

# LES ÉLITES PROFESSIONNELLES ÉTRANGÈRES À SINGAPOUR

L'ÉTABLISSEMENT URBAIN D'UNE MIGRATION HAUT DE GAMME

Depuis près de deux siècles, les échanges commerciaux et « l'accueil » de flux migratoires en provenance d'Asie et de l'Occident, ont été au cœur du développement économique de Singapour et de la transformation de son territoire. Ce petit territoire insulaire, habité par quelques centaines de familles quand Stamford Raffles y établit en 1826 un comptoir marchand au service de la Couronne britannique, est aujourd'hui devenu une cité-État prospère de plus de trois millions d'habitants, jouissant d'un niveau de vie comparable à celui des pays occidentaux industrialisés.

L'expression « ville sino-coloniale », généralement attribuée à la ville du XIX<sup>e</sup> siècle, rend bien compte des intentions urbanistiques de l'époque : organiser l'établissement d'une population étrangère à dominante chinoise sur cette terre malaise, et permettre sa cohabitation avec les Anglais ainsi qu'avec les autres populations déjà présentes : Malais, Bugis, Arabes, etc. Le projet de Raffles se distinguait notamment par le fait qu'il prévoyait, à l'intérieur d'une aire géographique circonscrite, une répartition par quartiers des différentes communautés ethniques, de part et d'autre d'une aire réservée aux occidentaux (*European Town*). Outre cette répartition géographique, le projet prévoyait la mise en œuvre d'une forme d'habitat urbain originale : le compartiment chinois (*shophouse*). À la fois lieu d'habitation et de travail, occupé tant par les Chinois que par les autres communautés ethniques, le compartiment chinois peut être considéré comme l'élément architectural fondateur de la ville sino-coloniale, construite en maçonnerie et donc en matériau durable (Goldblum C., 1994). Ces compartiments constituaient une nouvelle forme d'établissement urbain, en contraste radical avec les villages urbains existant (*kampung*), constitués de maisons malaises faites de bois et de feuillage<sup>1</sup>.

Cette partition de l'espace liant la vie quotidienne de chaque communauté avec un territoire spécifique, a aujourd'hui quasiment disparu sous l'effet de l'urbanisation intensive post coloniale. Depuis son indépendance, Singapour a été l'objet d'un re-façonnage complet de son territoire guidé par l'application d'un nouveau plan d'aménagement appelé dans sa phase préliminaire *Ring Plan*

(Abraham, C. et al., 1963). Ce plan prévoyait notamment l'édification d'un ensemble de villes nouvelles à laquelle sera associée la rénovation du centre ville et l'application d'un programme massif d'expropriation : une « révolution du territoire » pour reprendre les termes de Rodolphe de Koninck (1992). Actuellement, la très grande majorité de la population, quelle que soit son origine ethnique, vit dans des appartements standards au sein de villes nouvelles conçues sur un même modèle, financées par un organisme public unique : le Housing Development Board (HDB). De la chambre à coucher jusqu'aux bâtiments publics, en passant par la voirie et les espaces de plein air, tout est contrôlé et dimensionné par les architectes et les urbanistes de cet organisme : d'où la célèbre expression locale *HDB Heartland* (Long S., 1998), pour signifier cette nouvelle entité urbaine résidentielle où habite – en dépit de leurs différences d'origine ethnique – plus de 85 % de la population.

Cette association directe de la quasi-totalité de la population d'une nation à un modèle unique de logement collectif, « le logement HDB », est aujourd'hui remise en cause. Depuis une double décennie, un nouveau type de logement, est venu concurrencer le modèle HDB en place : le condominium. La construction des condominiums a connu un développement spectaculaire dans les années 90, période pendant laquelle on peut leur imputer la baisse de production des logements construits par le HDB. Au plan architectural, le condominium tranche avec tous les modèles existants : vernaculaire, colonial et post-colonial. Sa conception est notamment caractérisée par l'intégration d'un ensemble d'équipements et de services privatisés et introduit, de fait, un nouveau mode de vie domestique, instaurant par ailleurs une nouvelle relation entre la ville et le logement.

De prime abord, on peut comprendre le succès des condominiums à partir de deux facteurs principaux : d'une part, l'essor du secteur privé dans la promotion

1. Charles Goldblum explique que les villes du sud-est asiatique étaient, le plus souvent fondées sur une différenciation entre deux entités typomorphologiques *kota* (ville « régulière ») et *kampung* (village urbain) reflet du système économique que ces deux « entités » composent. Cf. Goldblum C., 1987, p. 36.



de l'immobilier résidentiel, essor s'inscrivant dans une tendance à l'échelle mondiale et affectant d'autres secteurs économiques (Teo S.E., 1985) ; d'autre part, l'enrichissement de la population dans le contexte de la montée en puissance d'une nouvelle économie, conduisant à l'émergence d'une *middle class* singapourienne, qui demande une qualité de logement supérieure à celle offerte par le Housing Development Board (Goldblum C., 1983)<sup>2</sup>.

Mais ces changements socio-économiques n'expliquent pas tout. Ils n'expliquent pas notamment comment ce nouveau prototype d'habitat est apparu à Singapour avant qu'il ne connaisse son succès actuel ; quel a été le facteur qui a permis à cette classe moyenne de s'aligner majoritairement sur ce modèle de logement. Pour en comprendre les origines, on doit remonter au milieu des années 1970, date à laquelle cette formule de logement est apparue pour la première fois, et prendre en compte une autre demande sociale qui lui est associée, venue de l'étranger, avant même que la classe moyenne singapourienne ne représente l'essentiel de son marché : les élites professionnelles (Koh E.A., 1981).

## L'arrivée des élites professionnelles étrangères

Depuis les années 1960, le développement économique de Singapour est le fruit d'investissements financiers étrangers associés aux savoirs-faire venus des États-Unis, d'Europe, et du Japon notamment. La cité-État accède rapidement au rang de puissante plateforme financière, où s'implantent de nombreuses banques qui soutiennent un fort développement de l'industrie étrangère (Murray G., Perera A., 1995). La recherche pétrolière *offshore*, notamment, avec ses opérations en Asie du sud-est, basées à Singapour, est pour beaucoup dans la venue de cadres expatriés. Les industries de l'électronique et les nouvelles techniques de l'information sont un autre secteur d'activité économique qui joue un rôle décisif dans la progression de l'économie de Singapour en favorisant l'apport d'une population qualifiée<sup>3</sup>. C'est là le départ fulgurant d'un nouveau secteur industriel, devenu, à partir des années 1980, le secteur d'emploi le plus dynamique et vivant de l'Asie du Sud-Est<sup>4</sup>. C'est également là la source d'une demande de logement inédite à l'époque, à laquelle les autorités répondirent en introduisant en 1974 un nouveau concept de logement collectif, le condominium, dont la construction fut confiée au secteur privé.

La construction des premiers condominiums a donc pour origine cette demande de logements « haut de gamme » destinés à ces expatriés des grandes sociétés étrangères : ingénieurs et cadres supérieurs du secteur bancaire en particulier, résidant à titre temporaire (2 à 3 ans au minimum), acteurs d'une économie à l'échelle

planétaire, qui représentent une élite professionnelle. À ces expatriés, s'ajoutent d'autres étrangers qualifiés, désireux de travailler pour des entreprises locales et de contribuer par leur savoir aux affaires du pays. Le gouvernement et la presse locale les désignent du terme élogieux de *foreign talent*<sup>5</sup>. En outre, un autre type de demande étrangère est à mettre au compte du lancement des condominiums : elle provient de familles chinoises aisées de Malaisie, d'Indonésie, de Hong Kong ou de Taiwan attirées par la stabilité économique de Singapour et les opportunités d'investissement offertes par le pays.

On peut donc clairement établir un lien entre cette ouverture à l'international de l'économie de Singapour, la venue sur son territoire d'une population aisée, et le développement des condominiums. Or, ce lien, aussi original et fondamental soit-il, n'est pas un fait nouveau. En effet, l'époque coloniale avait également son lot d'élites professionnelles : fonctionnaires, hommes d'affaires anglais, mais aussi riches commerçants chinois. Leur accueil avait tout autant été l'objet d'innovation en matière de logement. Du coup, le condominium s'inscrit dans une histoire spécifique, celle associant la présence continue sur le territoire d'un ensemble de personnes dont le statut social et la vie domestique contrastaient fortement avec le reste de la population. Comprendre cette présence historique, la « durabilité » de ce fait migratoire, décrire dans le passé les modalités de son inscription dans le territoire permettra d'éclairer l'originalité du processus en cours, d'en saisir la nature et le sens sur le long terme.

2. Dans le cas de Singapour, cet essor de la privatisation a été soigneusement planifié par le gouvernement pour palier une demande en logement que le « système HDB » et son « marché captif » ne satisfaisait pas, demande venant de cette *middle class* qui aujourd'hui occupe majoritairement les condominiums (Goldblum Ch., 1983).

3. En 1979, on comptait déjà 19 322 possesseurs de visas de travail (*employment passholders*) dont 11918 gagnaient au moins 1500 S\$). La même année, les agents immobiliers confirmaient que la demande de logement provenant d'une clientèle étrangère avait augmenté de 25 % (*The Business Times*, Singapour, 21 April 1979).

4. Cette évolution vers les industries de pointe et de l'information avec un personnel qualifié, correspond à une nouvelle étape de l'histoire de Singapour et de l'internationalisation des échanges économiques. Désormais, les investissements étrangers se détournent des secteurs industriels employant un personnel nombreux (*labour intensive industries*) pour s'orienter vers des secteurs exigeant de hauts niveaux de compétences. C'est ainsi que Singapour est devenu en Asie le centre des industries de pointe, en particulier des grandes firmes électroniques. Elles contribueront à une transformation du capital pendant les années 1970 et au renforcement de la présence des expatriés. Au début des années 1980, les firmes américaines et hollandaises General Electric et Philips étaient devenues les deux plus grands employeurs du secteur privé totalisant 20 000 employés. (Cf. Murray G., Perera A., 1995, p. 133).

5. En 1980, le Premier ministre Lee Kuan Yew déclarait : « Without imported high level manpower we would not made the grade. If we remove them, the economy of Singapore will subside, like four punctured tyres (...) we must recruit form all over the world. We are looking for good men and will be happy to offer those who like to stay, a life long career. Those who want to be Singaporeans can take up permanent residence and citizenship ». Discours de M. Lee Kuan Yew; au personnel de l'Université de Singapour, le 20 mai 1980. Citation tirée de Koh Heng Ann, 1981.



Projet de revitalisation de la rivière de Singapour.  
© X. Guillot

## L'établissement périurbain des premières élites

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'accueil des élites professionnelles étrangères peut être associé à la naissance de deux types d'habitation : le *bungalow* colonial et la maison urbaine (*terrace house*). Les bungalows étaient habités par les représentants du gouvernement anglais, mais aussi par les commerçants chinois fortunés qui adoptèrent cet habitat en y apportant des éléments décoratifs propres à leur culture<sup>6</sup>. Au départ, la conception architecturale des bungalows ne faisait guère de concession au climat tropical et s'apparentait plutôt à celle des demeures anglaises du XIX<sup>e</sup> siècle de style palladien. À partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le bungalow évolue vers un type d'habitat simple et élégant, conforme aux traditions de vie domestique anglaise, tout en étant à l'abri des vicissitudes du climat tropical. (Lee K.L., 1988). La construction des maisons urbaines est aussi associée à la présence à Singapour de la communauté des Chinois du Détroit (*Straits Chinese*), communauté implantée dans la péninsule malaise depuis plusieurs générations. Leur train de vie élevé contrastait largement avec celui des populations migrantes, généralement pauvres et majoritairement constituées de célibataires hommes, vivant dans les compartiments chinois du centre ville ou les maisons malaises des villages urbains environnants<sup>7</sup>. D'un point de vue architectural, les maisons urbaines s'apparentent à une modernisation du compartiment chinois qui perd sa fonction de boutique, avec une mise aux normes dans le domaine de l'hygiène et du confort. Le début du XX<sup>e</sup> siècle voit par ailleurs le développement d'une nouvelle génération de *bungalows* dont la construction se poursuit jusqu'au second conflit mondial : les maisons noires et blanches (*black and white houses*)<sup>8</sup>. Ces maisons étaient destinées aux fonctionnaires du gouvernement, aux militaires ou aux employés des grandes compagnies étrangères établies à Singapour<sup>9</sup>.

Si ces habitations haut de gamme de l'époque coloniale n'offraient pas un caractère révolutionnaire par leur enveloppe bâtie et leur mise en œuvre – il s'agit d'une

modernisation des habitations existantes (compartiment chinois et maison malaise) – en revanche, elles présentaient un caractère novateur par leur localisation. Construits au milieu de jardins, dont la surface était généralement proportionnelle à celle du bâti, les bungalows coloniaux se tenaient le plus souvent à l'écart de la ville, profitant des facilités de transport dont disposaient leurs résidents : voiture à cheval, puis automobile dès qu'elles firent leur apparition sur l'île en 1896. Quant aux *terrace houses*, elles étaient construites sur la base de lotissements dont les commerçants chinois étaient les promoteurs. Le début du siècle jusque dans les années 1920 constitue la période la plus intense de leur construction<sup>10</sup>. À cette époque, on assiste par ailleurs à un effet de banalisation de cet habitat : il se démocratise pour être adopté par des couches sociales moins aisées. Ainsi, peut-on également associer le terme bungalow dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle à la construction de maisons individuelles plus modestes, dont le développement en même temps que celui des transports en commun (tramway) contribuera à l'édification de nouveaux quartiers résidentiels périphériques, à la formation de la « première suburbanisation », selon le mot de Norman Edwards (1990).

Schématiquement, c'est donc à partir de ce moment là que l'on peut parler d'une remise en question de l'équilibre urbain en place depuis près d'un siècle, entre, d'un côté la ville sino-coloniale en matériau durable avec ses compartiments chinois, et, de l'autre, la « ville végétale » composée de maisons malaises formant les villages urbains (Goldblum C., 1987). En somme, la ville sino-coloniale n'a plus ce rôle antérieur d'unifier et de réguler la vie sociale et économique dans une forme géographique circonscrite. C'est désormais à

6. Le terme bungalow trouve ses origines dans le nom de l'habitat traditionnel du Bengale (*banggolo*). Les premiers bungalows ont été imaginés et construits, à l'origine par les Anglais en Inde dans la toute première période de la colonisation aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. D'où l'association généralement faite entre bungalow et architecture coloniale. (Cf. Lee K.L., 1988, p. 42).

7. Dans les premières périodes migratoires chinoises, seuls les hommes avaient eu la possibilité de sortir du territoire de l'Empereur, car les femmes étaient les gardiennes de la tradition des villages (culte des ancêtres). Préoccupées par cette situation, les autorités anglaises décidèrent par la suite de favoriser l'immigration féminine et de regrouper des familles, au moment où il y avait justement un relâchement dans l'émigration chinoise. (Cf. Goldblum Charles, 1986).

8. On trouve des exemples de ces résidences à l'ouest de la ville, dans les quartiers de River Valley Road, Nassim Hill, Tanglin, ou bien à Hemerald Hill et Pasir Panjang.

9. On distingue ainsi les lotissements habités par les fonctionnaires de l'administration, tels ceux de Pender Road, Seton Close, Malcom Road, Alexandra Park, Mount Pleasant Road ; ceux habités par le personnel de l'armée, tels Ridley Park et Goodwood Hill ou bien, ceux habités par des employés de compagnies privées, tels ceux de Cable Road pour MacAlisters Trading Company, Firestone Park pour Firestone Rubber Company ou Institution Hill pour United Engineers.

10. On trouve encore de nos jours des exemples de ces lotissements réalisés dans les quartiers de Blair Road, Spottiswood Park Road, Neil Road, Emerald Hill, Saunders Hill et Hullet Road.

sa périphérie, que l'avenir de Singapour semble se dessiner, tandis que le bâti du centre ville entre dans un processus de dégradation, du fait de sa surpopulation et de la politique de laisser faire du gouvernement colonial<sup>11</sup>. L'étrangeté qu'avait constitué au départ l'habitat des élites, puis l'apport en termes de confort qu'il avait par la suite transmis chez les classes moyennes, a finalement engendré une situation conflictuelle, entre la ville et sa périphérie. La rénovation urbaine sur fond de table rase, qui caractérise la politique urbaine post coloniale, « règlera » ce problème en éliminant cette dualité et en édifiant, en moins de trois décennies, la nouvelle entité urbaine évoquée précédemment : le *HDB Heartland*.

## Une nouvelle entité résidentielle : le condominium

L'accueil des élites professionnelles étrangères depuis l'indépendance, s'effectue donc dans de toutes autres conditions que celle de l'époque coloniale. La construction des condominiums destinés à cette nouvelle clientèle professionnelle, s'opère dans cette entité urbaine moderne, reconstituée physiquement, mais aussi économiquement et socialement. Une insertion qui s'effectue cependant non sans contrainte : logement privé certes, le condominium reste néanmoins sous le haut contrôle des instances de planification singapouriennes qui, depuis son lancement jusqu'à aujourd'hui, en ont orienté la conception et le développement. Rapport entre surface de terrain disponible et surface constructible, hauteur du bâti, distances par rapport à la voirie et entre les immeubles et par rapport aux limites de parcelles, il n'est guère d'éléments relatifs à l'édification des condominiums qui n'aient été pris en compte par la réglementation. (Motha Ph., Yuen B., 1999). L'hyper planification dont le gouvernement a fait une de ses valeurs cardinales dans le développement de son territoire depuis les années 1960, se retrouve bien dans le contrôle de la construction des condominiums.

Futura Tower, dont l'achèvement date de 1976, est un des tout premiers prototypes à Singapour. Ce condominium, situé sur la colline de Léonie près du centre ville, constitue un événement architectural et urbanistique en soi, puisqu'il reflète pour la première fois dans sa réalité physique, les données de la réglementation établie par les autorités et l'interprétation qu'architectes et promoteurs en ont tirée. La taille réduite de la parcelle, son coefficient d'occupation au sol de 2,8, la possibilité de construire jusqu'à 30 étages, combinés à l'obligation de ne construire que sur 20 % de la parcelle, ont largement orienté la conception du bâti : un immeuble-tour. Les équipements comprennent, une piscine, un gymnase et un court de tennis. L'opération comprend seulement 69 appartements, mais ils sont très vastes et ce sont tous

des quatre pièces en duplex (256 m<sup>2</sup>). Dans son dimensionnement, sa relation avec la voirie et ses modalités d'accès (présence d'un parking souterrain), Futura Tower reproduit les principes architecturaux et urbanistiques du bâti tertiaire du centre ville et constitue en ce sens le pendant résidentiel des centres commerciaux, immeubles de bureaux et hôtels de luxe qui, simultanément, sortent de terre. Cette comparaison peut être étendue jusque dans la stratégie architecturale d'occupation du terrain. Le *podium* des immeubles tertiaires, c'est-à-dire leurs étages inférieurs, on été remplacé dans les condominiums par l'ensemble d'équipements sportifs et de loisirs, qui caractérise ces logements. L'ensemble constitue ainsi une sorte « d'îlot résidentiel privatisé ». À l'entrée du condominium, on trouve une barrière et un garde, contrôlant le passage des résidents ou des visiteurs.

Seuls les habitants des condominiums ont accès aux « îlots résidentiels privatisés ». On s'écarte d'un « urbanisme de plan de masse ouvert » (comme celui de la ville nouvelle) et l'on revient dans un sens à un urbanisme plus classique défini par une voirie et des îlots bâtis. Mais il s'agit d'une trame urbaine très différente de celle de la ville sino-coloniale dans son dimensionnement. Désormais, on distingue deux types de voiries avec pour toute différence leur dimension. La première très large, environ 30 mètres, comporte quatre voies. Elle encadre la colline pour la raccorder au réseau de circulation principale du centre ville. Les vitesses de circulation y sont élevées. La seconde plus



Ceinture de condominiums de la côte est (le long de l'East Coast Parkway)  
© X. Guillot

11. Des tentatives furent entreprises pour contrecarrer ce « déséquilibre urbain », par la construction notamment des premiers ensembles de logements publics du Singapore Improvement Trust. Mais l'insuffisance des moyens mis en œuvre par le gouvernement colonial, et les événements politiques (occupation de l'île par les Japonais pendant la seconde guerre mondiale), entraveront leur développement.

petite, environ 10 m, ne comporte que deux voies. Il s'agit de voies de desserte, beaucoup plus lentes, donnant accès aux entrées gardées des condominiums. Le point commun entre ces deux voies est l'absence de piétons.

Pendant la période de « lancement » des condominiums, il apparaît clairement que le gouvernement cherche à favoriser leur développement à proximité du centre ville : un choix logique facilitant les déplacements travail-résidence, la majorité des emplois d'expatriés étant situés dans le quartier d'affaires au centre ville. À cette époque, il était encore inconcevable de s'éloigner de cette zone d'emploi en raison du sous-développement du réseau autoroutier. Dans les années 1970 (et dans tous les cas jusqu'à la fin des années 1980), les condominiums sont, dans leur majorité, situés dans un rayon d'environ cinq kilomètres autour du centre : au sud le long de River Valley Road, où se trouve Futura Tower ; à l'ouest dans le quartier de Tanglin et, dans son prolongement, à Holland Village. L'implantation des condominiums dans ces trois zones résidentielles s'inscrit dans une logique de valorisation du bâti par « remplissage » de parcelles résiduelles. Elle s'effectue en fonction de la demande sociale et des opportunités foncières (Ho S.L., 1989). Dans une certaine mesure, on retrouve en apparence l'ancienne logique de l'extension de Singapour, du centre vers la périphérie, rappelant les modalités d'implantation des villages urbains puis des nouveaux lotissements résidentiels pendant la période coloniale. Dans ces trois zones résidentielles, il est ainsi courant de trouver une combinaison de condominiums et d'anciennes résidences pour des élites locales ou étrangères ; certains condominiums, élevés sur l'emprise foncière de ces résidences, ont parfois conservé le bungalow principal pour le réhabiliter en club-house de l'espace collectif de plein air.

## L'essor des condominiums dans les années 1980

À partir des années 1980, de nouvelles modalités d'implantation apparaissent. L'influence du développement des infrastructures routières (autoroute urbaine), la hausse du prix du foncier dans le centre et la pénurie des terrains, font « éclater » le principe concentrique d'aménagement : la construction des condominiums s'étend à l'ensemble du territoire. Deux phases principales du développement des condominiums, articulées autour de la reprise du marché de l'immobilier après la crise des années 1987-1989, peuvent être distinguées :

Pendant les années 1980, le développement des condominiums donne naissance à une forme d'urbanisation résidentielle particulière : les *condominium belts*<sup>12</sup>. Il s'agit d'ensembles résidentiels situés à l'écart du centre ville, entre cinq et dix



Habitat et vitesse : condominiums de Bukit Timah

© X. Guillot

kilomètres dont la réalité physique coexiste avec un élément de topographie fort, allié à un axe autoroutier rapide permettant une accessibilité optimale. On trouve de tels ensembles dans le centre de l'île à Bukit Timah, sur la côte est près de Katong, sur la côte ouest près de Pasir Panjang. Avec le développement des ceintures de condominiums, l'implantation à la périphérie de cet habitat revêt une dimension territoriale. Mais, là aussi, leur localisation n'est pas étrangère à celle adoptée par les élites pendant l'entre-deux-guerres, pour y construire leurs résidences secondaires, dans le cas de Katong et Pasir Panjang notamment. La route conduisant à Pasir Panjang était autrefois appelée « la voie des millionnaires », du fait des nombreuses résidences secondaires cossues que l'on y trouvait, propriétés de riches commerçants chinois (Edwards N., 1990).

Si des rapprochements sont donc possibles au plan de la localisation, des différences fondamentales demeurent en raison de l'échelle des opérations et de leur configuration architecturale. Les lotissements résidentiels datant de l'époque coloniale se distinguaient par un système d'accès et de voirie spécifique. « Entrer » dans un de ces lotissements exige que l'on se détourne d'un axe principal de circulation, que l'on réduise sa vitesse. La voirie d'accès aux habitations devient plus étroite et sinueuse. Le lotissement constitue un ensemble ayant sa propre échelle « intermédiaire » entre la voie d'accès principale et l'habitation, où se dégage une impression d'intimité, tout en restant accessible à tous. Avec les condominiums il en va autrement, car ils sont le plus

12. Issu de la terminologie de l'urbanisme anglais du début du XX<sup>e</sup> siècle, le terme *belt* était généralement associé, dans les plans d'aménagement, à des aires géographiques naturelles que l'on préservait de la croissance urbaine (parc, forêt). On parlait à ce titre de *green belt*. Aujourd'hui, ce terme est utilisé, notamment aux États-Unis pour désigner des agglomérations urbaines tirant partie des particularités naturelles des lieux : on parle ainsi de *snow belt* ou de *sun belt* à propos d'agglomérations proches de la montagne ou de la mer. C'est dans cette dernière acception que l'on doit comprendre le sens du terme *condominium belt* dans le contexte de Singapour que nous avons traduit par « ceinture de condominium ».

souvent implantés directement le long d'axes de circulation principale. Il n'y a plus de « zone tampon », comme dans les lotissements. Du coup, on ne saisit ni l'entrée, ni la sortie de ces ensembles résidentiels. On n'en perçoit pas les limites.

Quelle que soit la rapidité avec laquelle les condominiums se sont répandus sur le territoire, cette expansion demeure toutefois localisée le long des nouvelles autoroutes urbaines qui l'irriguent. Elle n'interfère pas avec les zones résidentielles des villes nouvelles. En réalité, l'implantation des ceintures de condominiums répond à des principes de planification radicalement différents de ceux mis en œuvre pour les villes nouvelles du HDB : l'État intervient dans leur développement de manière indirecte par des mesures d'accompagnement, notamment par la vente de terrains au secteur privé et l'amélioration du réseau de transport routier reliant ces ensembles au centre ville. Ainsi, contrairement aux villes nouvelles, on ne retrouve pas l'effet « d'instantanéité » et d'environnement hyper planifié qui les symbolise. La relative lenteur de l'édification de ces ensembles de condominiums due à l'évolution du marché a permis une prise en compte plus affirmée des caractéristiques de lieu. C'est ainsi que jusqu'à la fin des années 1980, le condominium « garde ses distances » avec les villes nouvelles et demeure une « étrangeté » vis-à-vis du logement HDB dominant.

## Le processus de banalisation à l'œuvre dans les années 1990

Valable jusqu'à la crise de 1987-1989, ce schéma de développement a depuis considérablement évolué : l'intensification de la production des condominiums met fin à cette opposition centre-ville et périphérie. À partir des années 1990, le condominium se « désinternationalise ». Désormais, il n'est plus habité en majorité par des expatriés mais par des Singapouriens ou des résidents permanents. La construction enregistre un boom et quadruple pendant les années 1990. D'environ 2000 logements par an réalisés pendant la décennie 1980, la production atteint lors de la décennie suivante, certaines années « *fastes* », le chiffre de 10 000 appartements réalisés<sup>13</sup>.

Ce boom architectural est allé de pair avec une diminution de surface des appartements et une baisse des prix par comparaison avec ceux que l'on pratiquait dans les premières réalisations pour expatriés comme Futura Tower. La tour de logement demeure néanmoins l'option retenue par une majorité d'architectes, voire l'archétype du logement en condominium. Dans ce contexte, l'intervention de l'État dans le développement des condominiums est à la fois plus directe et plus diversifiée. Désormais, les autorités cherchent à promouvoir ce type de logements à une échelle plus grande et à accélérer le rythme de leur construction dans la ville comme à sa périphérie, en accord avec les

données du nouveau plan d'aménagement du territoire : le *Revised Concept Plan* appliqué à partir de 1991.

Pour concrétiser un tel schéma, de nouvelles stratégies de planification sont mises en place en parallèle avec la consolidation des ceintures de condominiums existantes. On assiste notamment à la construction de condominiums dans les villes nouvelles par le biais du lancement de l'*executive condominium*. Contrairement à son intitulé, il ne s'agit pas d'un « super condominium » de très haut de gamme, mais d'un condominium « bon marché » destiné à une population ne pouvant acquérir un condominium conventionnel<sup>14</sup>. Par leur mode de financement et d'accession à la propriété, les *executive condominiums* impliquent l'action de l'État de manière plus étendue que dans les autres condominiums. (Chua B.H, 1997). L'État (dans ce cas le HDB) apporte son aide en vendant ses terrains à des promoteurs, sociétés d'économie mixtes (*government-linked companies*), à des prix inférieurs à ceux du marché foncier en cours. En contrepartie, ceux-ci sont tenus d'offrir à leur tour des prix de vente inférieurs à ceux des condominiums conventionnels, dont ils reprennent toutefois l'essentiel des standards architecturaux. Cette pénétration des *executive condominiums* sur les terres du HDB constitue un événement remarquable : d'une part, elle altère l'image haut de gamme des condominiums pour expatriés, inaccessibles au reste de la population ; d'autre part, les villes nouvelles ne sont plus seulement le territoire du logement public et bon marché, mais celui d'une mixité de logements publics et privés. Parallèlement, le condominium devient une référence dans la conception du logement public et dans la réhabilitation des villes nouvelles. Avec la mise en place du programme conception/construction (*Design-and-Built Scheme*), le HDB ouvre le marché de la maîtrise d'œuvre aux architectes privés par le biais d'appels d'offre où architectes et constructeurs sont associés dès la remise du projet. Ni barres, ni tours, les récentes réalisations du HDB sont des bâtiments linéaires, certes de grande hauteur, mais implantés en périphérie d'îlot. Ils créent ainsi un écran par rapport à la voirie et au reste de la ville nouvelle, en dégagant par ailleurs de vastes intérieurs d'îlots. Cette conception de l'îlot résidentiel qui vise à privatiser l'espace intérieur non bâti est directement inspirée du condominium.

13. En 1980 on comptait 3364 appartements en condominium réalisés, en 1990, ce chiffre passait à 18 739 pour atteindre 70 572 en 2000, Source : Department of Statistics, 2001, *Yearbook of Statistics*, Singapore.

14. Situés dans les villes nouvelles de Pasir Ris et Jurong East et financée par Pidemeco Land, la construction des deux premiers *executive condominiums*, Eastvale (312 appartements) et Westmere (280 appartements) a débuté en juin 1996. Dès l'annonce de ces deux projets, la vente des appartements connaît un succès immédiat auprès du public. En 1997, on assiste à la vente de 10 terrains supplémentaires en villes nouvelles. Le HDB prévoit ainsi de porter la réalisation de ce type de logements à 4000 unités par an. (Cf. *Guide to Private Residential Properties in Singapore, Suburban, op.cit.*)



Singapore River.

© Urban Redevelopment Authority

## L'aboutissement d'un processus de normalisation : PUNGGOL 21

Avec le développement des *executive* condominiums, on assiste à une totale immersion du principe du condominium à l'intérieur de l'entité urbaine du HDB. Cette tendance a vu sa concrétisation avec la mise en œuvre en 1996 d'une ville nouvelle d'un tout autre genre : Punggol 21. Contrairement aux précédentes villes nouvelles, Punggol 21 est entièrement résidentielle et ne comprend pas de zones industrielles<sup>15</sup>. Elle est située en bord de mer au nord-est de l'île. Sa planification et sa réalisation sont fondées sur deux idées maîtresses.

La première est l'accroissement du rôle joué par la promotion privée. Son parc résidentiel est constitué de logements publics et privés selon le rapport suivant (URA, 1996) : 60 % de logements public HDB ; 30 % de logements privés (condominiums et maisons urbaines) ; 10 % d'*executive* condominiums.

Ces chiffres reflètent clairement l'importance que les autorités entendent désormais donner au secteur privé dans l'édification de cette ville et en particulier aux condominiums. En effet, si l'on additionne le pourcentage de condominiums conventionnels (compris dans les 30 % de logements privés) à celui des *executive* condominiums (qui à terme deviendront du logement privé), on obtient un total de plus de 30 000 appartements, soit 35 % du parc immobilier de la ville nouvelle.

La seconde idée est la volonté de tirer partie des données naturelles du site, afin de donner à cette future agglomération un esprit de « ville de bord de mer » (*waterfront town*). En plan, son originalité repose sur l'abandon du principe de l'unité de voisinage (*neighbourhood unit*) privilégiant les déplacements piétonniers entre les logements et les équipements, au profit d'une division par un système d'îlots bâtis similaires à ceux du centre ville favorisant les déplacements automobiles.

Dans une certaine mesure, on assiste ici à une homogénéisation des principes d'aménagement de la

ville nouvelle sur le modèle du condominium. L'autoroute urbaine à quatre ou six voies, domine et constitue désormais la matrice unique des déplacements automobiles et de l'organisation des îlots dans le site. Les infrastructures routières, petites et moyennes, et voies piétonnières desservant les immeubles dans les « anciennes » villes nouvelles, ont quasiment disparu de l'espace public. À la manière des condominiums, les intérieurs d'îlots des logements-HDB sont dotés d'équipements sportifs, prêts à être privatisés. En plan, les condominiums occupent systématiquement tous les terrains périphériques, le long des bras de mer, alors que les logements HDB sont situés à l'intérieur du site, où se trouve le terminal du réseau de transport en commun régional sur rail (MRT) et où se déploie le réseau de transport en commun léger sur rail (LRT).

## L'après condominium

Avec la construction de Punggol 21, il semble que l'on soit arrivé à la fin du cycle de l'évolution du condominium : de même qu'on avait assisté à la banalisation du bungalow pendant l'entre-deux-guerres et à l'émergence d'un péri-urbain résidentiel. En effet, moins de trente ans après la construction des premiers condominiums, leur usage et leur image se sont complètement transformés. Logements haut de gamme à leurs débuts, réservés aux élites professionnelles internationales, ils sont devenus le logement représentatif de la classe moyenne locale. Par les pratiques communautaires qui y sont associées, le condominium s'est révélé être un opérateur décisif du changement social. La nouveauté qu'il a introduit dans la ville a embrayé sur la continuité culturelle et les pratiques quotidiennes locales.

Mais en dépit de cette « banalisation », le condominium n'en garde pas moins une image de réussite professionnelle et de marque d'un enrichissement individuel ou familial. Ne parle-t-on pas aujourd'hui dans les médias des 5 C (*condominium, cash, car, credit card and country club*), pour signifier par ces cinq mots, cinq « acquis matériels » fournissant la preuve que l'on appartient à la *middle class* singapourienne (Devan J., 1997) ? C'est là un point essentiel qui fait la différence avec l'époque coloniale. Forts de la hausse du niveau des revenus locaux, de plus en plus de Singapouriens ont été attirés par les condominiums pour la réelle valeur d'investissement et le profit que l'on peut en tirer en spéculant.

15. La superficie du site à urbaniser est de 957 ha sur laquelle on prévoit la construction de 85 800 logements en plus d'équipements publics. Les logements occupent 50 % des terrains ; le reste du site laisse la place aux équipements commerciaux et institutionnels (6 %), espaces publics et de loisirs (14 %), infrastructures routières (15 %), pièces d'eau (12 %) et réserves foncières (3 %).



Publicité immobilière pour un condominium  
 © X. Guillot

En réalité, si, comme ses ancêtres coloniaux, le condominium s'est au départ distingué par son apport en termes de confort, c'est par sa valeur marchande qu'on lui doit son essor actuel. Il est aujourd'hui devenu un produit d'investissement, interchangeable et revendable sur le marché de l'immobilier résidentiel, à l'échelle locale, mais aussi régionale et mondiale. À Bangkok, Kuala Lumpur, Perth ou Vancouver, on retrouve ce même type de logement réalisé parfois par des capitaux singapouriens, dont les offres de vente

font les pleines pages de la presse quotidienne. Le condominium apparaît ici comme un des opérateurs clef des mutations des villes de la région Asie-pacifique où la mobilité internationale, la circulation des flux économiques mondiaux, les transferts de techniques et de savoir faire, sont devenus les ressorts principaux de leurs transformations spatiales. Ville vouée à la connexion aux réseaux internationaux, où la mobilité internationale est la raison d'être, Singapour a, en quelque sorte, naturellement enfanté cette nouvelle forme d'habitat.

Mais dans cette dynamique de transformation accélérée, chaque innovation urbaine est rapidement vouée à l'obsolescence et au renouvellement. Alors qu'aujourd'hui les condominiums sont entrés dans un processus de banalisation, se fondant dans la masse du logement HDB, tout en réinvestissant le centre par des opérations de « revitalisation » de la rivière Singapour, on assiste à l'émergence de son remplaçant sur le marché de l'immobilier pour élites professionnelles de passage : *le service apartment*. Entre hôtel et condominium, cette nouvelle formule de logement, destinée à des hommes d'affaires et aux familles d'expatriés résidant pour un temps limité, offre les avantages des deux formules en une (Skinner S., 1997). Elle a connu un essor spectaculaire dans les années 1990 entraînant un recul notable de la construction hôtelière classique. Certains de ces nouveaux immeubles, par leur haute silhouette, constituent déjà de véritables repères urbains dans le *skyline singapourien*, au même titre que les tours de bureaux du Golden Shoe et les complexes commerciaux d'Orchard Road.

Une autre page de l'histoire de Singapour comme terre d'accueil d'une population internationale commence peut-être à s'écrire. Quel sera le destin de cette nouvelle génération de logement ? Augure-t-elle d'une nouvelle transformation des modes de vie urbains à Singapour, d'une nouvelle requalification de son territoire. Seule la génération prochaine sera en mesure de le dire.

Xavier Guillot

## RÉFÉRENCES

- Abraham C., Kobe S., Koenigsberger, O., (1963), *Growth and Urban Renewal in Singapore*, UN Report, November.
- Chua Beng Huat, (1997), *Political Legitimacy and Housing. Stakeholding in Singapore*, London and New York, Routledge.
- De Koninck R., (1992), *Singapour. Un atlas de la révolution du territoire. An atlas of the revolution of territory*, Montpellier, GIP Reclus.
- Devan J., (1997), « A rented plank called home », *The Straits Times*, (National Day Special, The Good Life. Are the Five Cs Enough ?), Singapore, 9 août.
- Edwards N., (1990), *The Singapore House and Residential Life 1819-1939*, Singapore, Oxford University Press.
- Goldblum Ch., (1995), « Figures pionnières de la ville sino-coloniale en Asie du Sud-est. Malacca, Penang et Singapour », in Clément P., Clément-Charpentier S., Goldblum, Ch., (dir.) *Cités d'Asie, Cahiers de la recherche architecturale*, n° 35-36, Marseille, éd. Parenthèses, pp. 262-277.
- Goldblum Ch., (1987), *Métropoles de l'Asie du Sud-Est. Stratégies urbaines et politiques du logement*, Paris, Éditions de l'Harmattan.
- Goldblum Ch., *Singapour : une cité-État moderne à l'épreuve de la fondation urbaine*, Thèse de doctorat, Institut d'Urbanisme de l'Académie de Paris, Paris, 1986.
- Goldblum Ch., (1983), « Singapour : l'État d'exception. Chronique d'un marché captif, l'immobilier », *Hérodote*, n° 31, pp. 83-121.
- Guillot X., (2001), *Technique, habitat et mondialisation. Le cas des condominiums à Singapour*, Thèse de doctorat, Université de Paris VIII.
- Ho Siew Lan, (1989), *Guide to Condominium Housing In Singapore : Central I ; Central II*, Singapore, Singapore University Press.
- Koh Heng Ann, (1981), *The Expatriate and the Condominium*, mémoire de diplôme (Bachelor Degree Estate Management), Department of Building & Estate Management, National University of Singapore.
- Lee Kip Lin, (1988), *The Singapore House 1819-1942*, Singapore, Times Editions.
- Lee Sim Loo, (1989), « Residential land use policy and condominium housing development : the Singapore experience », in *Land Use Policy*, volume 6, number 2, April, pp. 121-131.
- Long S., (1998), « Cosmopolitan versus Heartlanders », *The Straits Times*, Singapore, 28 août 1980.
- Motha Ph., Yuen, B., (1999), *Singapore Real Property Guide (4th Edition)*, Singapore, Singapore University Press.
- Murray G., Perera A., (1995), *Singapore. The Global City State*, Folkestone, China Library.
- Skinner S., (1997), « A Home away from Home », *Property Link, Real Estate News in the Asia Pacific Region*, vol. 3, n° 6, pp. 70-74.
- Teo Siew Eng, (1985), « Condominium Living in Singapore : Stock-Taking of a Decade's Effort », *International Real Estate Journal*, n° 9.
- Urban Redevelopment Authority, (1996), *Punggol 21, A Waterfront Town of the 21<sup>st</sup> Century*, Singapore, U.R.A.,

**Xavier Guillot** est docteur en urbanisme et chercheur associé au laboratoire Théorie des Mutations Urbaines (CNRS/FRE 2408 Cité) Institut Français d'Urbanisme (Université de Paris 8). Ses travaux portent sur l'étude des processus d'internationalisation de l'espace urbain. Actuellement, il conduit une recherche sur ce thème au Moyen-Orient dans le cadre d'une bourse post-doc du Centre d'Études et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain. Avec Wong Tai Chee il est l'auteur de *Singapore Housing Policies in the 21st Century : From Sate Monopoly to Privatisation ?*, Institut de Recherche sur l'Asie du Sud-Est Contemporaine, Bangkok, 2003.  
<xavier.guillot@hotmail.com>