent avec des matières premières importées (la farine australienne par exemple). Comme dans toute l'Indonésie, l'éloignement des autorités centrales qui délivrent les autorisations constitue un handicap.

Faible circulation des produits et de leur transformation limite les interactions entre la ville et la campagne, ce que la structure urbaine de la province reflète. La hiérarchie urbaine, en termes de population, est l'une des plus déséquilibrée des structures régionales indonésiennes (Rutz, 1987 ; Nuds, 1985) et Makassar concentre à elle seule 56% de la population urbaine de la province. Une seule autre ville, Pare Pare, a une population de plus de 100 000 habitants en 2000. Les autres villes, localisées sur les côtes, surtout la côte sud-ouest, et le long des routes à travers les reliefs, sont pour la plupart des chefs-lieux administratifs, capitales de départements (Nuds, 2000), d'autant que ceux-ci sont nombreux à Sulawesi-sud car ils reprennent les divisions entre anciennes principautés. Quelques-uns de ces chefs-lieux présentent en plus certaines spécialisations : Sidenreng au cœur du grenier à riz (agriculture), Rantepao ou Makale dans le pays Toraja (tourisme), Soroako ville du nickel (mines)...

Deux facteurs sont susceptibles de redonner à Makassar un véritable rôle de structuration des flux : un facteur endogène, lié la reprise économique à Sulawesi même, si la décentralisation

se confirme, et un facteur externe lié à l'ouverture internationale. Dès lors que Sulawesi sera autorisée, par la décentralisation et l'abandon des politiques en faveur de Java, à transformer ses propres ressources, l'augmentation des flux qui en découle profitera à Makassar. Les grossistes de Makassar collectent déjà le cacao, dont la production est en pleine expansion, ainsi que le clou de girofle récemment réapparu sur le marché, exporté vers les usines de *kretek* de Java. Le rôle de commandement de Makassar sur sa province, déjà bien établi, sera de plus en plus prégnant, d'autant plus que la ville est culturellement le reflet de la province (ce qui n'est pas le cas de Medan). C'est la ville des quatre ethnies dominantes, Makassar, Bugis, Mandar et Toraja, et l'architecture des bâtiments publics se fait le reflet "folklorisé" d'une identité bugis-makassar.

La poursuite de l'amélioration du réseau routier, déjà entamée de Majene à Mamuju, de Palopo à Makassar et au sud de Makassar à Sinjai, renforcera aussi la position de Makassar en facilitant l'accès à la ville. La société de transport maritime nationale Peln envisage d'augmenter le nombre de touchés de ses deux navires spécialisés dans le *roll and roll*³⁴ qui accostent à Makassar. Le processus d'urbanisation se focalisera de plus en plus autour de Makassar, renforçant l'urbanisation linéaire vers Maros au nord, vers Sungguminasa (amorcée déjà par le déplacement des bureaux de l'administration de la province et du campus de l'université Hasanuddin) et Takalar au sud. La construction d'une rocade extérieure de Makassar, reliant ces trois villes, est planifiée en prévision de l'augmentation du trafic.

Si l'ouverture des frontières se confirme, l'accroissement des échanges internationaux, notamment avec l'Australie, pourrait profiter au port de Makassar, situé à l'entrée d'un détroit qui, avec celui de Lombok, est l'une des routes méridiennes internationales autorisées par les autorités indonésiennes, donnant accès, via la mer de Sulawesi, à la mer de Chine méridionale ou à l'océan pacifique. Cette reprise constitue la seule issue susceptible de rendre à la ville son rôle d'entrepôt international. Mais les perspectives pour Makassar sont moins favorables que celles de Medan, qui bénéficie des retombées de la puissance économique de ses voisins et de l'intensité du trafic dans le détroit de Malaka.

La capacité de la ville à structurer et commander les échanges, internationaux, mais aussi nationaux ou ceux de l'île elle-même, est menacée par plusieurs concurrents qui contestent sa primauté portuaire (Carte 50).

Makassar est concurrencée par Surabaya qui possède un niveau de services supérieur susceptible de polariser les flux internationaux et empiète sur sa couverture maritime nationale en desservant les Moluques, voire tout le nord de l'Indonésie orientale (Surabaya est la destination majoritaire des exportations des ports de Kendari, Ternate et Sorong). Les opérations de dédouanement et de transbordement y sont plus rapides. Surabaya concentre d'ailleurs les sièges sociaux des sociétés de transports maritimes, y compris des transports traditionnels bugis. La question de la concurrence avec Surabaya, pour la desserte de l'est indonésien comme pour capter les flux internationaux, est récurrente au sein de l'élite de Makassar (Antweiller, 2000).

Carte 50

Makassar est menacée par Bitung (Sulawesi-nord) pour ce qui est des relations maritimes internationales avec la façade pacifique. Bitung est encore un petit port, dont le volume des exportations³⁵ est dû au transport de l'huile de Coprah de l'entreprise Bimoli vers l'Europe. Cependant, il figure dans les projets du ministère des transports comme la principale plateforme portuaire de l'Indonésie de l'est pour les relations avec le Pacifique et les Philippines, dans le cadre du Bimp-eaga (Brunei Indonesia Malaysia Philippines - east Asia growth area). Le trafic de Bitung avec Davao (Philippines) a déjà augmenté depuis l'instauration de cette zone de coopération. A ce titre, la société Pelindo 4, qui gère les ports de l'est indonésien, y a

7.3

entrepris, avec l'aide financière et technique de l'Oecf (le fonds d'aide au développement japonais), d'importants travaux d'infrastructures (notamment l'élargissement et l'équipement des quais pour l'accueil des porte-conteneurs). Un nouveau terminal pour l'accueil des porte-conteneurs a été inauguré à Makassar en 2001 (soit 15 ans après l'équipement du port de Surabaya) mais il est moins vaste que celui prévu à Bitung et le trafic conteneurs de Makassar, encore modeste, est essentiellement un trafic domestique avec les ports de regroupement de conteneurs que sont Surabaya puis Jakarta.

Makassar est tributaire des ports de Kalimantan pour ses relations avec l'Etat de Sabah en Malaysia. Les liaisons transversales avec Kalimantan sont anciennes, bien établies et se situent en deuxième position dans le trafic inter-insulaire de Sulawesi-sud, après celles concernant Surabaya. Sulawesi-sud vend ses excédents rizicoles à Kalimantan qui est aussi une destination majeure pour les migrations de travail dont certaines ont l'Etat de Sabah pour but, que ce soit légalement ou illégalement. Ainsi, les relations sont-elles intenses avec Balikpapan, Samarinda, Tarakan et plus au nord Nunukan, île frontalière qui donne accès à Tawau en Malaysia, dont 60% de la population serait d'origine bugis (Journal Pedoman Rakyat, 24 juli 2001).

Makassar est aussi concurrencée par des ports de sa propre province. Les ports spécialisés de Biringkasi, pour le ciment de la société Semen Tonasa, de Pomalaa pour le nickel des mines de Soroako, traitent directement ces productions. Pare-Pare, en tête de l'exportation du bétail jusqu'à la crise de 1997, est un important port pour le riz à destination de Kalimantan-est et la contrebande (main-d'œuvre illégale qui se rend en Malaysia, produits d'occasion en provenance du Japon par un circuit qui transite via Balikpapan). Mamuju, qui propose des tarifs compétitifs car son port est géré par l'administration territoriale du département et non par la société Pelindo 4, transporte riz et légumes et entretient une liaison régulière par ferry avec Balikpapan. Tout le long de la côte, de petits bateaux en bois, moyen de transport souple qui s'adapte rapidement à la demande, assurent directement des liaisons passagers et surtout marchandises avec Kalimantan, y compris à partir de petits ports proches de Makassar, comme Waawanrogoe, qui exporte directement du riz vers le centre minier de Bontang à Kalimantan. De façon générale, les capacités de Makassar à organiser les flux sont handicapées par sa position excentrée dans sa province. Le nord-est et le nord-ouest ont longtemps été isolés par les reliefs et des communications terrestres déficientes. Aujourd'hui encore, la plaine située autour du golf de Bone d'une part et les territoires situés au nord de Majene d'autre part, évoluent respectivement autour de Palopo et de Mamuju, villes qui expédient directement leurs productions depuis de petits ports locaux, parfois directement vers Surabaya. Watampone,

- 8** autre ville administrative située sur la côte est, mal reliée à Makassar par une route provinciale de qualité inégale, entretient des liens directs avec Sulawesi-sud-est.

Makassar est en fait le principal port pour l'importation de matières premières et de produits manufacturés à destination de l'île de Sulawesi mais l'exportation des produits primaires transite souvent directement par les ports proches des lieux de production. Ainsi, Makassar ne concentre que 30% du trafic portuaire de sa province, contre plus de 70% pour Surabaya.

Rompre avec l'organisation centre-périphérie

Le renouveau de la multipolarité, qui s'esquisse à plusieurs échelles, est lié à l'essence archipélagique de l'Asie du sud-est insulaire et à son fonctionnement en réseau. Il vient rompre avec le schéma dessiné par la période de construction nationale et la centralisation, qui privilégiait le modèle centre-périphérie dans l'organisation de l'espace.

A l'échelle indonésienne, Jakarta et Surabaya se partageront respectivement la desserte de l'ouest et de l'est indonésien, avec une capitale nationale dont la prépondérance restera liée à la plus forte intensité des échanges avec l'Asie orientale, le long de l'axe qui borde l'ouest de la mer de Chine méridionale. Des pôles régionaux participeront à la structuration de territoires fonctionnant de façon plus intégrée, à l'intérieur du pays mais aussi dans les zones frontalières, si les régions restent maîtres de leurs orientations de développement et de leurs coopérations, la décentralisation donnant aux capitales régionales de nouvelles capacités d'organisation de leurs territoires respectifs. Au sein de ces systèmes régionaux, la segmentation des réseaux en flux spécialisés et la reprise de relations de proximité démultipliera les articulations entre sous-espaces et réseaux urbains et, court-circuitant les capitales, y accentuera la multipolarité d'autant qu'aujourd'hui, chaque département cherche à développer ses propres infrastructures dans le cadre des nouveaux pouvoirs concédés par l'autonomie régionale.

Conclusion

Les organisations spatiales, analysées en termes de structures territoriales polarisées, évoluent à plusieurs échelles d'espace et de temps. Les centres, qui se définissent par rapport à un système territorial dans lequel ils assurent des fonctions centrales, sont indissociables des périphéries et n'ont de sens que dans leurs relations avec elles.

Aux échelles nationales, les centres sont des métropoles dont les modalités et les rythmes de développement sont liés à leur insertion aux flux mondiaux de l'économie, leurs dynamiques d'expansion rejoignant celles d'autres grandes villes pour former de vastes corridors d'urbanisation et d'industrialisation polynucléaires, alliant métropoles, grandes villes, centres de services, noyaux spécialisés et campagnes, apparentant l'ensemble aux structures mégalopolitaines. Cette multipolarité se retrouve à plusieurs échelles : à l'échelle du noyau urbain, avec le dédoublement des centres d'affaires ; à l'échelle de la zone métropolitaine lors de l'expansion péri-urbaine, plusieurs villes, placées dans l'orbite directe de la capitale, structurant l'étalement urbain ; à l'échelle des corridors d'urbanisation qui, au delà de l'épaississement auréolaire autour du noyau urbain relie la côte à l'intérieur, à Jakarta ou Surabaya, ou longent la côte, à Bangkok. Ces villes structurent des zones centrales, zones d'accumulation et de concentration de pouvoirs, de populations, d'activités, de flux. En Asie du sud-est continentale, les zones centrales sont constituées par les grands bassins fluviaux de direction méridienne. En Asie du sud-est insulaire, elles correspondent aux lignes côtières, ou parallèles aux côtes, et s'étendent sur des profondeurs territoriales variables.

Cette notion de centre est importante dans une Asie du sud-est porteuse d'une tradition de systèmes politiques centralisés, aux modes de gestion des territoires centralisés, que ce soit avec les anciens états agraire ou plus récemment, au moment des indépendances, dans le cadre des Etats-nations, puisque tous ont opté pour un système politique centralisé, la Malaysia exceptée. Ces constructions territoriales ont pu se structurer au cours du temps long par agrégation de territoires de principautés voisines au centre et par la gestion de la mise en valeur agricole des arrière-pays. Dans des temps plus récents, elles ont été consolidées par la colonisation agricole, l'affirmation de la primauté du centre par une représentation des ministères centraux dans les provinces et de façon plus générale, une gestion centralisée du territoire qui crée les conditions de la primauté des capitales nationales. L'impact de la globalisation s'ajoute à ces logiques nationales pour amplifier encore la centralité des capitales et des zones centrales qu'elles commandent, entraînant un surcroît de migrations vers ces zones, alors que le contexte de ralentissement de la croissance démographique augmente les écarts avec les autres parties du territoire. A la période de "dilatation" de l'occupation de l'espace par la colonisation agricole succède une reconcentration autour des zones centrales.

Dans la partie continentale, étudiée ici à travers l'exemple des structures spatiales de la population thaïlandaise, ces processus ont contribué à créer une organisation territoriale monocentrée à l'échelle nationale, organisée en auréoles de développement et d'intégration décroissant du centre vers la périphérie, modèle qui se reproduit à l'échelle des grandes régions

thaïlandaises. Superposé à ce modèle en auréoles, un modèle axial en étoiles, centré sur la capitale, se développe, fortement structuré par les grands axes de communication. Les processus d'urbanisation/industrialisation et d'intensification de l'agriculture ou de développement des cultures commerciales se diffusent le long de ces axes, jalonnés et organisés par d'importantes capitales régionales.

Dans la partie insulaire, étudiée à travers l'exemple indonésien, les organisations auréolaires autour du centre, auxquelles se superposent les radiales en étoiles, existent du fait de l'hypercentralisation de la gestion du territoire. Elles sont cependant moins marquées à l'échelle nationale du fait de la dispersion archipélagique et de l'héritage de la domination récurrente, au cours de l'histoire, des systèmes maritimes polycentrés, fonctionnant en réseau. Plus qu'un modèle en auréoles, que l'on ne retrouve pas de façon continue à l'échelle nationale, l'espace s'organise autour d'ensembles maritimes. En raison de la localisation du ou des centres sur les côtes (le basculement du centre de gravité sur les côtes semble aujourd'hui inéluctable du fait de la prédominance des flux maritimes), l'espace est structuré par un double processus : celui des rapports entre côtes (figurant les centres) et intérieur (figurant les périphéries) avec une intégration décroissante de la côte vers l'intérieur, et celui des rapports entre les ports, ces derniers se situant à l'articulation entre les flux côte-intérieur et entre ports. Les flux entre ports ont globalement une organisation linéaire, longeant les lignes côtières, mais ils traversent aussi mers et détroits, surtout dans l'Est où l'exiguïté des îles et l'importance des distances favorisent les relations multidirectionnelles.

La centralisation du système politique indonésien a entraîné la rupture des relations entre nœuds côtiers, en faveur de rapports directs avec la capitale nationale, Jakarta, ou avec son relais pour l'Indonésie orientale, Surabaya. Un des enjeux de la décentralisation, outre de desserrer le contrôle du centre qui apparaît dans bien des domaines contraignant, réside dans la reprise des relations entre nœuds portuaires, et plus généralement, entre villes développées le long d'axes côtiers, ou parallèles à la côte.

Après les ruptures engendrées par la construction des territoires nationaux, l'heure est à la recomposition des espaces, à différentes échelles, en relation avec la décentralisation et l'ouverture internationale générée par la mondialisation. Ces recompositions sont de formes et de natures différentes selon les échelles considérées. L'Asie du sud-est insulaire, du moins dans sa partie occidentale, est polarisée par Singapour. Elle constitue la partie méridionale de l'axe de développement de l'Asie orientale, dont les composantes sont longtemps demeurées essentiellement maritimes, impliquant la primauté des organisations côtières. A une autre échelle, les axes nord-sud de l'extension mégapolitaine et le renforcement des zones centrales à l'intérieur de chacun des pays participent aussi de ces recompositions. Parallèlement, l'ouverture des frontières pourrait permettre aux relations avec l'Australie de jouer un nouveau rôle structurant, à l'échelle de toute l'Asie du sud-est insulaire, à celle de l'Asie du sud-est insulaire orientale mais aussi à l'échelle de l'axe maritime méridien empruntant les détroits de Lombok et de Makassar. Le desserrement de la centralisation permet ainsi la recomposition d'espaces de proximité par la reprise des relations entre provinces

voisines ou entre espaces bordant des mers et des détroits, qu'ils appartiennent au même ensemble national ou non. Ces espaces de proximité sont structurés par des capitales, dont la vocation est aujourd'hui encore essentiellement régionale (au sens infra-national), mais dont les fonctions et les capacités d'organisation des espaces à des échelles transnationales pourraient se développer.

Notes

1 Cette donnée n'est pas actualisée. Il n'existe pas de liste publiée des populations des villes, dans la mesure où la plupart n'a pas de limite administrative. Ce chiffre de 1980 correspond à une recherche spécifique, réalisée avec les données disponibles au moment de l'étude en 1980. Il a été obtenu en repérant les communes classées urbaines selon la définition utilisée par le Bureau national des statistiques pour le recensement de la population et en additionnant la population des communes urbaines contiguës.

2 Nom de l'unité administrative la plus élevée.

3 R.E. Elson, 1984, a établi une cartographie des raffineries de sucre dans la *residentie* de Pasuruan à différentes dates.

4 La région de Tuban vient d'être choisie pour le développement de nouvelles zones industrielles et une usine de ciment y a été délocalisée à partir de Gresik. La vallée du Solo a un potentiel agricole tandis que la région de Bojonegoro produit du tabac et du riz.

5 Les Etats agraires ont été décrit par les historiens, au premier rang desquels Georges Cœdes (1964), Denys Lombard (1990) ou Oliver Wolters (1982 (1^{re} édition) 1999 (2^e édition)).

6 Cette typologie a été proposée par Denys Lombard (1970). Elle recoupe celle figurant dans l'étude pionnière de Terry Mc Gee (1967), celle de Clifford Geertz (1963) ou celle de W. Wertheim (1980).

7 En Asie du sud-est, le centre de gravité de ces échanges semble se situer d'abord dans le delta du Mekong, autour du royaume du Funan, polarisant des relations tissées entre le nord de la péninsule malaise et le Vietnam. Le détroit de Malaka devient le centre organisateur des échanges maritimes internationaux surtout après les IX^e-X^e siècles, lorsque le Funan et la région des isthmes de la péninsule malaise, de façon plus générale, pâtissent de la montée en puissance du royaume agraire d'Angkor (Manguin, 2002).

8 Denys Lombard donne d'amples détails sur cette "politique agraire" dirigée par les souverains de Modjopahit (Lombard, 1990, vol III), particulièrement par le roi Ayam Wuruk (1350-1389), dont le règne est relaté dans cette grande chronique qu'est le *Negarakertagama*, écrite par le poète Prapanca. Mojopahit comporte bien des caractéristiques marchandes également. Le royaume contrôlait les ports de la côte nord de Java, à partir desquels il serait parvenu à organiser les échanges entre l'est indonésien et les ports de la façade occidentale de l'Asie du sud-est (Manguin, 2002). Les caractères agraires du second Mataram sont encore moins dominants, mais l'on retrouve dans l'organisation spatiale de ce royaume les grands principes qui fondent les royaumes agraires javanais.

9 Le village, qui constitue l'unité de base, est placé sous le contrôle du souverain par le biais de ses "fonctionnaires". Gouverneurs et sous-gouverneurs (*adipati* et *pati*) assurent hors de la capitale la représentation du pouvoir royal dans la gestion des affaires courantes. Les problèmes spirituels et juridiques sont gérés par les juges et leurs assistants (*jaksa* et *upapati*).

10 A Banten, au XVII^e siècle, le souverain Sultan Agung finit par résider non dans le *kraton* mais à Tirtayasa, à l'extérieur des remparts (Guillot, 1990).

11 Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, certaines principautés portuaires musulmanes situées en marge ou aux portes d'entrée de l'archipel, comme Aceh ou Sulu, maintiennent un temps leur influence en captant quelque bénéfice de ce commerce. Entre 1780 et 1850, Sulu devient le centre d'un réseau de *raiders* d'esclaves en réponse à l'augmentation de la demande internationale de main d'œuvre (Velthoen, 1997). Cet épisode apparaît cependant comme un soubresaut éphémère des pouvoirs archipélagiques et de la participation de marchands malais au commerce (Lieberman, 1997, pp. 27-53). Privées de leurs assises économiques, les cité-Etats des sultanats malais jouent de moins en moins leur rôle structurant des réseaux. (Charras et Franck, 2000).

12 A l'échelle de l'Asie orientale, Singapour et Hong-Kong émergent au milieu du XIX^e siècle comme les principaux entrepôts et polarisent une grande partie des échanges maritimes grâce à leurs infrastructures portuaires permettant stockage, re-conditionnement, réexportation des produits. Ils se placent durablement à la tête d'une hiérarchie de sites portuaires, devant d'autres comptoirs coloniaux (Penang, Malaka ou Batavia) et apparaissent comme les têtes d'un réseau urbain voué au contrôle des flux maritimes, puis, à mesure que la colonisation devient territoriale, au drainage des productions de l'intérieur vers les ports.

13 Important pays producteur de pétrole et de gaz, l'Indonésie a bénéficié de la forte augmentation du prix des produits pétroliers à partir de 1973.

14 La définition de la commune urbaine, sur laquelle est fondée le décompte de population urbaine, a été modifiée à deux reprises, pour le recensement de 1971 et celui de 1980. La définition du recensement de 1971 introduit des critères de densité et de structure d'activité, non agricole, de la population. La définition de 1980 supprime toute référence à une fonction administrative et donne le statut de commune urbaine aux communes répondant à des critères de densité, de structure d'activité de la population et de présence d'un certain nombre de services urbains. Le changement de définition de 1980 a entraîné une réduction de la proportion de communes urbaines en Indonésie (de 6,5% à 6%), avec une forte augmentation de la proportion de communes urbaines à Java (7,8% à 10,2%), où

les limites administratives des municipalités avaient souvent été sous-estimées, et une diminution de cette proportion dans les autres îles, pour la raison inverse. Il fallait prendre en compte ces modifications pour obtenir une image correcte des évolutions respectives de Java et des autres îles. Voir Biro Pusat Statistik, "Definisi desa dalam sensus penduduk 1980", Jakarta, 1979, 41p.

15 Ajusté aux changements de définition de la commune urbaine entre 1971 et 1980 (voir note 14), le taux de croissance de la population urbaine indonésienne serait de 4% par an entre 1971 et 1980. Le rythme de croissance de 5,36% par an entre 1980 et 1990 apparaît alors non pas stabilisé mais beaucoup plus rapide.

16 On n'utilisera pas systématiquement les résultats de l'enquête inter-censitaire de 1995 car les données portent sur des échantillons, dont les résultats sont extrapolés à l'ensemble du territoire. L'enquête inter-censitaire de 1985 avait ainsi révélé de graves erreurs.

17 Données du Badan Koordinasi Penanaman Modal, l'agence de coordination des investissements qui délivre les autorisations d'investissements.

18 Les surfaces occupées atteignent parfois plusieurs milliers d'hectares, 6 000 ha pour Bumi Serpong Damai, soit trois fois plus que la municipalité de Bogor.

19 La croissance de la population urbaine est plus rapide dans les départements limitrophes qu'à Surabaya : taux de croissance de la population de Surabaya : 4,48% par an entre 1961-1971, 2,95% entre 1971 et 1980, 2,09% entre 1980 et 1990, 0,4% entre 1990 et 2000. La croissance de la population urbaine de Java-est est de 1,66% par an entre 1980 et 1990. Taux de croissance de la population urbaine de Sidoarjo, le département limitrophe au sud de Surabaya : +4,29% par an entre 1980 et 1990. Taux de croissance de la population urbaine de Gresik, le département limitrophe au nord de Surabaya : +3,4% par an. (Recensements de la population 1961, 1971, 1980, 1990, 2000).

20 Les résultats du recensement 2000 ne sont pas encore publiés sur ce sujet.

21 Au sud-est, Davao est devenue la deuxième ville des Philippines (1 247 000 habitants en 2000) grâce à l'exploitation forestière d'après-guerre puis à la commercialisation des productions de son arrière-pays. Au sud, General dos Santos (400 000 habitants en 2000), port de pêche en pleine expansion grâce aux récents investissements américains dans les infrastructures pour en faire un relais logistique naval, Cotabato (155 000 habitants) commande l'accès à la grande vallée de colonisation agricole du fleuve Mindanao.

22 La notion de Monde malais est une notion complexe dont on débat encore (voir par exemple le numéro récent du Journal of Southeast Asian Studies, vol 32, N°3, octobre 2001, qui lui est consacré). Ce terme qualifie les habitants des côtes, groupes très mobiles installés sur les cours inférieurs des fleuves ou à leur embouchure, que l'on retrouvait dans les ports de la région où leurs cultures et leurs langues se mêlaient.

23 Parmi les investissements directs étrangers enregistrés entre 1990 et 1998, 27% proviennent du Japon, 19% d'autres pays d'Asie et 16% sont originaires des Usa. De même pour les échanges internationaux, les pays de l'Asie du nord-est comptent pour 33% du total des échanges internationaux des Philippines en 1996, les pays de l'Asie du sud-est insulaire seulement 11% dont la plus grosse part, 5,6% avec Singapour.

24 L'ouverture en octobre 1998 d'une ligne de ferry rapide entre Zamboanga et Sandakan illustre la progression des échanges entre deux régions actuellement en plein essor, comme ceux empruntant la liaison General dos Santos-Bitung (en 2000, quinze vaisseaux transportent régulièrement du fret, principalement poissons et conserves, mais aussi des passagers).

25 Même s'il est vrai qu'au plus fort de la période de centralisation, dans les années 1980, la faible primauté de Jakarta, en termes de population, ne reflétait pas la concentration des pouvoirs de commandement dans la capitale.

26 H. Kulke analyse cette capacité en termes d'évolution par rapport à des systèmes antérieurs.

27 Cette distinction entre des systèmes politiques territoriaux mono-centrés, incarnés par Mojopahit et des systèmes fonctionnant en réseaux polycentrés a été remise en cause par O. Wolters (1982 et 1999 pour des arguments supplémentaires), qui reconnaît uniquement le système d'un mandala polycentré et nie toute réalité d'une centralisation dans le cadre de royaumes d'envergure régionale. Refusant l'existence de forces centralisatrices, il met l'accent sur le caractère multipolaire et décentralisé des structures politiques d'Asie du sud-est, même en Asie du sud-est continentale. P.Y. Manguin propose aussi la forme du mandala pour décrire l'organisation du royaume de Sriwijaya (Manguin, 2000), le mandala constituant en fait une représentation de l'espace, commune aux structures politiques d'Asie du sud-est.

28 L'ancienne route, qui amenait par étapes le poivre et le clou de girofle des Moluques en Inde en passant par les ports de la côte nord de Java et ceux du détroit de Malaka, fut détournée pour éviter les Portugais. Les épices furent acheminées à Banten puis la route longea la côte ouest de Sumatra (A.Reid, 1995, Indonesian Heritage, Early modern history, p.42). Dans le même ordre d'idée, la prise de Makassar par la Voc en 1667 et la campagne d'arrachage des pieds de giroflier (1652-53) aux Moluques (L. Andaya, 1995, Indonesian Heritage, Early modern history, p.30) poussa les marchands de Sulawesi à s'approvisionner en épices dans les îles à l'est, de Seram ou dans l'archipel de Goram, et à les commercialiser à Sulu ou Manille.

29 Il est vrai que les conditions de vie à Batavia limitaient aussi l'importance de la ville : hygiène lamentable, forte mortalité, inondations, architecture mal adaptée au climat.

30 Les municipalités sont créées en 1905 dans le cadre de la décentralisation de la gestion territoriale des Indes Néerlandaises, liée à la "politique éthique" qui débute au début du siècle et se poursuit jusqu'aux années 1940. Leur statut est complété par "l'ordonnance municipale" de 1926 et "l'ordonnance municipale des îles extérieures" de 1938. Les municipalités sont dotées d'institutions qui confère à leurs responsables des pouvoirs de décision quant à la gestion de la ville : une assemblée municipale dont les membres sont élus selon des quotas ethniques, et un maire, nommé, auxquels s'ajoutent des conseillers municipaux (Niessen, 2000, p.51). Elles sont dotées de limites administratives, alors que dans les autres villes, aucune différence n'est faite entre la ville et le monde rural, situation qui persiste aujourd'hui. Le choix des municipalités s'est effectué en fonction de la présence plus ou moins marquée d'une colonie occidentale. Ces villes, en général chefs-lieux de residentie à Java, apparaissaient sur le plan du peuplement comme sur le plan juridique, comme des enclaves européennes. Leur nombre était de 18 à Java et de 12 à l'extérieur en 1942. Ces municipalités, appelées *kota besar*, *kotapraja* puis *kotamadya*, existent toujours. Elles sont 58 en 1998 et ont même rang administratif que les départements.

31 Les exportations de produits manufacturés de Java-est ne représentaient que 1/5^e de la valeur des exportations de la province en 1980 et les 3/4 de cette valeur en 1999. Le trafic aérien passager a doublé entre 1986 et 1996, le trafic aérien de fret a triplé (6,5M de kg à 18M de kg), (Bps, Statistik angkutan udara, 1986 et 1996). Parallèlement, l'activité portuaire avec l'étranger progressait, le volume de produits exportés à l'étranger par Tanjung Perak passant de 1M de tonnes en 1985 à plus de 4,6M en 1996, le volume importé de l'étranger de 2M de tonnes en 1985 à 7,6M de tonnes en 1996. Le trafic intérieur, inter-insulaire, progressait fortement. Entre 1992 et 1996 seulement, le tonnage de produits chargés à destination des autres îles est passé de 2,8M de tonnes à 4,5M de tonnes, le tonnage déchargé de 4,5M de tonnes à 10,3M de tonnes. (Bps, Statistik Bongkar-Muat Barang, Kunjungan Kapal dan Penumpang di Pelabuhan Indonesia (annuel)).

32 Surabaya n'est pas en revanche un important centre religieux d'une province qui est pourtant le berceau du Nahdatul Ulama, le grand parti musulman dit traditionneliste dont le chef a été président de l'Indonésie de 1999 à 2001. En témoigne la localisation des *pesantren*, les écoles coraniques, nombreuses à Java-est et réparties dans tout l'intérieur de la province particulièrement autour de Kediri et de Jombang (Dhofier, 1984). Kediri est d'ailleurs le lieu d'un important pèlerinage musulman, Jombang, Blitar ou Pasuruan sont des centres de l'islam, plus importants que Surabaya.

33 Au XVIII^e siècle, s'ajustant aux contraintes générées par la domination maritime de la Voc, Makassar devient un des centres principaux pour les marchands chinois et le commerce avec la Chine, échangeant des produits de la mer et de la forêt contre des produits chinois (avec notamment le commerce du *trepang*, les bêtes de mer, dont la récolte et la commercialisation, centrée sur Makassar, a permis l'intégration de sociétés maritimes de l'est indonésien aux réseaux de commerce longue distance (Sutherland, 2000)).

34 Par le système du *roll and roll*, les camions qui transportent les marchandises sont directement chargés sur les bateaux, sans manutention des marchandises, ce qui accélère leur commercialisation. Ce gain de temps est précieux pour les fruits et légumes des hautes terres de Sulawesi, qui accèdent ainsi rapidement au marché de Surabaya.

35 En 2000, d'après les statistiques de Pelindo 4 (rapport de juillet 2001), le port de Makassar a exporté 439 500 tonnes de fret, celui de Bitung 394 900 tonnes, soit un volume similaire, en raison de l'importance du fret de coprah de Bitung, alors que les exportations de Makassar sont plus diversifiées, en produits et en destinations.

Table des cartes et tableaux

Cartes	page
Carte 1	
Asie du sud-est	7
Carte 2	
Schéma pédologique de Java-est	10
Carte 3	
Population des villes de Java-est en 1980	12
Carte 4	
Royaumes agraires à Java-est	13
Carte 5	
Trafic routier à Java-est en 1999	16
Carte 6	
Zone centrale et bassins périphériques à Java-est	17
Carte 7	
Croissance des villes à Java-est 1961-1980	18
Carte 8	
Croissance de la population des cantons de Java-est 1980-2000	19
Carte 9	
Grandes et moyennes entreprises industrielles à Java-est en 1994	20
Carte 10	
Villes du département de Jember en 1980	23
Carte 11	
Indonésie	27
Carte 12	
Routes maritimes au XVIe et XVIIe siècles en Asie du sud-est	29
Carte 13	
Population urbaine et proportion de population urbaine par départements en Indonésie en 1990	37
Carte 14	
Croissance de la population des municipalités en Indonésie 1971-1980 1980-1990 1990-2000	38
Carte 15	
Croissance de la population urbaine par départements en Indonésie 1980-1990	41
Carte 16	
Extension spatiale de Jakarta : statut des communes en 1980 et 1990	44
Carte 17	
Capitales de départements et municipalités en Indonésie en 1996	50

Carte 18	
Valeur ajoutée des entreprises indonésiennes de première transformation du caoutchouc (Isic 35520) en 1994	
Valeur ajoutée des entreprises indonésiennes de deuxième transformation du caoutchouc (fabrication d'objets Isic 35590-93) en 1994	53
Carte 19	
Exportations et importations par provinces en Indonésie en 1987 en 1993 en 1996 en 1999	54
Carte 20	
Les trois ensembles régionaux indonésiens	56
Carte 21	
Densité de population par départements en Indonésie en 1990	57
Carte 22	
Répartition de la population en Indonésie en 1990	58
Carte 23	
Croissance de la population par départements et municipalités en Indonésie 1961-1971	60
Carte 24	
Croissance de la population par départements et municipalités en Indonésie 1971-1980	61
Carte 25	
Croissance de la population par départements et municipalités en Indonésie 1980-1990	62
Carte 26	
Croissance de la population par départements et municipalités en Indonésie 1990-2000	63
Carte 27	
Taux de fécondité par provinces en Indonésie en 1994	66
Carte 28	
Principaux flux des migrations inter-provinciales en Indonésie 1975-1980 1985-1990	68
Carte 29	
Proportion d'immigrants par provinces en Indonésie en 1990	71
Carte 30	
Solde migratoire par provinces en Indonésie en 1995 (migrations récentes 1990-1995)	
Principaux soldes migratoires en Indonésie en 1995 (migrations récentes 1990-1995)	72
Carte 31	
Ratio homme/femme par départements et municipalités en Indonésie 1971 1990 2000	74
Carte 32	
Caractéristiques démographiques de la population en Thaïlande	77
Carte 33	
Population en 1990 et taux de croissance par provinces en Thaïlande 1970-1990	79
Carte 34	
Migrations inter-régionales en Thaïlande	80
Carte 35	
Population en 2000 et taux de croissance par provinces en Thaïlande 1990-2000	82
Carte 36	
Densité de population et évolution de la surface cultivée en Thaïlande 1947- années 1990	84

Carte 37	
Nombre et variation du nombre d'entreprises industrielles en Thaïlande 1986-1996	
Nombre et variation du nombre d'emplois industriels en Thaïlande 1986-1996	86
Carte 38	
Population des municipalités et leur taux de croissance en Thaïlande 1970-1996	
Population urbaine des provinces et leur taux de croissance en Thaïlande 1980-2000	90
Carte 39	
Pôles de croissance régionaux en Thaïlande pour les 3e, 6e et 7e plans nationaux	92
Carte 40	
Structures spatiales de la population en Thaïlande	94
Carte 41	
L'espace philippin	97
Carte 42	
L'espace malaysien	99
Carte 43	
Les ensembles maritimes de l'Asie du sud-est insulaire	106
Carte 44	
L'ouest et l'est, l'organisation de l'espace de l'Asie du sud-est insulaire	107
Carte 45	
Les zones de coopération en Asie du sud-est insulaire	115
Carte 46	
L'émergence d'espaces transfrontaliers en Asie du sud-est insulaire	117
Carte 47	
Provinces d'origine du trafic maritime vers Surabaya en 1996	124
Carte 48	
Destination des transports de riz au départ de Jakarta (Tanjung Priok) en 1999	
Destination des transports de riz au départ de Surabaya (Tanjung Perak) en 1999	125
Carte 49	
Sumatra	127
Carte 50	
Sulawesi-sud	132

Tableaux

Tableau 1	
Croissance comparée de la population urbaine et rurale en Indonésie depuis 1961	35
Tableau 2	
Evolution de la population urbaine et rurale par grandes îles en Indonésie	36
Tableau 3	
Croissance de la population des composantes du Jabotabek 1971-2000	45
Tableau 4	
Croissance de la population des zones métropolitaines de Jakarta et de Surabaya 1971-2000	48

Tableau 5	
Evolution de la répartition des échanges inter-insulaires et internationaux 1983-1996 en Indonésie (en %)	52
Tableau 6	
Evolution de la population par provinces en Indonésie	59
Tableau 7	
Migrations originaires et à destination de Java d'après le lieu de résidence précédente	67
Tableau 8	
Evolution de la destination des transmigrants en Indonésie (en % du total des familles)	69
Tableau 9	
Proportion de la population des grandes îles dans la population totale (en %)	69
Tableau 10	
Population (≥ 5 ans) par type de migration et période de migration (ou années de migration) en Thaïlande	85
Tableau 11	
Croissance de la population urbaine, rurale et totale en Thaïlande (en % par an)	87
Tableau 12	
Migrations "récentes" et proportion de ces migrations en Indonésie et en Thaïlande	88

Bibliographie

- Achmad Tardiyana, 2000, "The rise and fall of growth coalitions : Metropolitan Area of Jakarta under le New Order", Paper presented at the conference "The Indonesian town revisited", Leiden, 6-8 december 2000
- ADB, 1996, *East Asean Growth Area, Country Profiles*, vol VI, part 3, Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines
- Andaya B., 1993, "Cash Cropping and Upstream-Downstream Tensions : The case of Jambi in the Seventeenth and Eighteenth Southeast Centuries", in A. Reid (Ed.), *Asia in the Early Modern Era : Trade, Power and Belief*, Cornell University Press
- Amin M.A.B, 1981, *Interregional and Interurban Disparities in Indonesia*, University Microfilms International, Ann Arbor (Michigan)
- Antweiller C., 2000, "Makassar Dynamics, Urban Cognition and Mobility in a Regional Metropolis in the Indonesian Periphery", Paper presented at the conference "The Indonesian town revisited", Leiden, 6-8 december 2000
- Asean Economic Bulletin, novembre 1995, volume 12, n°2, Consacré aux migrations de travail en Asie du sud-est
- Azis J.I., 1989, "Key issues in Indonesian Regional Development", in H. Hill (Ed.), *Unity and Diversity : Regional Economic Development in Indonesia Since 1970*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, pp. 55-74
- Azis J. I., 1992 (a), "National Growth and Development Policy : Performance, Impacts and Reassessment", in K. Tschangho, J. Knaap, J.I. Aziz (Eds.), *Spatial Development in Indonesia, Review and Prospects*, Usa, Hong Kong, Singapore, Sydney, Avebury, Adershot, Brookfields, pp. 6-44
- Azis J. I., 1992(b), "Regional Balance and the National Development Strategy", in S. Sediono and K. Igusa (Eds.), *Regional Development and Industrialization of Indonesia*, Tokyo, Institute of Developing Economies
- Azizah Kassim, 1997, "Illegal alien labour in Malaysia: Its influx, utilization and ramifications", *Indonesia and the Malay World*, 71, pp. 50-78
- BPS, 1997, *Hasil Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) 1995*, Seri S4, Perpindahan Penduduk dan Urbanisasi, Jakarta
- Bruneau M., 1991, "Modèles spatiaux des Etats de l'Asie du Sud-Est continentale", *Cahiers de Géographie du Québec*, vol 32, N° 94, pp.89-116
- Bruneau M., 1995, "Au centre, la Thaïlande", *Géographie universelle*, volume Asie du sud-est, Océanie, Belin, Reclus, pp. 126-143
- Bruneau M., à paraître 2002, "Concepts et modèles spatiaux pour une analyse des rapports entre les États et leurs territoires en Asie", in P. Pelletier et Ch. Taillard (Eds.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Paris, Editions du Cnrs
- Buchanan, K., 1967, *The Southeast asian world, an introductory essay*, Londres, Bells et son, 176p.
- Charras , M., Pain, M., (Eds.), 1993, *Migrations spontanées en Indonésie, la colonisation agricole du sud de Sumatra*, Departemen transmigrasi, Orstom/Cnrs, 405p.

- Charras M., 1993, "L'Indonésie extérieure en peine de perspectives", *Archipel*, N° 46, pp.173-190
- Charras M., 1995, "Indonésie, le premier archipel du monde", in *Géographie universelle*, Asie du sud-est, Océanie, Belin, Reclus, pp.42-76
- Charras M., Franck M., 2000, : "Quarante ans d'introversion de l'Indonésie, l'éclipse de toute une région. L'Asie du Sud-est insulaire dans les recompositions spatiales asiatiques.", in F. Cayrac-Blanchard, S. Doyet, F. Durand (Eds.), *Indonésie, un demi-siècle de construction nationale*, Paris, L'Harmattan, pp. 69-106
- Charras M., Franck M., à paraître en 2002, "Les configurations et recompositions spatiales contemporaines en l'Asie du Sud-Est insulaire", in P. Pelletier et Ch. Taillard (Eds.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Paris, Editions du Cnrs
- Christie J.W., 1995, State formation in Early Maritime Southeast Asia, a consideration of the theories and the data", *BKI*, vol 151, N°2, pp.235-288
- De Koninck R., 1989, "Où sont les Philippines", *Hérodote*, N°52, janvier-mars 1989, pp.78-91
- De Koninck R., 1995, "Malaysia, dualités territoriales" et "Les Philippines, orient de l'Asie", in *Géographie universelle*, Asie du sud-est, Océanie, Belin, Reclus, pp.77-113
- Derks, W., 1997, "Malay identity work", *BKI* vol 153 N°4, pp. 699-716.
- Dhofier, Z. 1984, *Tradisi pesantren, studi tentang pandangan hidup Kyai*, Jakarta LP3ES
- Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.P., Lulle T., 2000, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale*, Editions Anthropos-IRD, Collection villes
- Elson R., 1992, "International Commerce, the State and Society : Economic and Social Change", in *The Cambridge History of Southeast Asia*, Cambridge University Press, vol 2, pp.131-198
- Elson R.E., 1984, *Javanese peasants and the colonial sugar industry, impact and change in an East Java residency, 1830-1940*, AAA Southeast Asia publications series, Oxford University press, 281p.
- Evers H., 1982, *Sosiologi perkotaan. Urbanisasi dan sengketa tanah di Indonesia dan Malaysia*, Jakarta, LP3ES
- Fau N., à paraître en 2002, "Hong Kong et Singapour, des métropoles transfrontalières.", in P. Pelletier et Ch. Taillard (Eds.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Paris, Editions du Cnrs.
- Fau N., à paraître en 2002, "Enjeux et organisations spatiales du détroit de Malacca", in P. Pelletier et Ch. Taillard (Eds.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Paris, Editions du Cnrs.
- Sanders, F.M., Verhaeghe R.J., Zondag B., 1999 , "Projection of the urbanisation pattern for the Jabotabek region", in G. Chapman, A. Dutt, R. Bradnock, *Urban growth and development in Asia*, Volume II : Living in the Cities, USA, Singapore, Sydney, Ashgate, Aldershot, Brookfield, pp. 61-73
- Firdaus Haji Abdullah, 1993, "The Phenomenon of illegal Immigrants", *The Indonesian Quarterly*, numéro spécial, "Issues in Malaysia-Indonesia Relations", XXI (2), pp.171-186
- Firman, T., 1997, "Land conversion and urban development in the northern region of West Java", *Urban Studies*, 34(7), pp.1027-1046.

- Franck M., 1988, "Jember : du bourg de front pionnier au grand centre régional de Java-est" in Villes d'Insulinde, *Archipel*, n°36, pp.125-145.
- Franck M., 1991, "Deux processus d'urbanisation à Java-est en Indonésie", *Cahiers de géographie du Québec*, volume 35, n°96, décembre 1991, pp.513-534.
- Franck M., 1992, "L'urbanisation à Java et dans les autres îles d'Indonésie : un fossé qui tend à se combler?" *Mappemonde*, Reclus, n°4, pp.8-10.
- Franck M., 1993, *Quand la rizière rencontre l'asphalte... Semis urbain et processus d'urbanisation à Java-est, Indonésie*, Editions de l'EHESS, Etudes insulindiennes/Archipel n°10, Paris, 282p.
- Franck M., 1994, "The role of secondary cities in space organization and the regional development", *Tata Loka*, Universitas Diponegoro Semarang, n°1, pp.13-20.
- Franck M., 1994, "Trente ans d'urbanisation sous l'Ordre Nouveau en Indonésie", *Les Cahiers d'outre-mer*, n°188, 47^e année, octobre-décembre 1994, pp.387-409.
- Franck M., 1999, "Le projet Suramadu : une illustration des enjeux nationaux et locaux du développement en Indonésie", *Archipel*, n°58, 1999, pp.89-106
- Franck M., 2002, "La formation du territoire fédéral en Malaysia ; Kuala Lumpur, dynamique urbaine et grands projets ; Singapour, un espace constamment remodelé ; La formation du territoire aux Philippines. En collaboration avec Muriel Charras, La vision maritime de l'Asie ; Formation du territoire indonésien et impact de la colonisation ; Espaces centraux et inégalités régionales en Indonésie ; populations et transmigration en Indonésie", in M. Foucher (Ed.), *Asies Nouvelles*, Paris, Belin
- Fu-Chen Lo, Marcotullio P., 2000, "Globalisation and Urban Transformations in the Asia-Pacific Region : a Review", *Urban Studies*, vol 37, N°1, 77-111
- Garcia J. G., 2000, "Indonesia's trade and price interventions : pro-Java and pro-urban", *BIES*, vol. 36 N°3, pp.93-112
- Gardiner, P., 1992, "Urban Population in Indonesia, Future Trends", in K.Tschangho, J. Knaap, J.I. Aziz (Eds.), *Spatial Development in Indonesia, Review and Prospects*, Usa, Hong Kong, Singapore, Sydney, Avebury, Adershot, Brookfiels, pp. 265-292
- Gardiner, P., 1997, "Migration and Urbanisation : a discussion.", in G. Jones, T. Hull (Eds.), *Indonesia Assessment, Population and Human Ressources*, Canberra, ANU, pp.118-134
- Geertz C. 1963, *Peddlers and Princes, Social Development and Economic Change in Two Indonesian Towns*, The University of Chicago Press, Chicago, London, 162p.
- Ginsburg N., 1998, "Planning the Future of Asian City : A Twenty-five Year Retrospective", in Yue-Man Yeung (Ed.), *Urban Development in Asia, Retrospect and Prospect*, Hong Kong, Institute of Asia-Pacific Studies, The Chinese University of Hong-Kong, pp.3-23
- Goldblum Ch. 1998, "Enjeux des capitales de l'Asie du sud-est. Jakarta et les aléas de la métropolisation", *Hérodote*, N°88, pp.76-90
- Goldblum Ch., Clément P., Clément-Charpentier S., 1995, *Cités d'Asie*, Les Cahiers de la recherche architecturale 35/36
- Goldblum, Ch., 1995, "Figures pionnières de la vile sino-coloniale en Asie du Sud-Est", in Ch. Goldblum, P. Clément, S. Clément-Charpentier, *Cités d'Asie*, Les Cahiers de la recherche architecturale 35/36, pp. 121-140

- Goldstein, S., Goldstein, A., 1986. *Migration in Thailand: A Twenty-five-year Review*, Papers of the East-West Population Institute, n°100. Honolulu, East-West Center
- Gooszen H., 1999, *A demographic history of the Indonesian archipelago, 1880-1942*, Leiden, KITLV Press, , 274p.
- Guillot C., 1990, *The Sultanate of Banten*, Gramedia, Jakarta
- Hall, K.R., 1985, *Maritime trade and state development in early Southeast Asia*, Honolulu, University of Hawai Press
- Hilhorst J., 1989, "Dynamics in West-Java's industry and city-size distribution", International workshop on Indonesian studies N°4, Western Java in Development Perspective, Leiden, 11-15 september 1989, 43p.
- Hill H., Weidemann.A., 1989, "Regional Developement in Indonesia : Patterns and Issues", in H. Hill (Ed.), *Unity and Diversity : Regional Economic Developement in Indonesia Since 1970*, Oxford University Press, pp.3-54
- Hugo G., 1995, "Labour Export from Indonesia, An Overview", *Asean Economic Bulletin*, novembre 1995, pp. 275-298
- Hugo G., 2000, "The impact of the crisis on internal population movement in Indonesia", *BIES* vol. 36 N°2, 115-138
- Hugo, G., 1997, "Changing Patterns and Processes of Population Mobility", in G. Jones and T. Hull (Eds.), *Indonesia Assessment, Population and Human Ressources*, Canberra, ANU, pp.68-100
- Jessup H., 1982, "Les villes indonésiennes devant le colonialisme", *URBI*, N°6, pp. LXXI-CXVII
- Jones G.W., 1984, "Links between urbanization and sectoral shifts in employment in Java", *BIES*, Vol XX, N°3, 120-157
- Jones G.W., 2001, "Population growth and decline in indonesian cities", (Encart 4), *BIES*, N°37, p.37
- Jones G.W., Mamas, S.G.M., 1996, The Changing Employment Structure of the Extended Jakarta Metropolitan Region, *BIES*, vol 32, N°1, pp.51-70
- Jones G.W., Yulfita Raharjo, 1998, *Penduduk, Lahan dan Laut, Tantangan Pembangunan di Indonesia Timur*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 191p.
- Journal of Southeast Asian Studies*, october 2001, vol 32, N°3, Symposium on Malay identity
- Kasmiyati, Kantner A., 1998, *Regional Patterns of Fertility in Indonesia : Evidence from the 1991 and 1994 Indonesia Demographic and Health Surveys*, Honolulu, East-West Center Working Papers, Population Series, N° 99, January 1998
- Kathirithamby-Welles J. et Villiers J. (Eds.), 1990, *The Southeast Asian Port and Polity*, Singapore, Singapore University Press,
- Kermel-Torrès D., Schar P., 2000, "Les interactions agriculture-industrie en Thaïlande. Dynamiques agraires et mobilités de la main d'œuvre", *Revue Tiers Monde*, N° 162, avril-juin 2000, pp.325-344
- Komarudin, 1999, *Pembangunan Perkotaan Berwawasan Lingkungan*, Cipta Karya, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta

- Korff R., 1996, "Global and Local Spheres : The diversity of Southeast Asian Urbanism", *Sojourn*, vol 11, N°2, pp.288-313
- Kulke H., 1986, "The Early and Imperial Kingdom in Southeast Asian History", in D.G. Marr et A.C. Milner (Ed.), *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries*, Singapore, Canberra, Institute of Southeast Asian Studies/ANU, pp.1-22
- Leclerc J., 1975, "La circonscription, remarques sur l'idéologie du territoire national en Indonésie", *Culture et Développement*, vol VII, N°2, pp.283-317
- Leong Sau Heng, 1990, "Collecting centers, feeder points and entrepôts in the Malay Peninsula c.1000 B.C.-A.D. 1400", in Kathirithamby-Welles J. et Villiers J. (Eds.), *The Southeast Asian Port and Polity*, Singapore, Singapore University Press, pp.17-38
- Lieberman V., 1997, "Mainland-Archipelagic Parallels and Contrasts, 1750-1850", in A. Reid (Ed.), *The last stand of asian autonomies, Responses to modernity in the diverse states of Southeast Asia and Korea 1750-1900*, London, Macmillan Press, pp.27-53
- Lombard D., Aubin J. (Eds.), 1988, *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan indien et la mer de Chine méridionale*, Paris, éditions de l'EHESS
- Lombard D., 1988, "Le sultanat malais comme modèle socio-économique", in D. Lombard, J. Aubin (Eds.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan indien et la mer de Chine, 13è-20è siècles*, Paris, éditions de l'EHESS, pp.117-125
- Lombard D., 1990, *Le carrefour javanais, essai d'histoire globale*, Paris, Editions de l'EHESS, 3 vol
- Mamas S.G.M, Jones G., Toto Sastrasuanda, 2001, "A zonal analysis of demographic change in Indonesia's megacities", *Third World Planning Review*, vol 23, N°2, mai 2001, pp.155-174
- Manguin P.Y., 2000, "Les cités-Etats de l'Asie du Sud-Est côtière. De l'ancienneté et de la permanence des formes urbaines", *BFEO*, N°87, pp.151-182
- Manguin P.Y., à paraître en 2002, "Axes et pôles de croissances pré-modernes en Asie du sud-est", in P. Pelletier et Ch. Taillard (Eds.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Paris, Editions du Cnrs
- Manning Ch., 1993, "Rural Problems and Urban Opportunities", in J.P. Dirkse, F. Hüsken, M. Rutten, *Development and Social Welfare, Indonesia's Experiences under the New Order*, Leiden, KITLV Press, pp.87-94
- Manning Chris, 2000, "Labour Market Adjustment to Indonesia's economic crisis", *BIES*, vol36, N°1, April 2000, 105-136
- Mc Gee T., 1967, *The Southeast asian cities*, London, Bells and Son
- Mc Gee T., 1991, "The emergence of Desakota Regions in Asia : Expanding Hypothesis", in N. Ginsburg, B. Koppel, T. Mc Gee, *The Extended Metropolis : Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, pp.3-25
- Mc Gee T., Robinson I., 1995, *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*, Vancouver, The University of British Columbia Press
- Murray Li T., 2001, "Relational Histories and the Production of Difference on Sulawesi's Upland Frontier", *The Journal of Asian Studies*, vol 60, N°1, feb 2001, pp.41-66
- Nas P. (Ed.), 1993, *Urban Symbolism*, Leiden, Brill,

- National Urban Development Strategy, 1985, Final Report
- National Urban Development Strategy, 2000, A Policy Review and Improvement of the IUIDP Concept, Final Report
- Parnwell M., Turner S., 1998, "Sustaining the unsustainable ? City and society in Indonesia", *Third World Planning Review*, 20 (2), pp.147-162
- Pasuk Phongpaichit and Baker Ch., 1995, *Thailand: Economy and Politics*, Kuala Lumpur, Oxford University Press
- Pigeaud G.Th., 1967-1980, *Java in the 14th century, A Study in Cultural History, The Negarakertagama by Rakawi Prapanca of Majapahit, 1365 A.D.*, Third Edition, 5 vol., La Haye, Nijhoff
- Reid A., (Ed.), 1993, *Southeast Asia in the early modern era : Trade, power and belief*, Ithaca, Cornell University Press,
- Reid A., 1980, "The structure of cities in Southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries", *Journal of Southeast Asian Studies*, vol 11, N°2, pp.235-250
- Reid A., 1983, The rise of Makassar, *RIMA*, vol 17, pp.117-160
- Reid A., 1993, *Southeast Asia in The Age of Commerce 1450-1680*, Silksworm books, Chiang Mai, 2 vol
- Reid A., 1997, "A new phase of commercial expansion in Southeast Asia, 1760-1850", in Anthony Reid (Ed.), *The last stand of asian autonomies : Responses to modernity in the diverse states of Southeast Asia and Korea 1750-1900*, Macmillan Press, London, pp.57-81.
- Rietveld.P., 1988, Urban Development Patterns in Indonesia, *BIES*, vol 24, N°1, pp.73-95
- Ruf F., Gérard F. (Eds), 2001, *Agricultures en crise, Populations, matières premières et ressources naturelles en Indonésie 1996-2000*, Montpellier, Paris, Cirad , Karthala, 422p.
- Rutz W., 1987, *Cities and Towns in Indonesia*, Berlin, Gebrüder Borntraeger
- Sanjuan T., 2000, *La Chine, Territoires et société*, Paris, Hachette
- Sevin O., 2001, *Migrations, colonisations agricoles et terres neuves en Indonésie*, Bordeaux, Cret
- Scott A. (Ed.), 2001, *Global City-Regions, Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press,
- Skinner, W.G., 1950, *Thailand by ampoë-1947*, Bangkok, Cornell Research Center
- Steinberg D.J., (Ed.), *In search of Southeast Asia, a modern history*, Pall Mall Press, London, 1971, 522p.
- Sutherland H., 1988, "Power, Trade and islam in the Eastern Archipelagos, 1700-1850", in P. Quarles van Ufford and M. Schoffeleers (Eds.), *Religion and Development*, Amsterdam, Free University Press, pp. 144-165
- Sutherland H., 2000, "Trepang and wangkang, The China trade of eighteenth century Makassar, c. 1720s-1840s", *BKI*, vol 156, N°3, pp.451-472
- Taillard Ch., Kermel-Torrès D., à paraître en 2002 (a), "La région du grand Mekong : un espace transnational péninsulaire en Asie du sud-est continentale", in P. Pelletier et Ch. Taillard (Eds.) *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale*, Paris, Editions du Cnrs