Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

219 | Juillet-Septembre 2002
Littoraux des tropiques

Ujung Pandang – Makassar : métropole du grand Est Indonésien

J. Rousselot

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/991>

DOI : 10.4000/com.991

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2002

Pagination : 259-278

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

J. Rousselot, « Ujung Pandang – Makassar : métropole du grand Est Indonésien », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 219 | Juillet-Septembre 2002, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 19 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/com/991> ; DOI : 10.4000/com.991

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

Ujung Pandang – Makassar : métropole du grand Est Indonésien

J. Rousselot

- 1 Avec 1,9 million km² et 203,4 millions d'habitants¹, l'Indonésie est l'Etat le plus vaste et le plus peuplé parmi les dix pays d'Asie du Sud-Est. En position intermédiaire entre l'Asie continentale et l'Australie, cet archipel s'étend sur 2 000 km du nord au sud et 5 000 km d'est en ouest. Avec 5,4 millions km² de Zone Economique Exclusive, l'Indonésie fait partie des grandes puissances maritimes mondiales. Elle a d'ailleurs obtenu le statut de nation archipélagique en 1993 en application de la Convention du droit de la mer signée en 1982.
- 2 D'après F. Raillon², les derniers calculs réalisés à partir d'images satellitales permettraient d'estimer à 17 508 le nombre des îles composant l'archipel (13 667 selon les autorités indonésiennes) : 6 000 sont habitées et cinq forment à elles seules l'essentiel du territoire indonésien : Sumatra, Java, Bornéo dans ses deux tiers sud (les provinces indonésiennes de Kalimantan), la partie occidentale de la Nouvelle-Guinée (Irian Jaya pour le gouvernement indonésien) et cette dernière Sulawesi ou Célèbes.
- 3 Avec 190 000 km², celle-ci est la plus petite de ces grandes îles, la plus compartimentée, la plus découpée. Nul point de l'île ne se trouve à plus de 90 km de la côte³. R. de Koninck⁴ reprend l'idée d'île à quatre doigts, chacun correspondant à une péninsule montagneuse guidée par des failles. C'est là une structure géologique récente, dont la partie occidentale a été poussée vers Bornéo : « Des failles actives laissent supposer que la fragmentation se poursuit et que l'île évoluerait vers la forme d'un archipel »⁵. Tout cela explique l'importance des montagnes face à des plaines le plus souvent littorales et étroites, à l'exception de celle de la péninsule du Sud-Ouest de l'île où sur
- 4 72 281 km² s'étend la province des Célèbes du Sud, Sulawesi Selatan pour les autorités indonésiennes. A l'extrémité de cette péninsule est née la ville de Makassar, port du royaume historique de Goa, aujourd'hui capitale de la province. Durant 28 années, les autorités indonésiennes ont préféré l'appeler Ujung Pandang. Pour rompre avec le passé, on lui avait en effet donné le nom d'une des dix forteresses qui protégeaient la cité, avant

qu'elle ne soit conquise par les Hollandais. Le retour à l'appellation historique de Makassar marque ainsi la volonté des autorités locales de ranimer l'ancienne capitale du « Grand Est », appellation néerlandaise de la moitié orientale de l'archipel indonésien.

- 5 La ville de Makassar est ouverte sur la mer de Java mais se situe aussi au contact de la mer de Flores. Le détroit qui porte son nom est un couloir de navigation méridien d'intérêt international, complémentaire des détroits situés plus à l'ouest de la Sonde et de Malaka. Elle se développe dans une plaine côtière mal drainée par un réseau hydrographique peu hiérarchisé. Elle est limitée au nord par l'obstacle montagneux du karst de Maros, et au sud-est par le volcan, aujourd'hui éteint, du Lompobattang aux sols réputés pour leur richesse agricole⁶ (fig. 1).
- 6 Cette partie de l'Indonésie, immédiatement située à l'est de la ligne Wallace-Huxley, qui marque la limite entre les influences des continents asiatique et australien, montre une grande variété végétale avec nombre d'essences adaptés à la sécheresse. En effet, à seulement 5° de latitude Sud, Makassar bénéficie d'un climat très contrasté. Aux pluies diluviennes de l'été (plus de 600 mm en janvier)⁷ s'oppose un « hiver » sec, de juin à octobre, avec pratiquement aucun jour de pluie. Ainsi, si près de l'Equateur, l'approvisionnement en eau devient un problème dès le mois de septembre. Les températures moyennes mensuelles, comprises entre 25 °C et 28 °C, atteignent leur maximum à la fin de cette saison sèche.
- 7 Les contraintes du site sont de plus en plus importantes et influentes. En effet, développée dans une plaine littorale, plate et marécageuse, encadrée par deux fleuves, la cité de Makassar a dû très tôt affronter le problème de la maîtrise de l'eau. Comme dans la capitale Jakarta, les Hollandais ont su transformer ce milieu, théoriquement hostile, en drainant la plaine avec des canaux et autres fossés. Longtemps, l'occupation humaine a été maîtrisée et les canaux de drainage entretenus proposaient des conditions favorables au développement urbain. Mais, ici comme à Jakarta, l'urbanisation rapide des trois dernières décennies, le développement incontrôlé du bâti avec le développement de quartiers péri-centraux et d'un habitat précaire, notamment sur les zones marécageuses, ont déstabilisé ce milieu artificiel. Ainsi, les canaux Jangaya vers le sud et Panampu vers le nord, et les fleuves Jenberang au sud et Tallo au nord, ne suffisent plus à évacuer l'eau en saison des pluies et les inondations sont de plus en plus fréquentes. Aux eaux pluviales s'ajoutent aujourd'hui, des eaux usées de plus en plus importantes sans aucun réel système d'assainissement.
- 8 Le développement de nouveaux quartiers à l'est, qui a amené la construction de nouveaux canaux et la réalisation d'une route sur remblais traversant la baie de Losari pour rejoindre la zone d'aménagement touristique du sud de la ville, avec seulement deux des dix buses d'évacuation de l'eau prévues par les ingénieurs canadiens chargés de sa conception, représentent des facteurs aggravants laissant présager le pire durant la saison des pluies.
- 9 L'arrivée des Européens dans cette partie de l'Asie remonte à 1511 quand les Portugais s'emparèrent de Malaka. Mais un siècle plus tard, alors qu'ils avaient tissé des liens avec les peuples de la région et commencé le commerce des épices vers l'Europe en concurrence avec les commerçants arabes et les autres Européens, notamment Portugais, les Hollandais s'emparèrent d'Ambon (Moluques), riche port d'exportation des épices produites dans la région : surtout la muscade, mais aussi le clou de girofle cultivé plus au nord, à Ternate. En 1619, ils fondent Batavia au nord-ouest de Java qui devient le siège de la Compagnie des Indes orientales (*Vereenigde Oostindische Compagnie* ou la V.O.C.). Outil de

contrôle du commerce des épices dans la région, la V.O.C. est fondée le 20 mars 1602⁸ ; compagnie à charte, ses officiers devaient faire serment d'allégeance à l'Etat batave.

- 10 La naissance de Makassar est antérieure à l'arrivée des Européens, puisqu'on trouve des mentions de Makassar à partir du XIV^e siècle. C'était une cité portuaire du royaume de Goa, dépendante de l'empire javanais Modjopahit qui exerçait son influence de la péninsule malaise aux Moluques. La cité portuaire va réellement se développer à compter du XVI^e siècle, le long des routes du grand commerce des épices en Asie du Sud-Est, profitant de la chute de Malaka prise par les Portugais, et surtout du déclin de l'empire Modjopahit à compter de 1520. Le royaume de Goa⁹ s'affirme alors comme un Etat marchand et Makassar, porte du royaume, devient un centre cosmopolite où Chinois, Indiens, Arabes, Javanais, puis Portugais, Anglais et Danois prennent l'habitude de charger¹⁰ le clou de girofle, la muscade, le poivre, ou le bois de santal. L'essor de la cité est contemporain de celui d'autres cités portuaires de la région telles Banten à Java ou Banjarmasin à Bornéo¹¹. Makassar apparaît alors comme une sorte d'antithèse des cités agraires¹² de Java qui, à la même époque, n'avaient d'autre ambition que de développer leurs campagnes en tournant le dos aux échanges maritimes.
- 11 Grâce à son port, le royaume de Goa devient un Etat puissant, bien organisé et respecté : c'est un emporium¹³, en position stratégique, qui tire sa légitimité du négoce comme le firent les cités médiévales de la Méditerranée. Il étend alors son influence jusqu'à Subawa et aux confins de Bornéo¹⁴. En 1607, le roi Alauddin se convertit à l'Islam¹⁵ et fait de Gowa officiellement un Etat musulman. Le sultanat et son port, Makassar, vont pendant un demi siècle jouer, à partir de là, un rôle considérable dans les affaires maritimes de la région, profitant de l'essor remarquable du commerce dans cette partie du monde. Les richesses qui s'échangent à Makassar attirent toujours plus de population et la cité croît rapidement pour atteindre 50 000 à 100 000 habitants au milieu du XVII^e siècle¹⁶.
- 12 Mais cette situation « trop favorable », son rôle de relais sur les routes maritimes stratégiques de la Compagnie des Indes, devait attirer les convoitises et placer la cité au centre des rivalités régionales. En 1625, Batavia tente, sans succès, d'interdire à Makassar d'intervenir dans le commerce des épices. En 1641, elle offre asile aux Portugais chassés de Malaka par les Hollandais. En 1660, le sultan Hasanuddin (1629-1670), soutenu par les Portugais, signe un traité avec les Hollandais qui l'avaient assiégée, mais ne rompt pas pour autant ses liens commerciaux avec les Moluques et n'expulse pas comme promis les Portugais¹⁷. Mais en 1667, après plusieurs mois de siège par les troupes du Hollandais Cornelis Van Speelman en la circonstance aidé des Bugis de Bone, le sultan Hasanuddin signe le traité de Bondaya avec la V.O.C.. Ce n'est pourtant qu'en 1669 que la Compagnie administre directement Makassar et sa région¹⁸. Le réseau commercial de Goa est démantelé, les Bugis partent pour Java où ils sont cordialement accueillis par le sultan Ageng qui, à la tête des forces du Pasisir, apparaît comme le seul véritable adversaire des Hollandais. Makassar va désormais connaître presque trois siècles de colonisation hollandaise. Le sultanat déchu est alors exclu du commerce régional et international, monopolisé par la Compagnie des Indes et Makassar, perdant son importance, n'est plus maintenant qu'une ville secondaire des Indes orientales, bien moins importante que Batavia, la capitale, ou que Surabaya, le grand port de Java. Les Hollandais tentent néanmoins de lui donner une nouvelle impulsion en la déclarant port franc en 1848, pour tenter de concurrencer le port britannique de Singapour, créé en 1819 par Thomas S. Raffles. Au début du XX^e siècle, Makassar est le premier port de l'Est de l'empire et le troisième de la colonie. La ville s'est développée le long d'un axe nord/sud, parallèle à la

côte, autour du quartier commerçant de Vlardingén dominé par le Fort Rotterdam, la seule forteresse sur les dix qui protégeaient l'ancien royaume, à ne pas avoir été détruite par les Hollandais. (fig. 1)

- 13 Le recensement de 1905 lui donne 26 145 habitants avec 4 672 Chinois, 141 Arabes et 1 059 Européens ce qui la classe parmi les huit villes des Indes Néerlandaises dépassant le millier d'Européens. Makassar était alors, avec Padang, une des rares villes, hors de Java, à accueillir une population européenne importante. En 1930, lors du dernier recensement de l'époque coloniale, Makassar avait 85 000 habitants, soit à peu près la population d'avant la conquête hollandaise. C'est à la veille de la Seconde Guerre mondiale, un des trois ports, avec Batavia et Surabaya, importants pour la compagnie de navigation des Indes néerlandaises KPM (*Koninklijke Paketvaart Mij*), qui plaçait cette escale à la tête du réseau du « Grand Est ». La guerre, puis la rébellion de 1950 à 1965¹⁹, d'origines politique et religieuse contre le pouvoir central de Jakarta, dévastent la ville et sa région, et freinent partiellement sa croissance démographique. En 1961 lors du premier recensement depuis l'Indépendance, elle a 384 159 habitants ; sa population a presque quintuplé en trente ans et la ville commence à retrouver une dynamique positive
- 14 Le port de Makassar se développe au nord-ouest de la ville sur une bande littorale de quelques dizaines de mètres de profondeur et un linéaire total d'environ 5 km. C'est un site portuaire qui présente de réels atouts. En effet, Makassar possède des eaux profondes, au bord d'une terrasse corallienne, et surtout une situation d'abri derrière un chapelet d'îles. Chaque partie du littoral tend à se spécialiser et trois sites d'inégale importance se partagent aujourd'hui l'activité portuaire de Makassar.
- 15 Le plus au sud des trois sites est le port moderne avec un bassin à flot et un terre-plein pour conteneurs ou produits en vrac. Beaucoup de navires attendent leur tour dans la rade. Ce sont des Indonésiens ou des étrangers, mais l'activité, bien qu'en augmentation, reste limitée tant pour le tonnage que pour les mouvements (tableau I). Il faut noter, juste au sud de ce port, un ponton d'embarquement pour la desserte des îles proches en « *speed boat* » (un bateau à balancier équipé d'un moteur puissant), Kayangan ou Samalona par exemple, tant pour leur approvisionnement que pour des passagers habitant ces îles et des touristes en transit, souhaitant passer une nuit sur l'une de ces îles offrant des fonds coralliens intéressants.
- 16 Au nord de la ville, un deuxième port, le port de Paotere, accueille des navires traditionnels, les « *kapal pinici* » ou navires bugis, aujourd'hui « *Kapal Layar Motor* » (KLM), voiliers motorisés²⁰. Ils assurent les relations avec les ports des Célèbes et le reste de l'Indonésie, transportant vrac et produits manufacturés.
- 17 Makassar a su pendant longtemps jouer un rôle de relais dans les communications maritimes entre Java et les îles de l'Est, profitant de sa position à mi-chemin entre les Moluques et « Batavia-Jakarta », offrant ainsi une escale intéressante pour les échanges Est-Ouest. Mais aujourd'hui, Makassar souffre d'un manque d'infrastructures modernes tel un réseau de voies ferrées lui permettant de drainer son arrière-pays, et subit les conséquences de la modernisation de la flotte²¹. En effet, faire étape à Makassar apparaît maintenant superflu à mesure que l'attraction de Surabaya, premier port indonésien et grand centre industriel de Java Est, devient plus forte. D'autre part, le port souffre des liaisons maritimes directes créées entre Java et les autres ports des Célèbes depuis 1979. Longtemps, son arrière-pays lui a permis de remplir les voiliers bugis de produits agricoles de qualité. Aujourd'hui, le faible développement industriel de la ville fondé sur la construction navale, l'industrie du ciment, l'agro-alimentaire (café, maïs, coprah,

épices, huiles végétales ...) avec le développement des conserveries de poissons et de l'alimentation, et sur une petite industrie du cuir, du bois (rotin et teck) et du textile²², ne lui permet pas de justifier tous les investissements, pourtant nécessaires, à l'amélioration de son port. Makassar conserve néanmoins un rôle de redistribution des importations d'Europe, d'Amérique et d'Extrême-Orient pour les Célèbes et les Moluques (tableau I).

<i>Nombre de mouvements de navires</i>	4852
Entrées nationales (<i>en milliers de tonnes</i>)	2655
Sorties nationales (<i>en milliers de tonnes</i>)	1107
Importations (<i>en milliers de tonnes</i>)	489
Exportations (<i>en milliers de tonnes</i>)	669

Tableau 1 - Les activités maritimes à Makassar en 1999

Source : Kantor Statistik BPS Kodya, Makassar, 2000

- 18 Le troisième port est consacré aux passagers. Il est immédiatement au nord du port moderne. Chaque jour, il accueille des navires de la compagnie indonésienne « Pelni ». Ce moyen de transport a profité de l'augmentation du tarif des billets d'avion depuis la crise économique de 1997, une crise d'abord monétaire qui a touché l'ensemble des monnaies asiatiques, d'où le nom de « *krismon* » donné par les Indonésiens à cette nouvelle période économique. Ceux qui souhaitent se rendre à Java ou, qui de Java, veulent aller aux Célèbes ou tout simplement vers les îles de l'Est indonésien, choisissent la traversée en bateau qui dure à peine 24 heures et qui est d'autant moins onéreuse qu'on a choisi la troisième ou quatrième classe. Mais les navires sont surchargés entre Makassar et Surabaya puisque, même les ponts des bateaux sont occupés durant cette traversée ce qui pose d'évidents problèmes de sécurité. Cependant, il faut souligner une nette amélioration des conditions d'accueil des passagers avec la construction d'une nouvelle gare maritime, confirmant le rôle de ce port en tant qu'escale importante pour les relations Est-Ouest inter-îles. Plus récemment, Makassar s'est lancé dans l'accueil des paquebots de croisière qui naviguent en mer de Java à partir de Singapour.
- 19 Mais si la cité a longtemps misé sur ses ports, elle communique aujourd'hui de plus en plus par avion. Située à une trentaine de kilomètres à l'est, reliée au centre ville par une voie rapide à péage doublant l'axe routier traditionnel et souvent encombré, la plate forme aéroportuaire « Hasanuddin » est devenue un des relais principaux dans le réseau aérien national des compagnies indonésiennes²³. Garuda, Merpati (respectivement première et deuxième compagnies aériennes indonésiennes publiques), mais aussi des compagnies comme Mandala et Bouracq²⁴ (première et deuxième compagnies aériennes privées) et depuis peu de nouvelles compagnies comme Lion Mentari airlines, Kartika airlines ou Star Air, desservent Makassar. Suite à un accord « *d'open sky* » entre l'Indonésie et Singapour²⁵, la filiale régionale de Singapore Airlines, la compagnie Silk Air, exploite une ligne directe quotidienne qui permet de joindre Singapour en moins de deux heures. Depuis la fermeture de la ligne Makassar-Kuala Lumpur assurée par la Malaysian Airlines et en dehors des vols spéciaux affrétés pour le pèlerinage à La Mecque, toutes les autres destinations sont indonésiennes avec deux lignes privilégiées, la première vers la capitale, Jakarta, le Hub de la Garuda, la seconde vers Denpasar (Bali est à moins d'une heure) avec des correspondances pour le monde entier via les plus grandes compagnies internationales.

- 20 Makassar veut accroître ses échanges aériens comme l'indique la modernisation de son aéroport pour un meilleur accueil des passagers, avec l'aménagement d'une cafétéria moderne, la construction d'une vaste salle d'embarquement pour les vols intérieurs avec boutiques pour touristes, et la création d'un secteur international avec petite salle d'embarquement essentiellement utilisée par les passagers à destination de Singapour. Mais surtout Makassar-Hasanudin est un des rares aéroports de la région (avec Biak en Irian Jaya) à être équipé d'un système d'approche tout temps²⁶. Enfin, il est prévu que la piste unique de l'aéroport soit allongée pour accueillir des gros porteurs 747-200²⁷.
- 21 Mais il paraît évident que l'enjeu pour Makassar serait de pouvoir profiter de l'essor du tourisme dans la région à partir du pôle balinaï, qui associe de plus en plus des vacances dans l'île à de courts séjours à Java ou en « pays Toraja » (fig. 2). Situé dans la province des Célèbes du Sud à 300 km au nord de Makassar, cet espace touristique reste encore difficile d'accès : il ne peut être joint que par un avion petit porteur, adapté au difficile atterrissage à Makale ; mais le plus souvent, les touristes préfèrent la route qui permet de joindre, en 5 ou 6 heures, Rantepao en autobus climatisé. C'est là que l'escale de Makassar devient utile : les touristes débarquant à l'aéroport séjournent une nuit à l'hôtel pour partir le lendemain matin pour Toraja, justifiant ainsi une amélioration des infrastructures d'accueil en centre ville. Parmi les 22 hôtels classés, qui pour les 2/3 se localisent dans l'arrondissement central d'Ujung Pandang, et qui proposaient 1 867 chambres en 1998²⁸, quatre d'entre eux marquent vraiment le paysage urbain de Makassar (fig. 1) : d'abord sont deux anciens hôtels, le « Maranu Hotel », immeuble barre incontournable du centre-ville, et le « Makassar Golden Hotel », situé à l'extrémité nord de « Pantai Losari », le front de mer de Makassar, un bâtiment construit sur le site même de l'ancien port de pêche, déplacé aujourd'hui plus au sud, et dont les propriétaires ont acheté une partie du domaine maritime pour y construire un immeuble réservé à la restauration et aux loisirs. Deux nouveaux hôtels ont été construits dans la deuxième moitié des années 1990 : le « Pantai Gapura Makassar », en partie constitué de bugalows construits sur pilotis, est à quelques dizaines de mètres au sud du port de commerce, et le « Sahid Makassar International », situé au sud du centre-ville, a été réalisé dans le cadre d'une opération de réaménagement urbain avec création d'un nouveau pôle de commerce et de services dans cette partie de la ville. L'image touristique de Makassar s'affirme en se modernisant, même si les espoirs ont dû être revus à la baisse, suite à la crise économique mais aussi en raison de l'instabilité politique et sociale depuis la chute de Suharto.
- D
- 22 Makassar est la capitale administrative, politique, économique et culturelle de la province indonésienne des Célèbes du Sud²⁹. Elevée au rang de *Kotamadya* (ou *Kodya* : municipalité), elle a des pouvoirs équivalents à un *Kabupaten* (un département), ce qui constitue un avantage indéniable pour une ville indonésienne. Ouverte à l'Ouest sur le détroit de Makassar et la mer de Java, la ville est entourée par trois *Kabupaten* : à l'est, celui de Maros, au nord celui de Pangkajene Kepulauan et au sud, celui de Gowa.

Année³⁰	1961	1971	1980	1990	1999
Population	384 159	434 766	708 465	944 372	1 191 456

Tableau II- La croissance démographique de Makassar depuis 1961

Source : Kantor Statistik BPS Kodya, Ujung Pandang, 1995

; Kantor Statistik BPS Kodya, Makassar, 2000

- 23 Il est admis aujourd'hui que Makassar constitue un pôle grandissant au sein de la « Méditerranée » javanaise³⁰. Démographiquement, son poids s'affirme avec une croissance moyenne de 4,33 % par an³¹ dans les années 1970, de 3,3 % par an dans les années 1980 et de 2,6 % entre 1990 et 1999 (tableau II). Le million d'habitants a été dépassé en 1992 (1 000 328 selon les estimations officielles) et Makassar approche 1,2 million d'habitants en 1999.
- 24 Cette croissance est avant tout le résultat de l'exode rural qui touche toute la province des Célèbes du Sud jusqu'aux montagnes du « pays Toraja³² » dont une importante minorité est installée à Makassar. Ainsi, les *Kapupaten* proches comme ceux plus lointains, « alimentent » la croissance de la ville qui a été une fois et demie plus forte que celle de la province durant les années 1980 (3,3% par an contre 2 % pour les Célèbes du Sud). Cela tient tout d'abord à des raisons propres à la cité dont le croît naturel est favorisé par l'arrivée de populations jeunes (40 % des habitants ont moins de vingt ans et 5 % seulement plus de 65 ans) ; mais cette croissance souligne aussi, sans conteste, la place de Makassar dans cette partie de l'Indonésie puisqu'elle est la seule grande ville, le seul véritable pôle de services, avec ses universités comme la célèbre Unhas (l'université Hasanuddin de Makassar, qui se permet de ne sélectionner que 13 % des candidats à l'examen d'entrée³³), avec ses hôpitaux ou son aéroport international. Ainsi Makassar attire les populations du nord de l'île, de Gorontalo, de Manado, mais aussi des îles de l'Est, les Moluques, Florès, voir même d'Irian Jaya. Mais ici, contrairement à certaines régions indonésiennes, le programme de transmigration a eu peu d'effets³⁴. Les Javanais et Balinais déplacés vers les Célèbes dans le cadre de ce programme ont été majoritairement installés à Sulawesi Tengah (province centrale des Célèbes) et sur la côte orientale de l'île.

Année	1996	1997	1998	1999
Population	1 107 267	1 137 753	1 154 020	1 191 456
Période		1996/1997	1997/1998	1998/1999
Augmentation		+ 30 306	+ 16 447	+ 37 436
En % et par an		2,7	1,4	3,2

Tableau III - Accroissement récent de la population de Makassar

Source : Kantor Statistik BPS Kodya, Makassar, 2000

- 25 Les données démographiques (tableau III) concernant la deuxième moitié de la décennie traduisent une croissance assez forte avec un solde supérieur à 80 000 habitants sur la période 1996/1999. Le « creux » des années 97/98 correspond aux effets de la crise économique, alors qu'une moyenne de 3 % par an apparaît comme assurée pour plusieurs années et confirme une notable accélération de la croissance urbaine apparue dans les

années 1980 avec 3,3 % par an en moyenne sur la décennie. Makassar souhaite mieux polariser son espace, notamment grâce aux progrès constatés dans les transports routiers et surtout avec l'amélioration du réseau depuis l'achèvement de la « Transulawesi », qui permet de meilleures relations avec l'arrière-pays et le Nord des Célèbes (Palu, Gorontalo et Manado). L'espace de la ville de Makassar n'est pas saturé et il est indéniable que son influence métropolitaine rayonne sur toute sa province voire sur tout l'Est indonésien, en particulier pour les services rares et l'enseignement supérieur³⁵.

ARRONDISSEMENTS³⁶ DE MAKASSAR	Superficie en km²	Population en 1990	Population en 1999	Population 1990/1999
01 – Mariso	1, 82	55 607	69 051	+ 24, 2 %
02 – Mamajang	2, 25	67 929	82 015	+ 20, 8 %
03 – Tamalate	29, 44	199 650	267 138	+ 33, 8 %
04 – Makassar	2, 52	93 513	114 969	+ 22, 9 %
05 – Ujung Pandang	2, 63	38 192	42 957	+ 12, 5 %
06 – Wajo	1, 99	44 391	50 540	+ 13, 9 %
07 – Bontoala	2, 10	64 560	77 383	+ 19, 9 %
08 – Ujung Tanah	5, 94	45 229	52 141	+ 15, 3 %
09 – Tallo	5, 83	111 182	136 836	+ 23, 1 %
10 – Panakkukang	41, 19	150 758	201 625	+ 33, 7 %
11 – Biringkanaya	80, 06	73 361	96 801	+ 31, 9 %
MAKASSAR	175, 77	944 372	1 191 456	+ 26, 2 %

Tableau 4 - Les inégalités démographiques au sein de la ville de Makassar

Source : Kantor Statistik BPS Kodya, Ujung Pandang, 1995;
Kantor Statistik BPS Kodya, Makassar, 2000

- 26 Comme le montre le tableau IV, Makassar³⁶ est une municipalité assez étendue couvrant 175,77 km², divisée en 11 arrondissements de très inégale importance. Le rapport est en effet de 5,2 entre le plus peuplé et le moins peuplé, et de 44 pour la superficie. Huit des onze arrondissements ne dépassent pas 6 km², le plus petit étant celui de Mariso juste au sud du centre ancien. A eux seuls, les trois plus grands font près de 86 % de la superficie totale pour moins de la moitié de la population. Mais la pression démographique semble forte puisque ce sont justement ces trois arrondissements qui ont connu la plus rapide progression entre 1990 et 1999 avec un gain de 30 %. Leur situation périphérique, la présence de nombreux espaces libres, l'amélioration de la voirie et la volonté d'accession à la propriété des classes moyennes, apparues dans le contexte de la croissance des vingt dernières années, y ont permis la création de nouveaux quartiers. L'habitat précaire s'est aussi développé profitant d'un contrôle foncier aléatoire et de nombreux espaces libres. Au contraire, ce sont les arrondissements les plus centraux, proches du front de mer, Ujung Pandang, Wajo et Ujung Tanah (toponymes évoquant le nom d'anciennes forteresses du royaume de Goa), qui ont connu, dans la même période, l'accroissement le plus faible. Le prix du foncier, un cadre de vie peu favorable à proximité du port, l'attraction des nouveaux quartiers périphériques poussent les habitants à migrer vers ceux-ci et dissuadent les nouveaux arrivants de venir s'y installer.

- 27 Le quartier chinois et le quartier colonial hollandais sont deux des plus anciens quartiers de Makassar. Le quartier bugis, situé entre le quartier chinois et le port de Paotere ne sera pas ici spécifiquement évoqué.
- 28 Le quartier chinois situé juste à l'est du port moderne dans l'arrondissement de Wajo, plus précisément dans les *kelurahan*³⁷ de Patunuan et Enden, comporte des éléments typiques du paysage urbain traditionnel des « China towns ». D'abord deux temples bouddhistes (dont l'un incendié en 1997³⁸ et non reconstruit) et toute une série de rues commerçantes tracées parallèlement au littoral, dont la célèbre « Jalan Sulawesi » qui, comme les autres rues, propose des commerces en rez-de-chaussée et des appartements aux fenêtres grillagées ou avec grilles en fer forgé aux étages ; ce sont les « shophouses » que l'on retrouve dans toute l'Asie. C'est dans la partie est de ce quartier que se trouve le marché central³⁹ devenu depuis peu « Makassar Mall » et la gare routière principale de la ville. Longtemps lieu « central », la situation y est devenue contraignante et l'accès plus difficile en raison de l'augmentation de la circulation en ville et des installations concurrentes récemment construites en situation péri-centrale.
- 29 Juste au sud du quartier chinois, s'est développé le quartier européen de type hollandais avec son architecture caractéristique et ses toits de tuiles rouges. Le plus remarquable des bâtiments est l'actuel hôtel de ville de Makassar (Kantor Kotamadya) situé Jalan⁴⁰ Ahmad Yani. Le musée de Makassar ou la banque Duta, occupent d'autres immeubles remarquables de l'ère coloniale ; c'est le cas aussi pour plusieurs écoles chrétiennes privées et pour la maison du gouverneur des Célèbes du Sud situées Jalan Jendral Sudirman.
- 30 Ces deux quartiers centraux résistent tant bien que mal à la pression immobilière. Quelques opérations de rénovation ont déjà eu lieu, comme la construction du siège provincial de la Banque Populaire d'Indonésie (Bank Rakyat Indonesia : BRI), immeuble moderne typiquement asiatique de quatre étages, recouvert des traditionnels carreaux blancs. Cependant les opérations de rénovation restent encore concentrées sur quelques îlots proches de « Pantai Losari » entraînant une augmentation de la fonction commerciale d'hébergement et de restauration, et une diminution de la fonction résidentielle.
- 31 Partant de ces deux quartiers centraux, deux axes d'urbanisation ont été privilégiés durant la seconde moitié du XX^e siècle : un axe Nord-Sud suivant Jalan Jendral Sudirman, en direction du port de Paotere au nord et de Sungguminasa, chef lieu du kabupaten Gowa au sud. Cet axe a été doublé par des voies parallèles vers l'Est, Jalan Veteran puis Jalan Pangerang encore plus à l'Est, marquant ainsi un développement semi-concentrique de Makassar. Un deuxième axe, Est-Ouest, complète le premier et correspond à une radiale, Jalan Urip Sumoharjo : il joint la ville à son aéroport et le long de son tracé se sont installés de nombreux services comme des Universités (45, UMI, Université Hasanuddin...) ou des bâtiments administratifs comme le palais du Gouverneur de la province.
- e
- 32 Le nouveau quartier de Panakukangmas est né à l'est de la ville à la fin des années 1980 dans la partie occidentale de l'arrondissement de Panakukang (nom de l'une des dix forteresses de Makassar, aujourd'hui disparue). Ses promoteurs le présentent comme le nouveau centre de la ville, et il profite déjà d'une accessibilité renforcée avec la construction d'une voie rapide Nord -Sud, Jalan Pangerang, futur « *inner ring road* » de

l'agglomération qui rejoint les deux routes, l'une à péage, l'autre sans, qui mènent directement à l'aéroport. Mais le lien avec le centre historique n'est pas encore très facile et une nouvelle voie de type radiale est prévue. D'importants travaux de viabilisation, de drainage et d'évacuation des eaux usées ont été nécessaires. Des opérations complémentaires se poursuivent.

- 33 On entre dans ce quartier par une « porte » monumentale, surveillée par un poste de gardiennage, qui peut être bloquée si nécessaire. A partir de là, une voie très large avec terre-plein central et circulation séparée, le « boulevard Panakukangmas », permet d'accéder à un ensemble de lotissements construits suivant un plan en damier. Sur le bord du « boulevard », ont été construites à coup de dizaines de millions de roupies les plus belles bâtisses d'architecture néo-coloniale. Derrière ce rideau de richesses se développent des quartiers de classes moyennes avec rues et trottoirs, fermés et surveillés aux entrées comme aux sorties, par une milice financée par les habitants. Tout visiteur doit passer devant le poste de garde, fenêtre ouverte s'il roule en véhicule, et indiquer le nom de la personne visitée, ce surtout la nuit plus que le jour. Le modèle des « *gated communities* » n'est pas loin et l'efficacité de ce dispositif a été démontrée, lors des manifestations de 1999⁴¹, pendant lesquelles ce quartier a été coupé du reste de la ville. Aucun lynchage de Chinois n'y a eu lieu contrairement à d'autres quartiers de la ville. Outre la fonction résidentielle, ce quartier possède aussi tous les services et accueille des entreprises dans des parcs d'activités prévus à cet effet.
- 34 3 – Pantai Bunga : Un nouveau pôle de développement axé sur les loisirs ?
- 35 Autre nouveau quartier, « Pantai Bunga » s'inscrit dans un vaste projet de développement du sud de Makassar autour d'un port artificiel « Tanjung Merdeka » de type marina et d'une opération d'aménagement touristique en collaboration avec les autorités du *kabupaten* de Gowa. « Pantai Bunga » est né de la volonté d'un Chinois de Jakarta et d'un propriétaire foncier de Makassar, avec le soutien efficace de la Banque Lippo, important conglomérat indonésien. L'objectif premier a été de mettre en valeur une zone marécageuse littorale au sud-ouest de la ville dans l'arrondissement de Tamalate. Un noyau touristique ethno-culturel avait déjà été aménagé dans les années 1980 autour du Musée des traditions du sud des Célèbes et de l'ancien fort Somba Opu sur la rive droite du fleuve Jenberang. A environ deux kilomètres à l'ouest, une plage de sable gris était un but de sorties balnéaires dominicales traditionnelles pour les habitants de Makassar. En raison d'un accès difficile et de l'éloignement du centre, sa fréquentation était tout de même réduite.
- 36 Le projet vise à aménager ce vaste territoire. D'abord en le drainant, ce qui explique le creusement de canaux qui aujourd'hui quadrillent l'espace et sont reliés au réseau hydrographique du fleuve Jenberang. Un système d'écluses contrôle le niveau de l'eau, et en complément de ces travaux de drainage, un vaste lac a été creusé où devrait être aménagé un centre de nautisme et de plaisance.
- 37 Plusieurs lotissements ont déjà été construits, mais la crise économique a contrarié le projet et certaines maisons, restées sans acheteur et sans entretien, sont déjà à réparer. Les bâtiments dans ces lotissements, d'un style très américanisé, paraissent d'un entretien très coûteux sous ces latitudes. L'organisation du réseau routier de chaque lotissement, en boucle, permet un contrôle des allées et venues. La plage de Bunga a été aménagée avec des installations pour la restauration et la construction d'une jetée-promenade en bois du type « *pier* » anglo-saxon. Le marché visé par les promoteurs du

projet est celui des résidences secondaires pour classes moyennes mais la construction de la route dans la baie de Losari laisse envisager d'autres possibilités résidentielles à quelques minutes du centre historique de Makassar. La crise est un frein pour ce projet, et les aménageurs ont assoupli la règle en vertu de laquelle il était interdit de construire si l'on n'appartenait pas au consortium à l'origine du projet.

- 38 Ancienne place marchande du commerce des épices, cité attirante et convoitée, Makassar cherche aujourd'hui sa voie dans l'ensemble indonésien où Surabaya l'a remplacée comme porte d'entrée du « grand Est ». Ayant connu un réel essor durant les deux dernières décennies, la ville voudrait bien s'imposer comme capitale du grand Est indonésien, ce qu'elle fut jadis durant l'époque coloniale. Elle veut ainsi renouer avec un passé glorieux comme le souligne l'abandon récent de son nom, symbole de l'Indépendance, Ujung Pandang, pour reprendre le nom qui a fait sa notoriété mondiale. Elle a certes les moyens de s'affirmer comme capitale régionale, mais les événements qui touchent cette partie de l'archipel ne favorisent pas ses desseins. En effet, les affrontements ethno-religieux des Moluques, l'indépendance difficile de Timor – Est, l'instabilité politique de l'Irian Jaya, troublent dangereusement cette partie de l'archipel indonésien et affectent grandement la région d'influence tant convoitée par Makassar. L'avenir devient ainsi plus incertain et les ambitions devront sans doute être revues ou au moins amendées.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDAYA L.Y., 1981 – The heritage of Arung Pallaka. A history of South Sulawesi in the Seventeenth Century. La Haye, Martinus Nijhoff.
- CHARRAS M., 1995 – L'Indonésie. Paris – Montpellier, Belin – Reclus. (Géographie Universelle)
- CITRINOT L., 1995 – Aéroports Magazine, n° 258, Mai
- Country Profile 2001, Indonesia. London, E.I.U.
- DE KONINCK R., 1994 – L'Asie du Sud-Est. Paris, Masson (Masson Géographie)
- DELVERT J., 1979 – L'Indonésie. Paris, SEDES.
- FRANCK M., 1992 – L'urbanisation à Java et dans les autres îles d'Indonésie. Mappemonde, Paris, n° 4
- FRANCK M., 1994 – Trente ans d'urbanisation sous l'Ordre Nouveau en Indonésie. Les Cahiers d'Outre-Mer, Bordeaux, vol. 47, n° 188, p. 387-410.
- GERVAISE N., 1688 – Description historique du Royaume de Macassar. Paris, Hilaire Foucault.
- INDONESIE. Kantor Statistik BPS Kodya. Makassar, 2000.
- INDONESIE. Kantor Statistik BPS Kodya. Ujung Padang, 1995.
- LOMBARD D., 1990 – Le carrefour javanais, essai d'histoire globale. Paris, EHESS, vol. 1 et 2.
- PAIN M., 1998a – Un modèle de l'espace indonésien. Hérodote, Paris, n° 88.

- PAIN M., 1998b – Politique de peuplement en Indonésie. Hérodote, Paris, n° 88.
- RAILLON F., 1998 – L'Indonésie à l'horizon 2020 : un pays-monde face à la mondialisation. Hérodote, Paris, n° 88 p. 161-183.
- RIEGEL C., 2000 – Développement et navigation traditionnelle en Indonésie : navires et réseaux bugis. Paris (Thèse)
- SEVIN O., 1993 – L'Indonésie. Paris, P.U.F., 124 p. (Que sais-je ?)
- SEVIN O., 2001 – Migration, colonisation agricole et terres neuves en Indonésie. Bordeaux, CRET – DYMSET, 2 vol. (Coll. Iles et Archipels, n° 28)
- SUTHERLAND H., 1986 – Ethnicity, Wealth and Power in Colonial Makassar. A historical Reconsideration. In : NAS Peter J. M., ed. – The Indonesian City. Studies in Urban Development and Planning. Dordrecht, Foris, pp. 38-55.

NOTES

1. Estimation avant les résultats du recensement de 2000 : Country profile 2001 : Indonesia
2. RAILLON F., 1998
3. SEVIN O., 2001
4. DE KONINCK R., 1994
5. CHARRAS M., 1995, p. 65
6. DELVERT J., 1979.
7. KANTOR STATISTIK BPS KODYA, Ujung Pandang, 1995
8. Elle disparut le 31 décembre 1799 après avoir fait banqueroute et céda tous ses droits au gouvernement hollandais.
9. Goa ou Gowa : Goa désigne le royaume devenu par la suite un sultanat dont Makassar était le port ; Gowa est le nom du kabupaten (département) qui se situe aujourd'hui au sud de Makassar.
10. GERVAISE N., 1628
11. SEVIN O., 1993
12. DE KONINCK R., 1994
13. ANDAYA L. Y., 1981
14. Longtemps l'administration coloniale garda le souvenir de cet ancien empire en y maintenant les divers territoires en une seule circonscription : « Célèbes du sud et dépendances » in : LOMBARD Denys, 1990, p. 18
15. LOMBARD Denys, 1990
16. GERVAISE N., 1628.
17. SEVIN O., 1993
18. Il est possible de lire à ce sujet, un poème « syair perang Mengkassar » d'un témoin oculaire de la guerre de Makassar, in : LOMBARD Denys, 1990, p. 182
19. CHARRAS M., 1995
20. RIEGEL C., 2000
21. CHARRAS M., 1995
22. Makassar a toujours gardé une réputation de ville de la soie. Les produits dérivés, vêtements, foulards, objets divers, sont vendus dans toute l'Indonésie et achetés par les touristes de passage dans le sud des Célèbes.
23. DE KONINCK R., 1994

24. Garuda contrôle 40 % du trafic domestique, Merpati, 35 %, Bouracq et Mandala 12 % chacune. (source : DREE. Indonésie, août 2001)
25. CITRINOT L., 1995
26. SEVIN O., 1993, p. 631
27. CITRINOT L., 1995
28. KANTOR STATISTIK BPS KODYA, Makassar, 2000
29. Sulawesi Selatan en indonésien ou Sulsel
30. PAIN M., 1998 a
31. A l'exception de 1999, ce sont toutes les années de recensement de la population indonésienne réalisées depuis l'Indépendance.
32. Les Indonésiens utilisent l'expression tanah toraja, qui signifie littéralement la terre toraja
33. SEVIN O., 2001, p. 634
34. PAIN M., 1998 b
35. Même s'il y a une Université à Jayapura, les étudiants d'Irian Jaya sont toujours nombreux à poursuivre leurs études à Makassar.
36. Kecamatan en Indonésien. Ce sont aussi des circonscriptions administratives qui réunissent les cantons d'un département.
37. Circonscription administrative dans un arrondissement, en quelque sorte un quartier de la ville. Le Lurah est un maire.
38. Durant les émeutes qui ont éclaté suite à l'assassinat, par un Chinois, d'un Indonésien autochtone.
39. Pasar central Jalan : en indonésien
40. Rue en indonésien ; nom générique qui désigne à la fois des boulevards, des avenues ou même une route.
41. Visant à renverser le gouvernement d'Habibie, installé par Suharto suite à sa démission forcée.

RÉSUMÉS

Makassar est aujourd'hui une ville millionnaire de la République indonésienne. Capitale de la province des Célèbes du sud, elle veut affirmer son rôle de métropole du grand Est indonésien. Elle ne fait que souligner un glorieux passé qui l'avait placé au cœur du commerce des épices dans cette partie de l'Asie. De nouvelles dynamiques urbaines sont apparues durant les deux dernières décennies. La crise économique survenue en 1997 et l'instabilité politique qui ont suivi, contrarient grandement les projets.

Makassar - Capital of the Big East of Indonesia. Makassar is today a million-peopled city of the Indonesian Republic. Capital of the province of Celebes, it intends to affirm its role as the major metropolitan area of the Indonesian Big East. It does this to underline the fact that it had a glorious past, which placed it in the heart of the spice trade in this part of Asia. New urban dynamics have appeared during the past two decades. The economic crisis that appeared in 1997 and the political instability that has followed, militate greatly against its developmental plans.

INDEX

Mots-clés : aménagement urbain, colonisation, croissance urbaine, Indonésie, métropole régionale, port, quartier urbain, Sulawesi

AUTEUR

J. ROUSSELOT

Professeur, Lycée d'Andernos