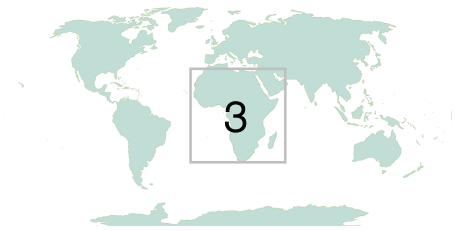


IN-Between Stratégies métropolitaines autour du monde
Interview #3 | Jakarta, Indonésie



Au sein de la [Communauté de Compétences Métropolisation](#) et pour répondre aux questions posées par ses membres, l'INTA en partenariat avec l'association Deltametropool (Pays-Bas) organise une réflexion internationale sur l'«INBetween», l'entre-deux des stratégies métropolitaines, comme poursuite des discussions et échanges sur les processus de développement métropolitain en cours dans le monde.

Durant la première phase, une série d'entretiens ont été réalisés à plusieurs représentants de cas métropolitaines couvrant les thèmes les plus diverses: l'échelle de la région métropolitaine, la gouvernance et la coopération, les nouvelles formes d'urbanité et les environnements métropolitains, les secteurs économiques innovants au sein de la région métropolitaine et quel développement pour la métropole durable.

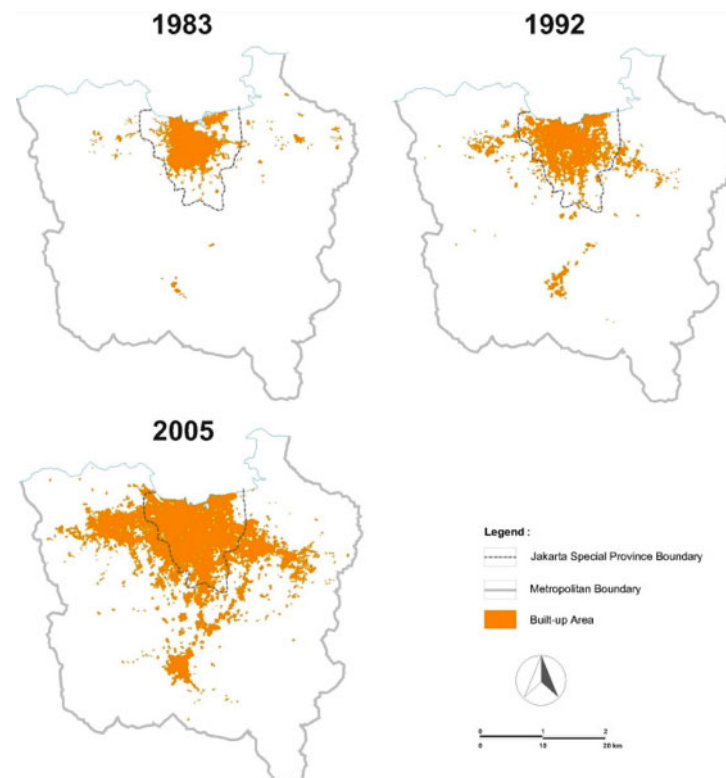
Jakarta, Indonesia

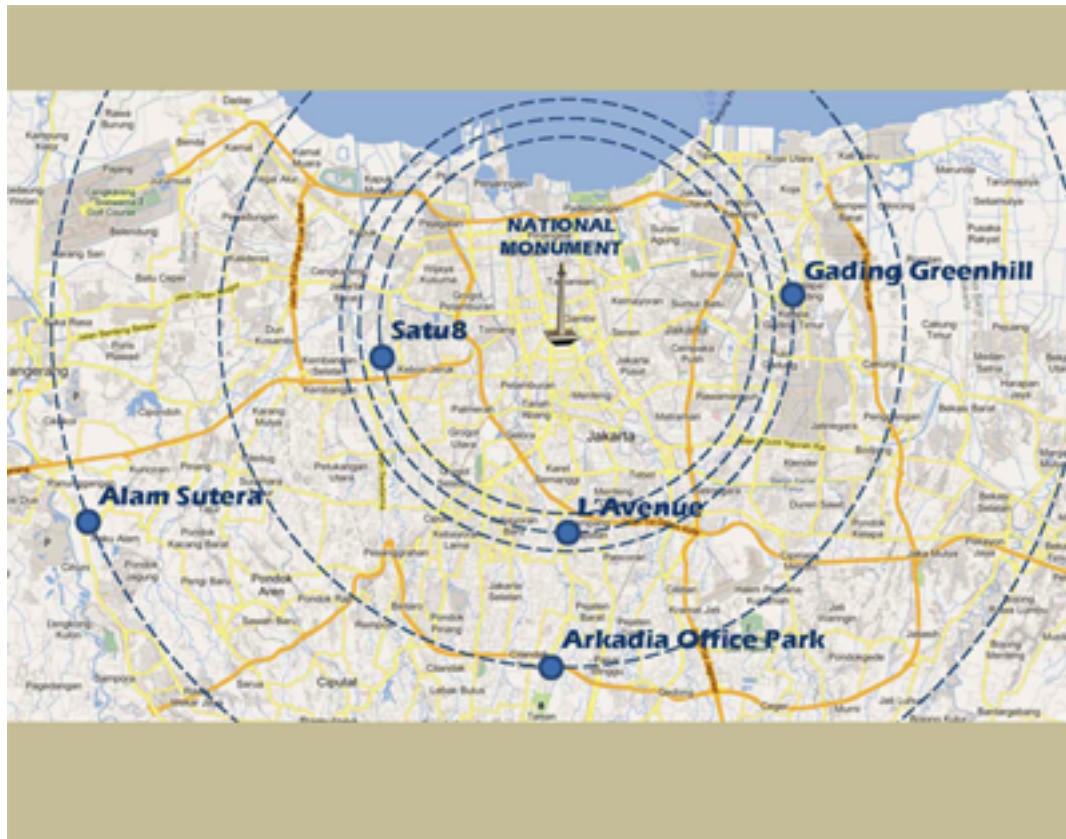
Entretien avec Mr. Pingki Elka Pangestu, Directeur PT Loka Mampang Indah Realty Jakarta, Indonésie

1. La région métropolitaine

Quelle extension du territoire métropolitain ? Quelles valeurs métropolitaines et quelle identité ?

Qu'est-ce qui rend cette zone métropolitaine attractive au niveau international?





L'aire métropolitaine de Jakarta (Jabodetabek - Jakarta Bogor Depok Bekasi) se compose de 3 régences et 5 villes pour une population de plus de 12 millions d'habitants. La région capitale de Jakarta (DKO Jakarta) est la principale aire métropolitaine avec les 5 villes alentour (Bogor, Bekasi, Tangerang, Sud Tangerang et Depok) qui forment des satellites. Les régences de Bogor, Bekasi et Tangerang accueillent le développement des villes nouvelles, le secteur agricole et les sites industriels ainsi que les principaux services publics. L'ensemble du territoire est une agglomération avec une énorme base de ressources naturelles et humaines. C'est aussi un pôle économique majeur et un lieu d'échanges intenses.

En plus de sa situation géographique stratégique qui en fait un pôle international majeur, l'aire métropolitaine de Jakarta est la principale destination des investissements étrangers en Indonésie. Dans le sud de Jakarta, se trouve un important réservoir d'eau protégé et sur le côté nord une baie. Raison pour laquelle le développement est principalement orienté Est-Ouest.

2. Gouvernance et coopération

Une forme de stratégie métropolitaine existe-t-elle et le cas échéant, quelles politiques publiques implique-t-elle?

Quels sont les acteurs impliqués et quels rôles et responsabilités dans cette stratégie métropolitaine ?

Quels sont les différents niveaux territoriaux associés à la gouvernance métropolitaine ?

Comment est maintenue la coopération entre les différentes échelles territoriales dans le processus de planification de plus en plus soumis à un environnement économique, social et technologique en mutation rapide ?

L'autonomie gouvernementale réside dans les régences (Bogor et Bekasi in Java Ouest et Tangerang in Banten), tandis que la capitale Jakarta avec ses 5 communes a un statut spécial et dispose d'un gouverneur à la tête de la région autonome. Les autres villes autonomes (ville de Bogor, Tangerang, Sud Tangerang, Bekasi et Depok) sont administrées par des maires. Ces régences et les villes se situent sur le territoire de trois provinces du DKI – région spéciale de la capitale Jakarta - Jakarta, Java Ouest et Banten.

Dans la région de la capitale Jakarta, les maires et les régents sont choisis par le gouverneur.

Il y a un niveau métropolitain ainsi que un plan stratégique d'aménagement urbain qui doit se conformer à la législation en vigueur. Les plans d'aménagement locaux doivent théoriquement aller de pair avec la planification aux différents niveaux, mais il y a encore nombreux domaines où il demeure un manque de continuité entre la planification, la mise en œuvre et la supervision de ces plans, principalement en raison de la nature très dynamique du développement économique et politique de la région.

Le BKSP Jabodetabek (Conseil de coordination de Jabodetabek métropolitain) est responsable de la coordination inter-territoriale, des questions comme les rivières, la distribution de l'eau, les transports et les gouverneurs se succèdent à la tête du BKSP. Les questions inter-territoriales sont coordonnées au niveau provincial.

La primauté de Jakarta signifie que le BKSP a rendu la coordination plus symbolique que réelle / effective par rapport à chaque territoire: les politiques métropolitaines sont interprétées et adaptées aux politiques et aux conditions économiques locales. Cela pourrait changer avec le nouveau gouverneur de Jakarta, qui a ouvert un dialogue direct avec ses deux collègues pour aider Jakarta à résoudre le problème chronique de la gestion de l'eau, des inondations et du transport (tous des problèmes «en amont» donc questions de caractère inter-territoriale)

3. Nouvelles formes d'urbanité et environnements métropolitains

Quels sont les principaux projets en développement (projets phares, grandes infrastructures, équipements sociaux ou culturels, etc.) et les programmes (informations, financements, investissements) de votre stratégie métropolitaine ?

Comment est effectué le dialogue entre les ambitions spécifiques des projets locaux et l'ambition du territoire métropolitain ?

Le plan directeur pour JABODETABEK est un plan à long terme qui décrit les axes majeurs de développement Est-Ouest tandis que l'expansion Nord-Sud est très réduite (à cause d'un littoral nord dominé par les côtes et la limite sud de la région caractérisée par les paludes).

Ainsi, les principaux éléments du développement métropolitain comprennent:

(1) les couloirs d'infrastructures (autoroute, rail et les transports publics) qui suivent cette grille E-O (qui à son tour se connecte au réseau national) complétée par trois bretelles de raccordement avec les transports en commun (bus, train de banlieue, monorail (2014) et MRT (2018)

(2) Les aéroports et les ports (Ouest et Est)

(3) le traitement des barrages (du Sud) et l'amélioration des cours d'eau (y compris l'épuration de l'eau pour l'approvisionnement)

(4) les canaux contre les inondations (Est et Ouest) en augmentant les espaces des bassins naturels.

Ces projets d'infrastructure à l'échelle métropolitaine sont financés au niveau national, ce que permet d'ignorer les différences locales. Les impôts peuvent être réparties au niveau inter-territorial pour réduire les déséquilibres.

La dégénération généralisée des conditions de vie dans les aires urbaines de la métropole (embouteillages de la circulation, inondations et glissements de terrain, pollution de l'air, manque de services sanitaires, pauvreté, etc.), principalement en raison du développement rapide, poussent les électeurs à exiger une amélioration du service public (c'est le cas de la récente élection d'un gouverneur qui, en tant que maire, a amélioré l'offre des services publics dans une petite ville en Java).

La déconnexion entre les territoires existe encore notamment dans la périphérie, mais la dynamique récente des nouvelles opportunités économiques pour la rénovation urbaine, le développement des banlieues et le développement rural a progressivement amélioré le tissu urbain dans le Jabodetabek.

4. Innovative Economical Sectors

Le niveau régional est-il suffisamment compétitif dans une économie mondialisée et un système de clusters d'innovation et permet-il de surmonter l'obstacle de l'organisation verticale des politiques publiques ?

Le phénomène le plus visible des initiatives les plus récentes de développement urbain est la prise de leadership par le secteur privé dans le développement de nouvelles filières économiques (nouveaux logements, villes nouvelles, zones industrielles, équipements pour le loisirs, commerciaux et établissements institutionnels) ainsi d'infrastructures (autoroutes, transport public, approvisionnement de l'eau et des égouts) et même des services urbains. Il y a un boom de jeunes et la classe moyenne a un appétit vorace pour les produits urbains, les services et les modes de vie internationaux.

Cette tendance signifie que les gouvernements doivent adopter un nouveau rôle et être ainsi en mesure de changer leurs habitudes ce qui implique de meilleurs services et une optimisation des infrastructures pour créer un contexte plus favorable aux entreprises.

La concurrence croissante des investissements privés signifie que la gestion publique des biens doit être plus efficace. Une tendance très récente est celle d'un électorat urbain plus démocratique exigeant le changement et donc de passer d'une ancienne hiérarchie politique à structure verticale vers une gouvernance innovante et responsable.

L'amélioration est remarquable dans les centres commerciaux, les parcs de stationnement des bureaux et des structures industrielles, ou dans les destinations de loisirs et zones vertes. Design innovant, durabilité et solutions expérimentales sont devenus coutumier.

5. Développement durable

Sur quels thèmes centraux et quelles politiques est basée votre stratégie métropolitaine ?

Comment ces thèmes et politiques peuvent surmonter l'instabilité à court terme d'une vision à long terme et offrir un développement territorial performant, résilient et durable?

Durabilité environnementale, inclusion sociale et intérêt pour la culture qui étaient généralement seulement symboliques, sont en train de devenir les tendances dominantes parmi les initiatives publiques et même du secteur privé. Il y a une responsabilité plus attentive aux aspects de la durabilité dans les autorisations de projets de développement et même des sanctions financières (et sociales) appliquées sur la régénération des centres-villes. Il y a cependant encore un écart entre les nouveaux clusters et les communautés agricoles traditionnelles principalement dans les territoires périphériques qui vont forcément fusionner, l'intégration territoriale étant inévitable. Pauvreté et accès aux services urbains est encore un problème actuel pour les personnes marginalisées qui forment une grande partie des communautés urbaines.

Les politiques en faveur des pauvres sont actuellement engagées pour combler le fossé économique et le gouverneur a décidé d'attribuer une partie des budgets municipaux pour réduire les problèmes chroniques du transport, de la gestion des eaux et des inondations qui frappent la plupart du temps les bidonvilles et les villages (kampung).

La question de la durabilité environnementale a récemment pris de l'importance avec la création d'un nouveau code vert pour les bâtiments, adopté par le parlement local, mais l'industrie de la construction a encore un long chemin à parcourir pour rendre les produits écologiques accessibles à tous.