

JAKARTA,

# la croissance échevelée d'une métropole des Suds

Quels sont les impacts de la métropolisation à Jakarta ?



- La population de Jakarta, capitale de l'Indonésie, est de 10 millions d'habitants. La ville s'étend sur une aire urbaine tentaculaire de plus de 25 millions d'habitants appelée « Jabodetabek » (contraction des noms des différentes grandes villes de l'aire). Celle-ci représente 11 % de la population totale du pays.
- Les emplois restent concentrés au centre de Jakarta alors que les travailleurs habitent les banlieues - dortoirs de plus en plus éloignées du centre. L'accès aux transports devient une source majeure d'inégalités socio-spatiales.



## 1 ► Une métropole en expansion au détriment des quartiers traditionnels

La Jakarta « moderne » se caractérise par ses quartiers d'affaires, ses centres commerciaux, ses hôtels, ses tours de bureaux en verre et ses appartements de luxe. À l'inverse, les quartiers traditionnels, les *kampung*, reculent car ils sont considérés comme des « anomalies visuelles » du paysage urbain.

► Vidéo

**R**eportage



**L'Indonésie, paradis en danger**

France 5, 4'08", 28 août 2017

[www.lienmini.fr/geo1-13](http://www.lienmini.fr/geo1-13)



**Fiche d'étude vidéo imprimable**

[www.lienmini.fr/geo1-14](http://www.lienmini.fr/geo1-14)



## 2 ► Les carences des transports en commun

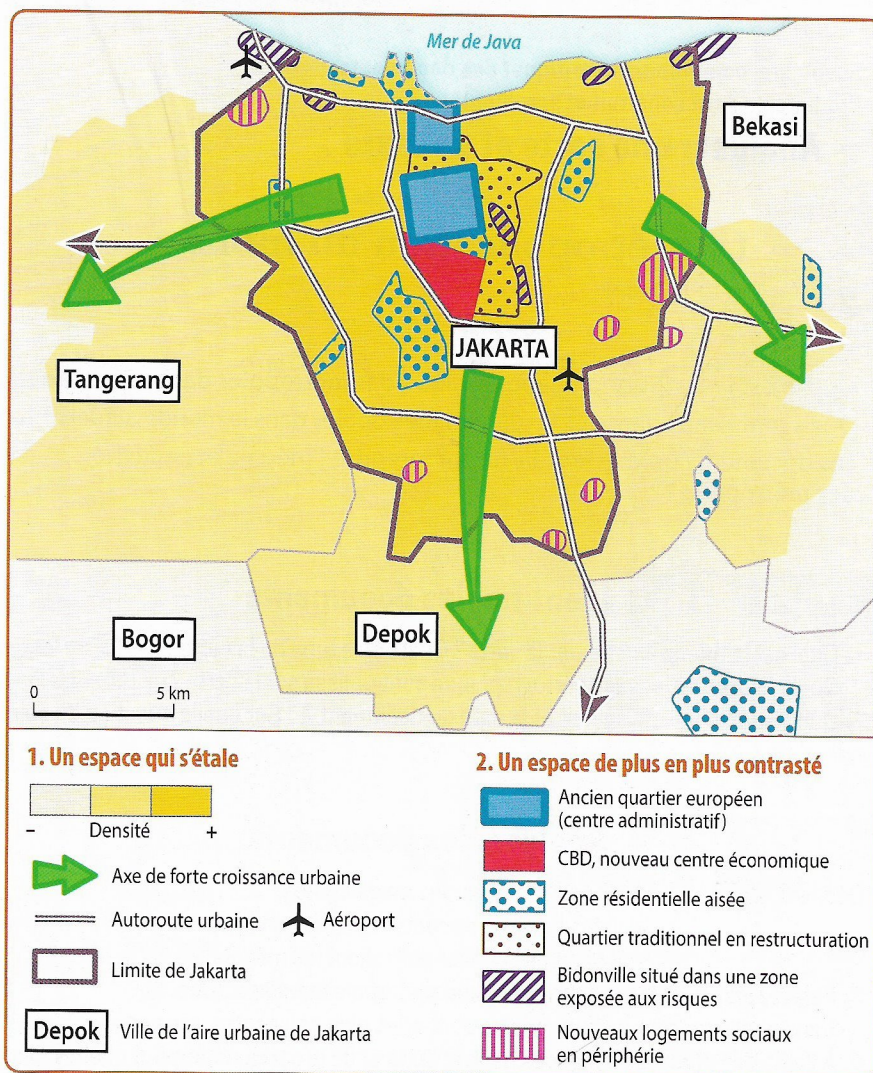
L'effort de modernisation des transports en commun bute sur l'opposition entre secteur moderne et secteur informel. Car le réseau moderne du BRT (*Bus Rapid Transit*) se développe sans faire grand cas des nombreuses lignes secondaires de minibus, mises en place par des entrepreneurs privés et qui ont le mérite de desservir des quartiers inaccessibles aux bus à grand gabarit du BRT. Ces minibus sont jugés indignes du visage que l'on veut donner à Jakarta et la question de leur avenir, et celui des dizaines de milliers de propriétaires et de chauffeurs, reste posée.

Reste aussi à vaincre les préventions des habitants eux-mêmes. On observe chez les classes moyennes à supérieures un vrai rejet des transports en commun qui s'explique par leur médiocre qualité, mais aussi par leur appartenance au monde de la rue, qui n'existe qu'en creux par rapport à un ensemble d'espace privés valorisés et protégés.

Centre et périphérie, riches et pauvres, modernité et désordre... les fractures sont donc nombreuses au sein de la métropole, qui est donc d'abord mise au défi de sa cohésion.

Thibaut Sardier, « Trop grand Jakarta ? », *Magazine Grand Paris Développement*, 7 décembre 2017.

## 3 ► Une métropole qui se fragmente



## Prolonger le cours

Documents 1, 3 et vidéo

1. Quels contrastes majeurs de Jakarta apparaissent dans ces documents ?

Documents 3 et 4

2. Quelles parties de la métropole connaissent la plus forte croissance ?

Documents 2 et 3

3. Pourquoi les mobilités sont-elles si difficiles à Jakarta ?

### SYNTHÈSE

En vous appuyant sur l'exemple de Jakarta, montrez que la métropolisation est source de fragmentation de l'espace urbain.

## 4 ► Une aire métropolitaine en forte croissance (en milliers d'habitants)

	1960	1980	2000	2018
<b>Jakarta</b>	2 900	4 800	8 400	-
<b>Bekasi</b>	700	1 100	3 600	5 000
<b>Bogor</b>	1 300	2 500	5 400	5 700
<b>Depok</b>	50	200	1 000	1 700
<b>Tangerang</b>	900	1 500	4 100	4 400
<b>Aire métropolitaine</b>	5 850	10 100	22 500	26 400

Bureau central des statistiques d'Indonésie, 2018.