



HAL
open science

L'urbanité singapourienne au défi de la globalisation : stratégies, formes et fonctions urbaines en transition

Denis Bocquet

► **To cite this version:**

Denis Bocquet. L'urbanité singapourienne au défi de la globalisation : stratégies, formes et fonctions urbaines en transition. Métropoles, 2015, 17. halshs-01274126

HAL Id: halshs-01274126

<https://shs.hal.science/halshs-01274126>

Submitted on 15 Feb 2016

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.



Métropoles

17 (2015)

Politiques urbaines alternatives (2)

Denis Bocquet

L'urbanité singapourienne au défi de la globalisation : stratégies, formes et fonctions urbaines en transition

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Denis Bocquet, « L'urbanité singapourienne au défi de la globalisation : stratégies, formes et fonctions urbaines en transition », *Métropoles* [En ligne], 17 | 2015, mis en ligne le 15 décembre 2015, consulté le 11 février 2016. URL : <http://metropoles.revues.org/5215>

Éditeur : Philippe Genestier

<http://metropoles.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://metropoles.revues.org/5215>

Document généré automatiquement le 11 février 2016.

© Tous droits réservés

Denis Bocquet

L'urbanité singapourienne au défi de la globalisation : stratégies, formes et fonctions urbaines en transition

1. Introduction

- 1 L'urbanité en tant que notion dessine dans les études urbaines le fil rouge d'une attention à tous ces éléments à la fois factuels et relevant du sensible qui donnent à la ville son caractère singulier. Y contribue la capacité à générer de l'espace public, à articuler sphère civique et forme construite et à réguler les rapports sociaux d'une manière qui permette coexistence et mixité. Partagée par de nombreux auteurs sous des acceptions différentes, de Georg Simmel à Ola Söderström, cette notion permet de concevoir la vie urbaine sous un jour plus nuancé qu'au travers de la simple articulation entre espace physique et société (Beuscart et Peerbaye, 2003). Surtout, elle permet de penser ensemble des éléments issus de la sphère du pouvoir et d'autres éléments relevant davantage de l'appropriation par les habitants à la fois des espaces urbains et des modalités pour l'individu et les groupes de s'y mouvoir. C'est ainsi qu'on l'entend ici, appliquée au cas de Singapour : à la rencontre de l'urbanité construite par un pouvoir dirigiste et autoritaire, ayant piloté la mise en place d'un cadre urbain et défini le système d'ingénierie sociale destiné à y faire évoluer la population, et des multiples dimensions d'appropriation des espaces par cette population.
- 2 Il peut par ailleurs paraître surprenant de présenter, dans le titre de cet article, la globalisation, dont Singapour est un des symboles, comme un défi pour cette ville-Etat. Sa prospérité, en tant que port majeur, acteur industriel de premier plan et *hub* financier régional, est en effet par bien des aspects le miroir et le produit de la globalisation même. Pourtant, celle-ci y a également un impact fort sur les caractéristiques locales de l'urbanité telle qu'elle est définie ici. L'analyse de ce phénomène est ainsi susceptible de contribuer aux présentes réflexions sur le rapport entre échelles d'échange mondial et de vie sociale urbaine (Acebillo et al., 2013 ; Zijdeveld, 1998). Effectivement, Singapour, dont le régime a mené depuis l'indépendance une politique développementaliste extrêmement réactive, a longtemps évolué dans le cadre d'une complexe dialectique de l'ouverture et de la protection ou du libre-échange et du dirigisme. Sa forme urbaine, loin de refléter l'abrupte translation du libéralisme économique mondialisé dans l'espace d'une petite île indépendante, était surtout le résultat d'une volonté très encadrée de promouvoir une certaine forme de vie sociale. Celle-ci a depuis l'Indépendance été construite sur la base d'un projet étatique fort. L'urbanité singapourienne, en constante évolution depuis les années 1960, était faite du résultat de l'action des agences de l'Etat dans le façonnement du cadre de vie (logement, espaces publics, mobilité), mais aussi de l'appropriation de ces espaces par les habitants. Forme urbaine et société urbaine sont en effet à Singapour les expressions d'une volonté étatique de planifier la croissance, gouverner la coexistence communautaire et maîtriser toute dérive spéculative (Goldblum, 1986 ; Haila, 2003). S'y joint la capacité des habitants et usagers de la ville à faire vivre les interstices de ce projet. Au-delà des aspects bien connus d'une société régie par un gouvernement autoritaire (George, 2007 ; Tushnet, 2015), au-delà aussi de l'image d'une ville soumise à un ordre social intrusif et vouée au seul objectif du développement économique, s'est développée à Singapour, au point de rencontre entre volonté de planification et mécanismes d'appropriation par les habitants, une forme d'urbanité particulière. Celle-ci a permis une coexistence relativement paisible entre différentes communautés, une certaine forme de cosmopolitisme étendue à la sphère civique, la prospérité et l'invention d'atmosphères urbaines conviviales malgré la standardisation des formes architecturales qui a longtemps prévalu. Chacune de ces dimensions a bien sûr de sérieuses limites, avec notamment la persistance d'un contrôle social aux nombreux relais, jusqu'à l'échelle du voisinage (Lim, 2005), l'encadrement strict du droit de propriété (Jianlin et Jiongzhe, 2014), la hiérarchisation des droits des habitants en fonction du critère de citoyenneté

(Teo, 2015) ou l'étendue limitée des véritables interactions entre communautés (Huat, 2003). Paradoxalement toutefois, les caractères d'urbanité de la ville, autant ceux construits de manière dirigiste que ceux inventés dans les interstices du système, sont aujourd'hui confrontés à de nouveaux défis. Ceux-ci émergent sous l'aspect de nouvelles formes urbaines et de nouveaux choix de société. La jeune histoire de Singapour, ville en perpétuel renouvellement (De Koninck et al., 2008), a connu déjà bien des tournants. La présente mutation constitue bien cependant un véritable défi.

3 Si la période allant des années 1960 à la fin du siècle a été marquée par de nombreuses inflexions, avec notamment l'évolution des modèles et types d'habitat collectif, la ville connaît en effet depuis quelques années de profonds changements. D'une nouvelle nature assurément, ceux-ci ne manquent pas d'affecter son identité urbaine même. Renouvellement rapide de la population par l'immigration face à la perspective de plus en plus prégnante d'un sévère vieillissement démographique (Lee, 1986), changement de nature de cette immigration avec l'arrivée de nombreux personnels très qualifiés (Guillot, 2003), stratégie globale de croissance afin de positionner d'une manière plus affirmée encore la ville-Etat sur l'atlas mondial, nouveau positionnement économique : de nombreux facteurs influent sur ce qui semble bel et bien constituer une nouvelle transition décisive pour Singapour. La ville-Etat connaît également une certaine ouverture démocratique, certes strictement encadrée et limitée (Da Cunha, 2012 ; Singh, 2012). Chacun de ces facteurs, les choix qui les déterminent et leurs conséquences, affectent profondément ce qui a constitué depuis plus de 50 ans le caractère d'urbanité de la ville. Son identité nationale est aussi en question, les deux dimensions étant,

4 La ville comptait, au début de l'année 2015, 5,48 millions d'habitants, dont 3,4 millions de citoyens, 0,55 million de résidents permanents et 1,53 million de résidents dits non-résidents (une catégorie qui inclut toutes les personnes enregistrées comme résidentes mais qui ne bénéficient pas d'un permis de résident permanent). A la fin de l'année 2012, la proportion d'étrangers, tous statuts confondus était de 38,2%, contre 25% en 2000 (National Population and Talent Division, 2013). Il faut ajouter à ce chiffre, pour avoir une idée du nombre d'usagers de la ville, ainsi que de contributeurs à son économie, les dizaines de milliers de travailleurs et écoliers frontaliers habitant à Johor Bahru, la ville qui fait face à Singapour à l'extrémité de la péninsule malaisienne. Ceux-ci traversent la frontière quotidiennement, au prix souvent de longues heures d'attente à la douane. Alors qu'il avait fallu 25 ans, entre 1960 et 1985, pour accroître la population d'un million, puis 10 ans, entre 1990 et 2000, pour gagner un autre million, il n'a fallu cette fois que 6 ans, entre 2005 et 2011 pour gagner un million supplémentaire (Cheng, 2012). En 2015, le million suivant se dessine déjà. La ville est donc plus que jamais en plein boom démographique, ce qui ne peut manquer d'affecter les fragiles équilibres dont elle est la somme. Mais l'urbanité singapourienne est confrontée à d'autres défis encore, qui tiennent au devenir du modèle promu depuis 50 ans sous différentes déclinaisons successives. Ce modèle est en effet remis en question par de nouvelles tendances : développement de l'économie des services et des loisirs, choix d'accueillir des investissements massifs dans le secteur des complexes de loisirs (*resorts*) et du jeu, liberté nouvelle donnée aux promoteurs pour placer sur le marché de grands programmes de *condominiums* (Wong et Guillot, 2005). L'objet du présent article est précisément d'analyser le bousculement, par ces nouvelles tendances de l'urbanisation, de l'urbanité singapourienne telle qu'elle s'est progressivement construite. L'article est organisé d'abord autour d'une présentation de ce qui fonde les caractères locaux de l'urbanité, puis autour d'un examen des défis posés par les différents visages du tournant urbain, morphologique, idéologique et social en cours. La méthodologie choisie pour ce faire consiste en un dialogue entre approche historique et enquête de terrain. Pour ce qui concerne les éléments historiques, la ressource principalement utilisée, outre tout un ensemble de publications sur ce thème depuis les années 1960, est celle du centre d'histoire orale des archives nationales de Singapour. Dans ce dépôt, on trouve en effet des enregistrements des principaux acteurs de la politique urbaine depuis la fin de l'époque coloniale. D'autres archives, issues du fonds du Ministère du développement national et des agences urbaines, ont été utilisées. Pour ce qui concerne la partie immédiatement

contemporaine, outre une lecture de la presse locale tout au long des cinq dernières années pour repérer les thèmes pertinents, la méthode choisie a été celle d'un dialogue avec différents acteurs impliqués : urbanistes des agences étatiques, architectes privés, journalistes spécialisés dans le secteur immobilier, chercheurs, militants issus de la société civile¹.

2. Les racines de l'urbanité singapourienne

- 5 L'urbanité singapourienne repose sur l'interaction entre un modèle dirigiste et la capacité d'une société plurielle, y compris dans ses composantes les plus précaires, comme les domestiques philippines dans les parcs le dimanche (Yeoh et Huang, 2008), à s'approprier les espaces publics. Elle repose aussi sur la force de la sphère civique. Celle-ci est conçue certes comme relais du contrôle social et politique, agissant par la capillarité du système associatif. Mais elle s'étend aussi de fait à la fonction d'espace de médiation avec des composantes forcément surveillées par l'appareil d'Etat mais moins pilotées qu'autrefois (Tan, 2002 ; Leong, 2000)². L'urbanité, en somme, a été construite en même temps que la structure de la ville-Etat et en est une des composantes essentielles. Mais elle est plus complexe qu'une dimension simplement imposée par le haut, du fait de la force des phénomènes d'appropriation. Elle ne repose que peu sur les traces d'un patrimoine que l'idéologie nationale a longtemps eu, de toute façon, du mal à insérer dans sa propre narration de la construction de la nation. Des traces d'anciennes civilisations péninsulaires malaises à la marque coloniale, les discours se sont longtemps heurtés à trop d'ambiguïtés (Yeoh et Kong, 1997). Que Singapour ait été ou non l'ancienne Temasek des chroniques, dont l'archéologie nationale se vante d'avoir trouvé les traces dans les années 1980, mais que d'autres sources placent ailleurs en Asie du Sud-Est importe peu, au-delà de la dimension idéologique, pour le rapport au patrimoine urbain. Il n'y a presque aucune trace d'établissements urbains antérieurs à la création de la ville en tant que comptoir britannique dans les années 1820, et même les traces de cette période sont rares (Balasingamchow, Ravinder et Frost, 2009). De l'œuvre de l'urbaniste Coleman, par exemple, ne reste qu'une église, et de la période victorienne, que la trace des principales artères et quelques bâtiments officiels ou églises (Cangi, 1993 ; Henderson, 2001 ; Yuen, 2005). Les autorités ont beaucoup investi dans le patrimoine cependant, si bien qu'ironiquement aujourd'hui une certaine conscience patrimoniale civique s'éveille aussi en opposition à l'idéologie infrastructuraliste dominante. L'exemple le plus représentatif en est la défense de l'ancien cimetière chinois de Bukit Brown, où sont enterrés certains des premiers marchands arrivés dans l'île au moment de l'implantation du comptoir britannique. Ce cimetière, qui est aussi un parc naturel à l'abri des effets de l'ingénierie paysagiste étatique, est menacé par un projet de route, contre lequel s'est élevée une part importante de la société civile³. Dans ce type de controverse urbaine, le rapport de l'urbanité singapourienne au patrimoine se complexifie.
- 6 L'urbanité de la ville, au sens choisi ici, s'est ainsi construite tant autour des étapes d'un programme étatique de logement pour tous lancé dès l'indépendance que de la réponse des habitants à cet encadrement.
- 7 Sous l'égide du *Housing and Development Board* (HDB), une inflexion décisive a été donnée à la politique du logement menée à la fin de la période coloniale (Eng, 1992 ; Fernandez, 2011 ; Wong et Yeh, 1985 ; Chua, 1997 ; Castells et al., 1990 ; Tan et Sock-Yong, 1991 ; Iqbal Latif, 2009)⁴. A partir de 1965, il est décidé par les cadres du *People's Action Party* que les logements seraient attribués en propriété, et non plus en location, grâce à des prêts bonifiés issus d'un fonds public (Vaso et Lee, 2001 ; Field, 1987). C'est là le moment fondateur de ce qui va constituer une véritable idéologie urbaine (Chua, 1991). Le HDB a aussi été l'instrument privilégié de la gouvernance de la diversité, afin de conjurer le risque de tensions ethniques (Sim, Yu et Han, 2003). Construire et gérer la mixité a ainsi été d'emblée une de ses tâches essentielles (Hsiao Pi, 1995)⁵. La peur d'une résurgence des émeutes des premières années de l'indépendance a pour cela été un facteur crucial (Muh Khaidudin Aljunied, 2009). Avant la fin des années 1960, environ 120 000 logements sont construits et les bidonvilles hérités de la période de domination britannique sont détruits (Yuen, 2007). C'est bientôt 80 % de la population qui est logée dans des immeubles construits par le HDB (contre 9 % dans le secteur public en 1960), proportion qui s'est consolidée jusqu'à nos jours. L'urbanité singapourienne,

au sens aussi bien physique de la ville construite qu'idéologique de la ville dans la vie quotidienne, est ainsi fortement conditionnée par cette donnée d'une convergence entre tutelle publique omniprésente et autoritaire, propriété autour du noyau familial et déclinaison locale du *Welfare State*. Ce *Welfare State* à la singapourienne a des interstices persistants cependant et est orienté en priorité vers les citoyens singapouriens (Sin, 2002). Après la première phase de hausse de la construction, sous l'égide du HDB, vient dès les années 1970 une réflexion sur la qualité de la vie (It Koon, 1976 ; Ching Ling et Chen, 1977 ; Chong Yah, 1978). On réfléchit aussi aux conditions de l'urbanité des *New-Towns*, ces villes nouvelles qui sont à la fois un écho aux expériences britanniques et une lointaine déclinaison du concept de la *Garden-City*, mais cette fois en tant que ville dense, à l'architecture standardisée et répétitive, insérée dans ce qui est peu à peu conçu, en réponse à la monotonie de la forme construite, comme un écrin végétal paysagé. L'aspect tropical et fleuri des interstices est censé corriger l'impression dominante d'une forêt de barres en béton (Eng, 1986 ; Eng, 1996). Dans les années 1980, les agences étatiques s'emploient à végétaliser les espaces publics et les espaces entre les immeubles. L'histoire du logement se diversifie aussi. Elle est marquée par plusieurs phases, avec le renouvellement constant des typologies du bâti⁶. Si on a depuis souligné les limites de cette voie singapourienne vers le logement et vers la coexistence ethnique, les données de base demeurent significatives (Goh, 2003). Quant à l'urbanité, elle a aussi été entretenue par des mesures destinées à donner vie aux villes nouvelles : écoles, emplois, services, centres sociaux et civiques, mais aussi de précieuses aires collectives de restauration, comprenant des tables communes publiques entourées de stands privés vendant de la nourriture de qualité à bas prix. L'urbanité singapourienne, c'est en effet cette habitude, reprise des kiosques de rue interdits dans les années 1960 pour des raisons d'hygiène et d'image de la modernité urbaine, de manger en commun⁷. Il y a à Singapour plusieurs centaines d'espaces publics de restauration, avec plus de 1500 stands de vente de plats divers, sans compter ni les répliques privées de ces lieux ni les restaurants proprement dits. Malgré l'impact parfois négatif de la prise de repas collectif pour la vie familiale, l'urbanité en a bénéficié. Au-delà du logement, et du soin apporté à la qualité des espaces publics, à la convivialité et même à la commensalité, ainsi qu'aux cheminements (Yuen et Chor, 1998 ; Tanoboriboon, 1986) et qu'au réseau de transport public, l'urbanité singapourienne s'est aussi développée autour de tout un ensemble de politiques sociales (Tang, 2000). Pour les logements du HDB, l'accent a de nouveau été mis sur la qualité de la vie au cours des années 1990 et 2000, sous l'impulsion de la *Urban Redevelopment Authority* (URA) (Tuan Seik et al., 2000 ; Eng, 1997). Depuis cette période, une forte inflexion cependant a été donnée à l'idéologie initialement plutôt égalitariste du HDB. Dans les nouveaux programmes, la différenciation sociale est plus marquée, et de la taille des appartements à leur prix ou à leur qualité, tout reflète désormais un étalement de la gamme ainsi qu'une nette différenciation des statuts résidentiels (Tuan Seik, 2001 ; Yuen et al., 2006). La rénovation des premières générations d'immeubles collectifs a suivi une logique parallèle et s'est accompagnée d'un effort d'amélioration de la qualité paysagère (Koon Hean, 2012). Toa Payoh a été un des premiers HDB *estates* construits et un des premiers à bénéficier de l'*Estate Renewal Strategy* ainsi que du *Main Upgrading programme* développés à cette époque⁸. Quant au secteur privé, alors qu'un marché de la revente d'appartements du HDB se développait, il a d'abord prioritairement attiré des Singapouriens désireux de bénéficier de logements de qualité supérieure (Ong, 2000). Même si, dès 1972, une loi autorisait l'action de promoteurs privés opérant sur le marché international et si, au milieu des années 1970, les règles de la propriété avaient été assouplies, s'ouvrant partiellement aux étrangers (dans ce cas aux résidents permanents surtout), l'essentiel des premières générations de *condominiums* était destinées, selon leur gamme, soit aux classes moyennes supérieures locales soit aux millionnaires locaux. Mais le phénomène restait limité. Du côté du public, un processus de décentralisation a été engagé à partir de 1992, conformément au *Concept Plan* de 1991, avec le développement du centre régional de Tampines, puis de celui de Jurong en 2008. En 2013, le développement d'un troisième centre régional, face au détroit de Johor, dans les Woodlands a été annoncé. Un quatrième centre est envisagé à Seletar (Lim, 2013). Il s'agit, pour le HBD et les autres agences étatiques, de dépasser le paradigme de villes

nouvelles ayant tendance à devenir des cités-dortoirs, malgré les efforts sur l'urbanité locale, en promouvant de véritables centres d'activité et d'emploi dans les zones périphériques de l'île. A l'urbanité telle qu'elle a été construite entre les années 1960 et les années 1990, parfois mythifiée dans les grandes narrations nationales, en a succédé une autre, jouant sur un registre comparable, mais incluant de franches inflexions. Par sa croissance confirmée, et son accès à la catégorie des *World Cities*, par la puissance combinée du contrôle social et de l'idéologie nationale aussi, Singapour a cependant toujours réussi à ne pas faire de ces potentielles hypothèques des sources de tensions trop fortes (Perry et al., 1997). On peut même affirmer que Singapour s'est illustrée par sa capacité à maintenir une forme de convivialité collective même dans des phases de plus grande emprise du privé sur l'espace public. Il en va ainsi des centres commerciaux, dont la présence, planifiée dans le *Constellation Plan* de 1995, scande littéralement l'espace urbain. Ils reflètent la culture et l'orientation consuméristes de la ville (Huat, 2003) et appartiennent à de grands groupes capitalistes comme CapitaMalls (groupe CapitaLand). La création de ces grands espaces de déambulation publique en propriété privée s'est faite, d'une certaine manière, dans la continuité de la culture de l'espace public, et sous la stricte tutelle de l'URA. L'entrée d'Orchard Road dans la catégorie des artères de renommée mondiale pour le commerce, aux côtés de Ginza à Tokyo, de la 3rd Street Promenade à Santa Monica ou des Champs-Élysées à Paris n'a ainsi pas foncièrement changé la culture de l'espace public (Chan, 2012). Même les *food courts* des centres commerciaux les plus luxueux sont une sorte de miroir des stands collectifs de restauration des quartiers d'habitation et leur fréquentation est bien plus large que l'éventail social de chalandise du commerce de luxe. Pour ce qui concerne l'urbanisme commercial, dans le cadre des *URA building codes*, les pouvoirs publics ont toujours été attentifs à préserver la valeur de déambulation publique attribuée à l'espace de la ville. Ainsi, en 2002, une de ces règles a offert aux propriétaires d'augmenter leur surface commerciale en échange d'une réfection de leurs façades et d'une réflexion sur la qualité de la rue en tant que lieu public propice au commerce. La végétalisation et la création de terrasses pour les bars et restaurants faisait aussi partie de ces stratégies d'urbanité consumériste dans lesquelles autorités publiques et grands propriétaires se sont entendus⁹. Le concept, d'abord testé sur Orchard Road, s'est étendu à la plupart des *shopping malls* du centre-ville, et même aux centres commerciaux des villes nouvelles (Toh, 2012). L'appropriation par les promeneurs a fait le reste. Même donc dans des configurations *a priori* hostiles à l'urbanité (dirigisme et consumérisme), l'interaction entre politiques publiques de planification et capacité d'interprétation par les usagers a fait de cette phase une nouvelle illustration de l'urbanité locale.

- 8 Le changement dans la philosophie plutôt égalitariste du HDB a en revanche créé plus de débats, et a été vu parfois comme une menace vis-à-vis des valeurs d'urbanité,¹⁰ au point que certains aujourd'hui s'indignent de voir des appartements du HDB vendus pour 1 million de dollars de Singapour (600 000 euros environ) dans la catégorie luxe, alors que la taille des appartements pour les foyers modestes fournis par ce même HDB ne cesse de se réduire : « Is this the Singapore that we want ? (...) We want our affordable and used-to-be-bigger HDB flats of yesterday back » (Cheng, 2012). Mais d'une manière générale, le *People's Action Party* au pouvoir depuis l'indépendance est parvenu, par un mélange de pragmatisme sans cesse réajusté (Austin, 2000 ; Quah, 2010), de dirigisme parfois volontiers pressant et autoritaire, et de pratique de la médiation civique, à maintenir un certain consensus autour des valeurs fondamentales de sa politique du logement et de la ville. C'est tout cet acquis qui pourrait être remis en question par la décision de donner beaucoup plus de liberté qu'auparavant aux promoteurs pour développer de grands complexes de *condominiums*, d'autoriser la construction de grands *resorts* aux abords immédiats du centre-ville, et surtout de faire graviter ces lieux autour d'immenses casinos. Il y a là les ingrédients d'un potentiel changement d'idéologie urbaine aux conséquences majeures sur les valeurs d'urbanité de Singapour.

3. Casinos, resorts et condos : la prospérité du vice ?

- 9 La décision de s'engager dans un tournant urbain de cette ampleur s'explique d'abord par le contexte de la crise asiatique de 1997 et de ses conséquences économiques, sociales, et même existentielles pour Singapour (Meng, 2010 ; Wilson, 2011). Même si la ville, en constante réinvention presque par nature, n'en était pas à son premier réajustement durant cette période, elle a perçu de manière abrupte sa vulnérabilité et les limites de son modèle d'industrialisation. Le choix du *People's Action Party* est alors de développer les services, la finance et l'industrie de pointe, afin de réinventer Singapour en tant que *hub* mondialisé sur la scène régionale et internationale (Hack et Margolin, 2010). Il s'agit à ce moment d'une véritable remise en question du positionnement de la ville-Etat, selon un processus qu'on a pu qualifier de *re-engineering* (Mahizhnan et Tsai Yuan, 1998). Ce processus, dans un cadre dirigiste fort, s'est caractérisé par la volonté de diversifier l'économie et, en général, de repositionner la ville du point de vue du marketing urbain. Ceci allait avoir de nombreuses conséquences sur la forme construite et sur la société urbaine (Giok Ling et Shaw, 2004). Au moment d'une nouvelle crise, en 2002, le choix est également fait, en réaction à des rapports du *Economic Review Committee*¹¹, de favoriser le développement d'une industrie du tourisme et des loisirs et d'attirer autant que possible les forces vives de l'industrie de la création (Gwee, 2009 ; Lee, 2006). Cela passait par la promotion du secteur dit de l'*entertainment*. Dans ce domaine, Singapour désire également retenir davantage les flux touristiques de passage¹². Dotée d'un des plus grands aéroports au monde, la ville, en effet, est à l'époque plus traversée, en tant qu'escale par exemple entre l'Europe et l'Australie, que longuement visitée (Lohmann, 2009). Pour cela, il convenait d'industrialiser davantage encore la consommation (Rimmer et Dick, 2009). Il convenait également de développer des opportunités de tourisme balnéaire, pour que les voyageurs ne poursuivent pas leur massive migration vers Bali, la Malaisie ou la Thaïlande. Pour ce qui concerne les activités balnéaires, il s'agissait aussi de tenter de retenir les milliers de Singapouriens se rendant le week-end sur les plages indonésiennes de Bintan et Batam (dont les infrastructures sont pourtant opérées largement par des investisseurs singapouriens), à 45 minutes de ferry (Kumar et Siddique, 2012). Singapour, en somme, avait besoin de plages.
- 10 C'est l'île de Sentosa qui est choisie pour être totalement retravaillée afin d'adapter la nature à ce nouveau besoin (Savage, 2001 ; Teo et al., 2004). Située dans le port, entre les quais de transbordement des *containers* et les raffineries de pétrole, cette petite île était depuis le début des années 1970 l'objet d'un timide investissement touristique (Wong, 1988). Il avait été décidé d'en étendre la superficie et de la dédier au tourisme. Une télécabine surplombant le port avait été construite, puis une navette ferroviaire, desservant les premiers hôtels, restaurants et plages. L'île s'appelait initialement dans la tradition malaise « Pulau Belakang Mati », ce qui avait pour sens « l'île de la mort traîtresse »¹³. Il fut ainsi décidé en 1972 de changer son nom pour celui de Sentosa (« paisible »), toponyme plus propice à la récréation, et de la transformer en complexe de loisirs (*resort*) intégré, en reprenant totalement sa conformation. L'île de Sentosa est ainsi redessinée à force d'importation de sable blanc et de palmiers. Le processus s'accélère considérablement à partir de la fin des années 1990. Sentosa, désormais desservie par une navette plus moderne, accueille dans les années 2000 les projets du parc d'attraction *Resorts World Sentosa* (développé par le groupe malaisien Genting pour 6,5 milliards de dollars de Singapour), qui comprend les Universal Studios, un parc marin, des hôtels de luxe, et surtout un casino gigantesque¹⁴. Les projets issus de cette dernière phase ont été réalisés entre 2010 et 2012. Mais ils ont profondément changé l'idée de départ d'un *resort* touristique : en 2011 et 2012, plus de 85% du chiffre d'affaires de Genting à Sentosa était à attribuer au casino¹⁵. Malgré le succès de la fréquentation de l'aquarium et du parc, il est clair qu'à Sentosa l'économie des loisirs s'est orientée vers le jeu, à destination de la clientèle chinoise. En 2015, un retournement du marché chinois fait fondre les profits du casino de Sentosa. Mais la part des activités de jeu par rapport à celle des autres loisirs sur l'île demeure comparable.
- 11 En même temps que ces visées pour Sentosa, un projet encore plus gigantesque était lancé. Il s'agit de la création du nouveau quartier de Marina Bay, vu comme une extension du centre-ville, gagnée sur la mer (Goldblum, 2013). C'est là la conjonction d'un projet hydraulique, la

fermeture par un barrage de la baie marine afin de la transformer en réservoir d'eau douce, et d'un grand projet urbain sur polder (Moh, 2001). Du côté de la ville existante, l'aménagement de Marina Bay commence en 1994 par la construction du théâtre Esplanade (DP Architects)¹⁶, inauguré en 2002, avec ses deux grandes salles de 1600 et 2000 places. Singapour a dès lors de quoi recevoir les grandes troupes mondiales des arts de la scène, et se positionne ainsi dans le cadre de sa nouvelle stratégie de manière à apparaître comme une ville présentant une gamme plus complète de fonctions qu'une simple plate-forme portuaire, industrielle et financière. L'extension du centre-ville, dans une logique de poldérisation destinée à accroître encore la superficie du *Central Business District* vers Marina Bay (la ligne de littoral précédente avait déjà été gagnée sur la mer entre 1943 et 1953), continue avec la construction de plusieurs gratte-ciel. Conçu dans les années 1980, le projet trouve là ses premiers débouchés. Mais la réalisation principale, qui concerne l'autre côté de la baie, face à la mer, est lancée en 2005¹⁷. Les résultats de la compétition internationale d'architecture et d'urbanisme sont annoncés le 26 mai 2006¹⁸. Singapour parvient à lever 9 milliards de dollars de Singapour (environ 5,4 milliards d'euros) en investissement privé (5 pour le Marina Bay Sands ; 2 pour le Marina Bay Financial Centre ; 1 pour le complexe de One Raffles Quay ; près de 600 millions pour The Sail @ Marina Bay ; 240 millions pour la grande roue Singapore Flyer). Les pouvoirs publics apportent quant à eux 2 milliards en investissement pour les infrastructures¹⁹. Au sein de l'URA, Cheong-Chua Koon Hean parvient à négocier avec les investisseurs privés le maintien d'un certain nombre d'exigences publiques : priorité morphologique au projet hydraulique, accessibilité des espaces publics, création d'une promenade circulaire autour de la nouvelle baie. La construction du bâtiment principal est confiée à l'architecte Moshe Safdie et à la firme d'ingénierie ARUP. L'architecte était connu essentiellement à l'époque pour ses projets dans le cadre de l'Expo 67 à Montréal et pour le mémorial de Yad Vashem à Jérusalem (Safdie et al., 2009). Avec ce projet pour Singapour, il donne à la ville un monument adapté à son désir de *rebranding*, dans le cadre d'une véritable stratégie de *place marketing* : le monument symbole devient porteur d'une rhétorique commerciale à l'échelle de la ville et vecteur d'un nouveau positionnement affichant le jeu comme étant intimement lié à l'avenir économique local. Mais il matérialise aussi le risque pour Singapour de devenir l'espace de jeu des élites asiatiques dans une relation malsaine aux sources de la prospérité et en rupture avec ce qui avait fait jusque-là l'urbanité de la ville. En effet avec le casino de Marina Bay Sands, Singapour est entrée dans une dimension industrielle du jeu (Da Cunha, 2010).

- 12 Les études urbaines et en général la théorie urbaine contemporaine réfléchissent depuis la fin des années 1970, et la publication de *Learning from Las Vegas* (Venturi et al., 1977), sur l'évolution de ce qui est devenu un paradigme spécifique (Cohen, 1997 ; Vinegar et Golec, 2009 ; Didelon, 2011) : une ville dont la forme architecturale clame la fonction et dont l'expansion dépend du secteur du jeu, érigé en moteur économique. Voici dans les années 2000 Singapour confrontée de manière abrupte à une translation de ce paradigme, dont on pressent qu'elle pourrait avoir d'importantes répercussions sur la notion même d'urbanité. L'introduction délibérée et planifiée du « vice » dans un pays construit sur l'idée d'une imposante « vertu », définie par tout un ensemble de règles de comportement, n'a pas manqué en effet de susciter des débats (Piew, 2010). L'opposition progressiste, l'aile conservatrice du parti au pouvoir, de nombreux intellectuels et associations civiques se sont ainsi interrogés sur l'opportunité d'ouvrir grand les portes à cette nouvelle activité. Lim Boon Heng, président du *People's Action Party* au milieu des années 2000, reconnaît d'ailleurs que l'acceptation des casinos constitue bien un tournant idéologique qui met en cause la notion même d'urbanité et les valeurs sur lesquelles elle a été fondée et que les conséquences de ce choix méritent d'être suivies de près du point de vue des potentielles nuisances sociales²⁰. Mais, pour lui, les bénéfices pour Singapour valaient de prendre le risque. Ces bénéfices ont en effet fait taire la plupart des critiques tant ils semblent spectaculaires. Même la fréquentation de Sentosa et de ses parcs, ainsi que de ceux en arrière de Marina Bay, est tout à fait encourageante, et Singapour en tant que *resort* semble avoir pour l'instant réussi son pari d'imposer cette nouvelle image sur la scène régionale. Surtout, les profits des casinos semblent d'ores et déjà considérables.

Grâce à une taxation de seulement 17% (contre 39 % à Macau), Resorts World Sentosa a fait 2 milliards de dollars de Singapour de profits dès 2011 et le Marina Bay Sands, plusieurs milliards également²¹. Le ralentissement qui a suivi (Ling, 2012) et s'est confirmé au début de l'année 2015 n'a pas suffi à immiscer des doutes ontologiques sur la réussite de la formule chez les promoteurs de l'opération, même si des voix critiques commencent à se faire entendre. L'Etat singapourien a touché plusieurs centaines de millions en taxes dès la première année, sans compter le boom de l'emploi et les retombées dérivées, confirmant pour les décideurs l'idée que du « vice », symbolisé par le jeu, pouvait naître une sorte de cercle vertueux, incluant financement des infrastructures, mise à niveau de l'espace public, marketing urbain et politique de l'emploi²². A *Resorts World Sentosa*, environ 10 000 emplois ont été créés. Un chiffre identique est évoqué pour le Marina Bay Sands. Mais le « vice », d'une certaine manière, est désormais au cœur d'une ville qui l'a combattu pendant plusieurs décennies avec plus ou moins de zèle selon les domaines. Dans ce contexte, on peut ainsi se demander si la tolérance accrue envers la prostitution (une activité légale à Singapour mais auparavant soigneusement circonscrite au quartier de Geylang) ne s'inscrit pas également d'une certaine manière dans la volonté de faire trouver sur place ce que les voyageurs en transit recherchent dans les pays voisins, dans les clubs de Bangkok ou de Pattaya²³. Comble du « vice » dans l'île de la « vertu », au casino de Sentosa, dans ce *resort* au tropicalisme aseptisé, temple du tourisme post-moderne (Muzaini, 2007), près d'un tiers de la surface impressionnante du casino est constitué d'une salle pour fumeurs afin que les hôtes chinois se sentent à leur aise pour parier leur argent, alors que partout à Singapour la cigarette est quasiment bannie (Asunta et Chapman, 2004).

13 Mais le paysage urbain, et potentiellement social, de Singapour a aussi été notablement transformé au cours des dernières années par le développement du secteur de l'immobilier privé, et spécifiquement des résidences closes, ou *gated communities*, proposant aux investisseurs des appartements de luxe, les *condominiums* ou *condos*²⁴. Le secteur privé avait jusque-là été largement cantonné aux niches du marché immobilier : villas pour millionnaires et expatriés auxquels s'ajoutent les franges du marché peu couvertes par le HBD autour de l'idée d'une reconnaissance, par la sortie du système HDB, de la réussite sociale des nouvelles classes moyennes supérieures. L'immobilier privé a ainsi toujours existé, ainsi que la culture de la propriété. Le HBD proposait depuis 1965 ses appartements à la vente. La revente était déjà courante. Mais avec les *condos* de nouvelle génération, la forme urbaine a changé : clôture plus franche des espaces nouvellement urbanisés, geste architectural affichant une distinction sociale et spatiale plus tranchée, avec une course à la signature de grands architectes de renommée internationale, recherche de visibilité paysagère et de vue panoramique. L'URA a ainsi vendu (ou mis à disposition pour 99 ans) à des promoteurs des portions croissantes des réserves foncières publiques (Pow, 2009). Les résidences construites sur ces terrains s'articulent souvent de manière différente au reste de la ville. L'usage de l'automobile, en rupture avec l'idéologie forte du transport public, y est implicitement encouragé par la disposition des espaces et l'imaginaire social mobilisé. La valeur de l'espace public est souvent perdue du fait de la clôture, ou limitée aux seuls habitants du lot, évoluant dans un espace fermé. Par ailleurs, une portion croissante de ces programmes a été vendue sur le marché international à des acheteurs non-résidents, soucieux de placer leur fortune à l'abri de la conjoncture régionale et du fisc de leur pays d'origine, dans une ville réputée sûre relativement à ces deux aspects (Tu et al., 2009). De nombreux millionnaires chinois, malaisiens, indonésiens et indiens ont ainsi acheté des biens immobiliers à Singapour, au rythme du développement de leurs pays respectifs ainsi que du creusement des écarts de revenus. Mais ces poches urbaines, enclaves de sédimentation immobilière, n'ont parfois que peu de vie. Le phénomène, qui était resté marginal depuis la fin des années 1970, est devenu très significatif, avec dans certains programmes plus de 60% d'acheteurs étrangers non-résidents. Comment créer une vie locale lorsque ces appartements sont vides presque toute l'année et que la forme de la ville tend à nier la communication ? Pourquoi aussi consommer tant d'espace ? Singapour s'expose aussi par ces nouvelles constructions, dont les *Reflections at Keppel Bay*, de l'architecte Daniel Libeskind sont l'expression la plus célèbre (mais le concept est décliné à l'envi), aux soubresauts du marché de l'immobilier, dont la respiration

est scrutée de près : une nouveauté pour la ville, une hypothèque aussi sur son urbanité²⁵. Certains signes cependant invitent à nuancer ce tableau : le marché locatif, tout d'abord, qui fait que certains *condos* restés vides finissent par être loués à des résidents locaux ; le fait aussi que le marché privé soit de nouveau davantage investi par les singapouriens eux-mêmes, face à la montée des prix de revente des appartements du HDB (Teo, 2013). Il convient de même de noter que les autorités de planification sont toujours restées attentives, même dans le cas des *gated communities*, à la valeur de la déambulation publique et du passage, si précieuse pour la sauvegarde de l'urbanité. Elle ont par exemple contraint le groupe Keppel, promoteur des *Reflections at Keppel Bay*, à aménager une promenade publique le long de la marina²⁶. Quant au HDB, il a répondu aussi à l'appel de ce nouveau marché, en proposant des appartements publics reproduisant les codes sociaux et visuels des *condos* : geste architectural avec insistance sur le verre et le métal, vue, disposition des espaces intérieurs (Wang, 2012). Le symbole de cette nouvelle tendance est l'immeuble le *Pinnacle@Duxton*, avec ses 50 étages et ses jardins suspendus. Face au développement de contestations de cette évolution, le régime a lancé depuis 2012 un programme destiné à renforcer la cohésion sociale, autour du concept de ville inclusive (Hock et Chan Hoon, 2013)²⁷.

4. Conclusion

14 Véritables défis à une urbanité singapourienne dont la consistance avait résisté à la confrontation intense aux tendances les plus fortes de l'urbanisme des dernières décennies, des *shopping malls* aux *new towns* et aux barres de logements sociaux, ces casinos et les *resorts* attenants, ainsi que les communautés fermées, portent aussi peut-être paradoxalement le signe de la capacité de la ville-Etat à absorber ces chocs morphologiques et fonctionnels. La résilience des caractères d'urbanité semble relativement forte. La composante touchant au caractère de l'urbanité permis par l'espace construit est protégée par tout un ensemble de normes et d'institutions. Du point de vue de la déambulation urbaine, la promenade ou le quartier de Marina Bay est assurément un succès, et la couture avec la ville préexistante est relativement réussie. L'espace public de la promenade s'est révélé intégrateur, et l'insertion du casino au milieu d'un *shopping mall* spectaculaire, parsemé de cafés et de restaurants, a permis d'atténuer l'effet d'isolement induit par une fonction première, celle de l'addiction au jeu, volontiers autiste d'un point de vue urbain. Quant aux caractères plus spontanés de l'urbanité, ils se sont déployés sans peine dans ces nouveaux espaces. Les débats autour de la forme urbaine et des choix de société afférents ont aussi donné plus de visibilité à la sphère civique. Le risque le plus grand pour Singapour semble plutôt être celui d'un retournement de conjoncture et d'une dépendance nouvelle paradoxalement issue de sa volonté de diversification : on scrute désormais au jour le jour dans la presse économique locale les soubresauts de l'économie chinoise, et donc aussi l'évolution de la capacité de ses acteurs à venir dépenser leur argent lors d'une escapade dans les casinos de la ville, ainsi que la capacité des riches voisins malaisiens ou indonésiens à acheter des appartements de luxe.

15 Au-delà de la surveillance de la conjoncture économique, dans les débats contemporains sur l'avenir de la ville, la question des casinos et des *resorts* est peu présente cependant. C'est plutôt, outre le processus d'ouverture politique, le livre blanc de la National Population and Talent Division, document prospectif publié en janvier 2013, qui suscite la polémique. Celui-ci prévoit pour 2030 entre 6,5 et 6,9 millions d'habitants (National Population and Talent Division, 2013). Il est anticipé que la part d'étrangers (au sens de résidents permanents non-citoyens et de résidents dits « non-résidents ») passe à 45 %, ce dernier chiffre tenant compte d'une probable augmentation du taux de naturalisation des résidents permanents actuels. La construction de 700000 logements neufs est programmée, aussi bien par le HDB que par le secteur privé. Trois villes nouvelles supplémentaires sont prévues (Bidadari, Tampines North, Tengah), sans toutefois que le modèle urbanistique actuel, dont Punggol est l'expression de référence, ne soit remis en question. Le gouvernement prévoit également de densifier les quartiers existants et de recourir encore à la solution des polders. Cela a suscité de vifs débats à Singapour. Le *Worker's Party*, par exemple, a demandé que soit plutôt favorisée, par des mesures incitatives, la fécondité des citoyennes singapouriennes²⁸. Dans ce système

à la démocratie timide et très encadrée, plusieurs députés nommés (*Nominated Members of Parliament*) comme Janice Koh, Eugene Tan, Faizah Jamal et Laurence Lien, ont fait de même, demandant aussi que la croissance de la population ne dépasse pas le plafond des 6 millions d'habitants en 2030²⁹. Les associations civiques, par ailleurs, s'émeuvent du risque de voir le paysage urbain se détériorer et des zones d'urbanisation ancienne redessinées de manière violente ou les espaces naturels durablement affectés. Ce livre blanc de 2013 a naturellement déjà commencé d'être accommodé dans un processus de négociation en vue des élections de 2016, mais l'émoi qu'il a suscité illustre combien la ville est confrontée à des interrogations existentielles dans lesquelles démographie, définition de la citoyenneté, urbanisme et politique sont mêlés. Une des premières mesures d'atténuation de l'effet de dilution de la population citoyenne dans une masse plus grande de résidents permanents non citoyens donnée par le livre blanc a été dès février 2013 l'annonce par le gouvernement de restrictions sévères sur l'embauche de salariés étrangers non qualifiés. Pour le gouvernement, limiter le nombre d'étrangers en incitant les entreprises à renforcer la productivité plutôt qu'à dépendre de la main-d'œuvre étrangère bon marché est une mesure autant économique que destinée à apaiser l'opinion (Min, 2013). Si quelques voix s'élèvent contre la proportion d'étrangers employés dans les *resorts* et casinos, le lien n'est pas explicitement fait cependant.

16 Singapour est de la sorte entrée dans une nouvelle phase de son existence (Low, 2013). La question est de savoir si la formule de son urbanité, qui fait que la *food court* d'un *shopping mall* est aussi vivante que celle d'un quartier populaire, saura résister à toutes ces nouvelles tendances. Ici et là, des voix s'élèvent aussi pour préserver les valeurs de l'urbanité et une vision point trop dirigiste et caricaturale des « vertus » dont la ville est porteuse (Khanna, 2013 ; Suk-Wai, 2013). Les éléments analysés dans le présent article invitent à déplacer légèrement le questionnement. Dans l'urbanité singapourienne, la composante planifiée ne semble pas en soi directement menacée. Dans chaque projet, les agences étatiques d'urbanisme sont parvenues à imposer au moins une vision de l'espace public qui en préserve les valeurs telles qu'elles ont été historiquement construites dans la ville-Etat. La composante d'appropriation ne semble pas non plus en soi directement menacée. D'une part, la spontanéité des usages paraît perdurer et, d'autre part, la réflexion au sein de la société civile sur les valeurs de l'urbanité et de l'espace public a été stimulée. Ce qui clairement est menacé, en revanche, c'est le mécanisme d'articulation entre ces deux dimensions, avec une segmentation plus forte des espaces et une difficulté plus grande d'existence des procédures de médiation entre usagers et planificateurs. L'impression que l'on en garde est celle de l'émergence de priorités nouvelles, autour par exemple de la négociation avec les investisseurs, qui tendent à marginaliser la sphère de négociation entre habitants et autorités, alors que celle-ci, même en contexte autoritaire, avait donné à la ville une part essentielle de son caractère d'urbanité.

Bibliographie

- Acebillo, J., Levy J. et Schmid C. (2013), *Globalization of Urbanity*, Actar, Barcelone.
- Assunta M., Chapman S. (2004), « The World Most Hostile Environment. How the Tobacco Industry Circumvented the Singapore Advertising Ban », *Tobacco Control*, 13, 2, pp.154-164.
- Austin, I.P. (2000), *Pragmatism and Public Policy in East Asia: Origins, Adaptations and Developments*, Fairmont, Singapour.
- Balasingamchow, Y.M., Ravinder Frost, M. (2009), *Singapore: A Biography*, Didier Millet-National Museum of Singapore, Singapour.
- Beuscart, J.S, Peerbaye, A. (2003), « urbanité(s) », *Terrains et Travaux*, 5, 2, pp.3-6.
- Cangi, E. (1993), « Civilizing the People of Southeast Asia : Sir Stamford Raffles' Town Plan for Singapore (1819-1823) », *Planning Perspectives*, 8, 2, pp.166-187.
- Castells, M., Goh, L., Kwok, R.Y.W (1990), *The Shek Kip Mei Syndrome. Economic Development and Public Housing in Honk Kong and Singapore*, Pion, Londres.
- Chan, A. (2012), « Rethinking Singapore's Shopping Street », *Singapore Architect*, 272, pp.94-97.
- Cheng, K. (2012), « Editor's note », *Singapore Architect*, 272, p.14.

- Ching Ling, T., Chen, P. (1977), *Life and Living Environnement in Kampongs and HDB Public Housing Estates in Singapore*, Nanyang University Press, Singapour.
- Chong Yah, L. (1978), *Economic Development and the Quality of Life in Singapore*, Institute of Education, Singapour.
- Chua, B.C. (1991), « Not Depoliticized but Ideologically Successful : The Public Housing Programme in Singapore », *International Journal of Urban and Regional Research*, 15,1, pp.24-41.
- Chua, B.C. (1997), *Political Legitimacy and Housing. Stakeholding in Singapore*, Routledge, Londres.
- Cohen, J.L. (1997), « Knowing how to look at Las Vegas », *Lotus International*, 93, pp.96-110.
- Da Cunha, D. (2010), *Singapore Places its Bets. Casinos, Foreign Talent and Remaking a City State*, Straits Times, Singapour.
- Da Cunha, D. (2012), *Breakthrough : Roadmap for Singapore's political future*, Straits Times Press, Singapour.
- De Koninck, R., Drolet, J., Girard, M. (2008), *Singapore : an Atlas of Perpetual Territorial Transformation*, NUS, Singapour.
- Didelon, V. (2011), *La controverse Learning from Las Vegas.*, Mardaga, Wavre.
- Eng, T.S. (1986), « New Town Planning and Development in Singapore », *Third World Planning Review*, 8, 3, pp.251-267.
- Eng, T.S. (1992), « Planning Principles in Pre- and Post-Independence Singapore », *Town Planning Review*, 63, 2, pp.163-178.
- Eng, T.S. (1996), « Character and Identity in Singapore New Towns : Planner and Resident Perspective », *Habitat International*, 20, 2, pp.279-294.
- Eng, T.S. (1997), « Public Housing in Singapore : Interpreting Quality in the 1990s », *Urban Studies*, 34, 3, pp.441-452.
- Fernandez, W. (2011), *Our Homes. 50 Years of Housing a Nation*, Straits Times Press, Singapour.
- Field, B. (1987), « Public Housing in Singapore », *Land Use Policy*, 4,2, pp.147-156.
- Formoso, B. (2001), « Corps étrangers : Tourisme et prostitution en Thaïlande », *Anthropologie et Société*, 25, 2, pp.55-70.
- Georges, C. (2007), « Consolidating authoritarian rule: calibrated coercion in Singapore », *Pacific Review*, 20, 2, pp.127-145.
- Giok Ling, O., Shaw, B. (2004), *Beyond the Port City. Development and Identity in 21st Century Singapore*, Prentice Hall Pearson, Singapour.
- Goh, R. (2003), « Things to a Void: Utopian Discourse, Communitarity and Constructed Interstices in Singapore », in : Goh, R. et Yeoh, B. (sous la direction de), *Theorizing the Southeast Asian City as Text*, World Scientific, Singapour.
- Goldblum, Ch. (1986), *Singapour : une cité-état moderne à l'épreuve de la fondation urbaine*, Thèse de l'Université Paris 8.
- Goldblum, Ch. (2013), « Singapour : projets emblématiques pour une métropole d'exception », *Réseau Asie*, <http://www.reseau-asie.com/article/archive-des-articles-du-mois/les-articles-du-mois-du-reseau-asie/singapour-projets-emblématiques-metropole-exception-charles-goldblum/>
- Guillot, X. (2003), « Les élites professionnelles étrangères à Singapour: l'établissement urbain d'une migration haut-de-gamme », *Les Annales de la recherche urbaine*, 94, pp.71-79.
- Gwee, J. (2009), « Innovation and the creative industries cluster: a case study of Singapore's creative industries », *Innovation : Management, Policy and Practice*, 11, pp.240-252.
- Kitiarsa, P. (2008), « Thai migrants in Singapore : State, Intimacy and Desire », *Gender, Place and Culture*, 15-6, pp.595-610.
- Hack, K., Margolin, J.L. (2010), « Reinventing the Global City », in : Hack, K. et Margolin, J.L. (sous la direction de), *Singapore from Temasek to the 21st c.*, NUS Press, Singapour.
- Haila, A. (2003), « Les institutions de régulation du domaine foncier à Singapour », *Revue française d'administration publique*, 107, pp.421-432.
- Henderson, J. (2001) « Tourism and Colonial Heritage in Singapore », *Tourism, Culture and Communication*, 3, 3, pp.117-129.

- Hock, K.S., Chan Hoon, L. (2013), *Singapore Perspective 2012. Singapore Inclusive : Bridging Divides*, Institute of Policy Studies, Singapour.
- Hsiao Pi, M.K. (1995), *Social Aspects of Public Housing in Singapore : Kinship Ties and Neighbourly Relations*, HDB, Singapour.
- Huat, C.B. (2003), *Life is not complete without shopping. Consumption culture in Singapore*, SUP, Singapour.
- Huat, C.B. (2003), « Multiculturalism in Singapore: An Instrument of Social Control », *Race & Class*, 44, 3, pp.58-77
- Huat, C.B., Rajah, A. (2001), « Hybridity, Ethnicity and Food in Singapore », in : Wu, D. et Chee, Beng T. (sous la direction de), *Changing Chinese Foodways in Asia*, The Chinese University Press, Hong-Kong.
- Iqbal Latif, A.U. (2009), *Lim Kim San. A Builder of Singapore*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapour.
- It Koon, T. (1976), *Towards a Better Singapore*, Singapore Professional Centre, Singapour.
- Jianlin, C., Jiongzhe, C. (2014), « More Market-Oriented than the United States and More Socialist than China: A Comparative Public Property Story of Singapore », *Pacific Rim Law and Policy Journal*, 23, 1, pp.1-55.
- Khanna, P. (2013), « S'pore's best-kept secret : its virtues », *The Straits Times* 23 février.
- Koon Hean, C.C. (2012), « Singapore : Housing a Nation », *Urban Solutions*, 1, pp.38-43.
- Kumar, S., Siddique, S. (2012), *Batam : Whose Hinterland ?*, Select, Singapour.
- Lee, S.M. (1986), « Dimensions of Aging in Singapore », *Journal of Cross-Cultural Gerontology*, 1, 3, pp.239-254.
- Lee, T. (2006), « Towards a 'New Equilibrium' : The Economics and Politics of the Creative Industries in Singapore », *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, 4, 2, pp.55-71.
- Leong, H.K. (2000), « Citizen Participation and Policy Making in Singapore : Conditions and Predicaments », *Asian Survey*, 40, 3, pp.436-455.
- Lim, G. (2004), *Invisible Trade: High-Class Sex for Sale in Singapore*, Mansoon Books, Singapour.
- Lim, J. (2013), « Woodlands to become waterfront metropolis », *The Straits Times*, 25 février.
- Lim, L. (2005), « Social Control, Hegemony and Resistance in Singapore », *Proceedings of the Conference of the American Sociological Association*, 1, 20.
- Ling, N.K. (2012), « Genting Singapore Reports 43% Drop in Q2 Net-Profit », *The Straits Times*, 11 août.
- Ling, N.K. (2012), « Marina Bay Sands Operating Profit Falls 37% in Third Quarter », *The Straits Times*, 2 novembre.
- Lohmann, G. et al. (2009), « From hub to tourist destination: an explorative study of Singapore and Dubai's aviation-based transformation », *Journal of Air Transport Management*, 15, 5, pp.205-211.
- Low, A. (2013), « The restructuring journey continues », *The Straits Times*, 23 février.
- Mahizhnan, A., Tsa Yuan, L. (1998), *Singapore: Re-engineering Success*, The Institute of Policy Studies, Singapour.
- Meng, C.K. (2010), « Singapore's Changing Economic Model », in : Chong, T. (sous la direction de), *Management of Success : Singapore Revisited*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapour.
- Min, C.Y. (2013), « S'pore 'needs high-value labour saving industries'. Painful but necessary strategy needed for economy to keep growing, says minister Josephine Teo », *The Straits Times*, 1er mars.
- Moh, W.H., Su, P.L. (2001), « Marina Barrage : A Unique 3 in 1 Project in Singapore », *Structural Engineering International*, 19, 1, pp.17-21.
- Muh Khaidudin Aljunied, S. (2009), « Beyond the Rhetoric of Communalism : Violence and the Process of Reconciliation in 1950s Singapore », in : Heng, D. et Muh Khaidudin Aljunied, S. (sous la direction de), *Reframing Singapore*, AUP, Amsterdam.
- Muzaini, H. (2007), « Intimation of Post-Modernity in Dark Tourism : The Fate of History at Fort Siloso, Singapore », *Journal of Tourism and Cultural Change* 5, 1, pp.28-45.
- National Population and Talent Division, (2013), *A Sustainable Population for a Dynamic Singapore : Population White Paper*, Government Press, Singapour.
- Ong, S.E. (2000), « Housing Affordability and Upward Mobility from Public to Private in Singapore », *International Real Estate Review*, 3, 1, pp.49-64.

- Oswin, N. (2010), « Sexual tensions in modernizing Singapore : the postcolonial and the intimate », *Environment and Planning D*, 28,1, pp.128-141.
- Perry, M., Kong, L., Yeoh, B. (1997), *Singapore: A Developmental City State*, Wiley, Chichester.
- Piew, P.C. (2010), « Recovering from the 'Promethean Hangover' ? Critical Reflections on the Remaking of Singapore as a Global City », in : Chong, T. (sous la direction de), *Management of Success : Singapore Revisited*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapour.
- Pow, C.P. (2009), « Public Intervention, Private Aspiration : Gated Communities and the Condominisation of the Housing Landscape in Singapore », *Asia-Pacific Viewpoint*, 50, 2, pp.215-227.
- Quah, J.S.T. (2010), *Public Administration Singapore Style*, Talisman, Singapour.
- Rimmer, P., Dick, H. (2009), *The City in Southeast Asia: Patterns, Processes and Policy*, NUS Press, Singapour.
- Safdie, M. et al. (2009), *Moshe Safdie*, Images Publishing, Victoria.
- Savage, V. (1992), « Street Culture in Colonial Singapore », in : Huat, C.B. et Edwards, N. (sous la direction de), *Public Space*, SUP, Singapour.
- Savage, V. (2001), « Singapore Tourism and Coastal Resource Management : Concerns and Opportunities », in : Johnston, D. (sous la direction de), *Singapore Inc. Public Policy Options in the Third Millenium*, Asiapacific Press, Singapour.
- Saxena, N.C. (2011), *Virtuous Cycles : The Singapore Public Service and National Development*, Ministry of Foreign Affairs, Singapour.
- Sim, L.L., Yu, S.M., Han, S.S. (2003), « Public Housing and Ethnic Integration in Singapore », *Habitat International*, 27,2, pp.293-307.
- Sin, C.H. (2002), « Segregation and Marginalization within Public Housing : The Disadvantaged in Bedok New Town, Singapore », *Housing Studies*, 17-2, pp.167-288.
- Singh, B. (2012), *Politics and Governance in Singapore*, Mc Graw Hill, Singapour.
- Suk-Wai, C. (2013), « Keep kampung spirit, even in a big city », *The Straits Times*, 23 février.
- Tan, A., Sock-Yong, P. (1991), *The Singapore Experience in Public Housing*, Times Academic Press, Singapour.
- Tan, N.T. (2002), « Community Mediation in Singapore : Principles for Community Conflict Resolution », *Conflict Resolution Quarterly* 19,3, pp.289-301.
- Tang, K.L. (2000), *Social Welfare Development in East Asia*, Palgrave, Houndmills.
- Tanoboriboon, Y. et al. (1986) « Pedestrian Characteristics Study in Singapore », *Journal of Transportation Engineering*, 112, 3, pp.229-235.
- Teng, L.L.W. (2010), « Sexual Governance and the Politics of Sex in Singapore », in : Chong, T. (sous la direction de), *Management of Success : Singapore Revisited*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapour.
- Teo, E. (2013), « Completed and Unsold : No takers for many high-end condos but supply not slowing any time soon », *The Straits Times*, 23 février.
- Teo, E. (2013), « Most new-home buyers have HDB addresses », *The Straits Times*, 28 Février.
- Teo, P. (2004), *Changing Landscapes of Singapore*, McGraw Hill, Singapour.
- Teo, S. (2015), « Rethinking Graduated Citizenship: Contemporary Public Housing in Singapore », *Geoforum*, 65, pp.222-231.
- Toh, F. (2012), « Rethinking the Suburban Mall », *Singapore Architect*, 272, pp.146-151.
- Tu, Y. et al. (2009), « Turnovers and Housing Price Dynamics : Evidence from Singapore Condominium Market », *The Journal of the Real Estate Finance and Economics*, 38, 3, pp.254-274.
- Tuan seik, F. (2001), « Planning and Design of Tampines, an award-winning high-rise high density township in Singapore », *Cities*, 18, 1, pp.33-42
- Tuan Seik, F., Lan Yuan, L., Wong Khei Mie, G. (2000), *Planning for a Better Quality of Life in Cities*, National University of Singapore (School of Building and Real Estate), Singapour.
- Tushnet, M. (2015), « Authoritarian Constitutionalism », *Cornell Law Review*, 100, 2, pp.391-461.
- Vaso, S., Lee, J. (2001), « Singapore : Social Development, Housing and the Central Provident Fund », *International Journal of Social Welfare*, 10, 4, pp.276-283.

- Venturi, R., Scott Brown, D., Izenour, S. (1977), *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge (Mass).
- Vinegar, A., Golec, M. (2009), *Relearning from Las Vegas*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Wang, J. (2012), « The Developmental State in the Global Hegemony of Neoliberalism : A New Strategy for Public Housing in Singapore », *Cities*, 29, 6, pp.369-378.
- Warren, J.F. (1993), *Ah Ku and Karayuki-san. Prostitution in Singapore (1870-1940)*, OUP, Oxford.
- Wilson, P. (2011), *Challenges for the Singapore Economy after the Global Financial Crisis*, World Scientific, Singapour.
- Wong, A., Yeh, S. (1985), *Housing a Nation: 25 years of Public Housing in Singapore*, Maruzen-HDB, Singapour.
- Wong, P.P. (1988), « Singapore : Tourism Development Plans », *Tourism Management*, 9, 1, pp.73-76.
- Wong, T.C, Guillot, X. (2005), *A Roof Over Every Head. Singapore's Housing Policies in the 21st c. between State Monopoly and Privatisation*, Sampark, Singapour.
- Yeoh, B., Huang, S. (2008), « Negotiating Public Space. Strategies and Style of Migrant Female Workers in Singapore », *Urban Studies*, 35, 3, pp.583-602.
- Yeoh, B., Kong, L. (1997), « The Notion of Place in the Construction of History, Nostalgia and Heritage in Singapore », *Singapore Journal of Tropical Geography*, 17, 1, pp.52-65.
- Yuen, B. (2005), « Searching for Place Identity in Singapore », *Habitat International*, 29, 2, pp.197-214.
- Yuen, B. (2007), « Squatters no more : Singapore Social Housing », *Global Urban Development*, 3, 1, pp.1-22
- Yuen, B., Chor, C.H. (1998), « Pedestrian Streets in Singapore », *Transportation*, 25, 3, pp.225-242.
- Yuen, B. et al. (2006), « High-Rise Living in Singapore Public Housing », *Urban Studies*, 43, 3, pp.583-600.
- Zijderveld, A. (1998), *A Theory of Urbanity : The Economic and Civic Culture of Cities*, Transaction, New Brunswick.

Notes

- 1 Je remercie particulièrement Belinda Yuen pour son accueil scientifique au Lee Kuan Yew Center for Innovative Cities en 2013. Les hypothèses ici présentées ont été discutées lors d'un séminaire dans ce centre le 4 décembre 2013. Je remercie les participants pour leurs remarques constructives, ainsi que les évaluateurs anonymes de la revue. Le terrain de recherche à Singapour qui a donné lieu à cet article a été choisi dans le cadre du projet de recherche ANR Syracuse (LATTS-Ecole des Ponts ParisTech).
- 2 National Archives of Singapore, Oral History Interviews. Lim Jiat Kin. Ref. 003896.
- 3 Sur ce thème, voir le documentaire de Pedro SHIU, *Finding Bukit Brown*, Nanyang Technological University, Département d'études cinématographiques, 2012. Entretien avec le réalisateur en décembre 2013. Face aux protestations, le gouvernement a réduit l'impact de la route sur les tombes mais n'a pas annulé le projet. Une liste des 31 14 (au lieu de 5500) sépultures affectées a été publiée dans la presse pour que les familles prennent leurs dispositions. « Land Transport Authority, Final Notice of Exhumation of graves (part of) at Bukit Brown and Seh Ong Cemeteries », *The Straits Times*, 1er mars 2013.
- 4 National Archives of Singapore, Oral History Interviews. Choe Alan Fook Cheong. Ref. 001891.
- 5 National Archives of Singapore, Oral History Interviews, Lim Kim San. Ref. 000526.
- 6 National Archives of Singapore, Oral History Interviews, Liu Thay Ker. Ref. 001732.
- 7 National Archives of Singapore, Ministry of Environment, Hawkers Dpt, H032/11 VOL 1 (1968-1977). Voir aussi : HUAT, 2001 et, sur l'héritage de la culture urbaine coloniale : Savage, 1992.
- 8 National Archives of Singapore, Oral History Interviews, Tan Guong Ching. Ref. 003133.
- 9 Entretiens avec divers urbanistes de l'URA, décembre 2013.
- 10 Entretiens avec divers architectes singapouriens critiques de ces politiques, en marge d'une rencontre organisée par la rédaction de la revue *Singapore Architect* en décembre 2013.
- 11 *Creative Industries Development Strategy: Propelling Singapore's Creative Economy*, Singapore, ERC, 2002. Voir aussi : National Archives of Singapore, Ministry of Trade and Industry, *Economic Contributions of Singapore's Creative Industries*, 2003.
- 12 National Archives of Singapore, Committee on Singapore's Competitiveness, Formation of the Sub-Committee on Hub Services, 1997. Doc. n.1997062502.

- 13 National Archives of Singapore, Oral History Interviews: Maarof Salleh. Ref. 002818.
- 14 National Archives of Singapore, *Media Statement on Genting and the Sentosa Integrated Resort*, 20070227988.
- 15 *Channel News Asia*, 21 mars 2013.
- 16 Sur le processus décisionnel et l'inspiration : National Archives of Singapore, Oral History, George Yeo, E000003.
- 17 National Archives of Singapore, Ministry of Information, *Launch of Request for Proposals for the Integrated Resort at Marina Bay*, 4 Novembre 2005. Doc. n. 20051104981.
- 18 National Archives of Singapore, Ministry of Information, *Announcement of the Integrated Resort at Marina Bay*, Doc. n.2006052601.
- 19 National Archives of Singapore, Annexes to the speech by Mah Bow Tan, Minister for National Development at the unveiling of the Marina Bay Financial Centre, 5 Octobre 2006, Doc. n.20061005990.
- 20 National Archives of Singapore, Oral History Centre, Lim Boon Heng, Doc. n.002288.
- 21 « Sin Galore : A Strait-laced State puts the vice into 'service economy' », *The Economist*, 24 février 2011.
- 22 Sur la logique de la notion dans le contexte singapourien : SAXENA, 2011 et SAXENA (N.C.), *Virtuous Cycles : The Singapore Public Service and National Development*, Singapore, Ministry of Foreign Affairs, 2011, 200 p.
- 23 Sur ce point : Lim, 2004 ; Teng, 2010. Voir aussi, sur les racines coloniales de la prostitution : Warren, 1993. Sur le lien entre dimension post-coloniale, prostitution et idéologie de la modernisation : Oswin, 2010. Sur celui entre migration et prostitution : Kitiarsa, 2008. Sur la Thaïlande : Formoso, 2001.
- 24 Entretien avec Esther Teo (responsable des pages consacrées au marché immobilier dans le *Straits Times*), décembre 2013.
- 25 Par exemple, sur le taux de vente des programmes récents : Teo, 2013.
- 26 Entretien avec Daniel Libeskind, Mars 2012.
- 27 Hock (Kang Soon) Chan Hoon (Leong) (dir.), *Singapore Perspective 2012. Singapore Inclusive : Bridging Divides*, Singapour, Institute of Policy Studies, 2013, 188p. Voir aussi: National Archives of Singapore, *Report on Key Recommendations from the Economic Strategies Committee*, Ref. 2010208009.
- 28 *Straits Times*, 24 février 2013.
- 29 *Singapore News*, 8 février 2013. Le livre blanc a été adopté au parlement par 77 voix contre 13 et une abstention (E. TAN).

Pour citer cet article

Référence électronique

Denis Bocquet, « L'urbanité singapourienne au défi de la globalisation : stratégies, formes et fonctions urbaines en transition », *Métropoles* [En ligne], 17 | 2015, mis en ligne le 15 décembre 2015, consulté le 11 février 2016. URL : <http://metropoles.revues.org/5215>

À propos de l'auteur

Denis Bocquet

Professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, laboratoire AMUP et chercheur associé au LATTIS (École des Ponts Paris Tech)

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

Singapour a connu, depuis une vingtaine d'années, une série de transformations urbaines, résultant en partie d'un choix politique de réorientation de l'économie de la ville-Etat en

conséquence des crises de la fin des années 1990 et du début des années 2000. Ces mutations, d'un développement plus grand du marché de l'immobilier privé haut de gamme à la construction d'immenses complexes de loisirs (*resorts*) et de casinos, ont eu d'importantes conséquences sur la conception même de l'urbanité locale, issue de cinquante années de domination culturelle et sociale du paradigme du logement étatique pour tous et d'une pratique d'un contrôle social strict. L'objet de cet article est de tenter d'analyser l'impact de ces évolutions sur l'urbanité singapourienne, entre menaces de dissolution et capacité de résilience.

Singapore's Urbanity and the Stakes of Globalization: Urban Strategies, Forms and Functions in Transition

Singapore experienced, during the two last decades, a series of urban transformations, resulting from the political choice of rebranding the economy of the City-State following the crisis of the 1990's and early 2000's. Such changes in the urban identity of the city, that ranged from a major liberty given to the private sector to develop programmes of high-end housing to the construction of huge resorts and casinos have had a strong impact on the local conception of what urbanity is, in a country where the most common paradigms had been for 50 years that of collective public housing and of a strict, and sometimes intrusive, State supervision of urban virtues. The object of this paper is to analyse such developments, between the threat of a possible dissolution of the local values of urbanity and the capacity of resilience of local society.

Entrées d'index

Mots-clés : Singapour, urbanisme, logement, globalisation, économie du jeu et des loisirs

Keywords : Singapour, urbanism, housing, globalization, gambling