



Jean-François Sabouret (dir.)

L'Asie-Monde - II Chroniques sur l'Asie et le Pacifique 2011-2013

CNRS Éditions

Singapour : projets emblématiques pour une métropole d'exception

Charles Goldblum

DOI : 10.4000/books.editions-cnrs.12853

Éditeur : CNRS Éditions

Lieu d'édition : CNRS Éditions

Année d'édition : 2015

Date de mise en ligne : 20 août 2019

Collection : Science politique

ISBN électronique : 9782271122230



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

GOLDBLUM, Charles. *Singapour : projets emblématiques pour une métropole d'exception* In : *L'Asie-Monde - II : Chroniques sur l'Asie et le Pacifique 2011-2013* [en ligne]. Paris : CNRS Éditions, 2015 (généré le 27 mars 2020). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/editionscnrs/12853>>. ISBN : 9782271122230. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.12853>.

Singapour : projets emblématiques pour une métropole d'exception

*Charles Goldblum
Université Paris-VIII*

NOVEMBRE 2013

Le 20 mai 2013, Lee Hsieng Loong, Premier ministre de Singapour, inaugurait le centre financier de Marina Bay qui, avec ses trois tours, vient doubler la surface de bureaux du centre d'affaires de Raffles Place. Répondant ainsi aux besoins de développement d'un secteur bancaire et financier qui contribue à 12 % du PIB de la cité-État, cette réalisation s'inscrit dans un volet du grand projet d'extension du centre-ville sur des terrains conquis sur la mer, Marina South, placé sous la responsabilité du puissant organisme en charge de la rénovation centrale et de la planification du territoire, l'Urban Redevelopment Authority (URA). Le fleuron, pour sa composante touristique, en est le vaste complexe de Marina Bay ; celui-ci, confié à un architecte de renom international, Moshe Safdie, groupe sur plus de 20 hectares : un équipement hôtelier 5 étoiles, Marina Bay Sands, constitué de trois tours de 55 étages surmontées d'une terrasse d'un hectare agrémentée d'une piscine, un ArtScience Museum en forme de lotus, une galerie marchande de grand luxe, dont le réseau de canaux mime une Venise orientale, ainsi qu'un grand casino dont la programmation, controversée, déroge à la doctrine volontiers moralisatrice d'un État se voulant héraut des « valeurs asiatiques ». Relevant d'une décision régaliennne, prise à l'instigation du puissant Ministre Conseiller Lee Kuan Yew, fondateur de l'État sous dominance du People's Action Party, cet ambitieux projet, réalisé par la compagnie privée Las Vegas Sands, dans le cadre d'un appel d'offres public, exprime par ses dimensions, son coût (8 milliards de dollars Singapour) et sa prouesse technique la volonté de l'État singapourien de marquer une nouvelle étape de son développement, après la « crise asiatique » de 1997.

Semble lui faire écho, dans la division institutionnelle du travail à laquelle donne lieu l'urbanisme singapourien, la réalisation par le Housing and Development Board (HDB – organisme public en charge des grands ensembles et

villes nouvelles) d'un ensemble de sept tours d'une cinquantaine d'étages : The Pinnacle@Duxton, à environ un kilomètre de Marina Bay Sands, dont il partage quelques principes : la procédure du concours international d'architecture, s'écartant de l'habituel monopole du HDB quant à la conception de ses projets ; la réalisation d'une liaison par passerelles de terrasses plantées de 500 mètres de long au 26^e et 50^e étages. Cet ensemble atypique, accueillant 1 848 logements, exprime la volonté publique de promouvoir la fonction résidentielle du centre-ville à travers de nouvelles formes de valorisation foncière. Achevée en décembre 2009 et établie sur le site de deux barres d'immeubles locatifs de dix étages réalisées par le HDB et inaugurées en 1964 par Lee Kuan Yew, alors Premier ministre et à présent inspirateur du nouveau projet, cette réalisation joue en outre sur le registre de cette histoire du site (depuis les plantations de noix de muscade de Tanjong Pagar, les extensions portuaires et les développements de Chinatown jusqu'aux immeubles pionniers du HDB et leur démolition) qu'évoque l'Heritage Garden, au pied des tours, pour une mise en valeur touristique de l'identité du lieu.

Le caractère d'exception de ces projets ne doit cependant pas faire oublier qu'avec ses particularités, l'hyper-centre qu'ils contribuent à composer, participe d'un dispositif d'ensemble tel que défini dans la planification stratégique à laquelle œuvre, depuis le début des années 1970, le Concept Plan, contribuant à faire de l'ensemble de la cité-État un territoire d'exception. Grands équipements portuaires et aéroportuaires, pôles industriels et de recherche, villes nouvelles accueillant la majeure partie des quelque 5 millions d'habitants de Singapour sont les composantes majeures de ce dispositif territorial, dont le centre constitue, en termes d'affectation des sols, la matrice et auquel il s'intègre fonctionnellement, notamment par les réseaux (autoroutes et transports collectifs). Le remodelage du centre de Singapour, son redimensionnement à l'échelle d'une métropole mondiale, sont, à cet égard, révélateurs de la place particulière qu'occupe l'aménagement urbain et l'urbanisme dans le rayonnement international de ce micro-État (à peine 700 kilomètres carrés, petites îles comprises).

Dès ses années pionnières, celles de son accession à l'indépendance (années 1960) et du lancement et du premier Concept Plan (années 1970), Singapour s'était engagé dans un programme de grands travaux redéfinissant les formes physiques et territoriales de son développement (aménagement de la zone franche industrielle et portuaire de Jurong, politique de villes nouvelles procédant à une vaste opération-tiroir de libération des terrains centraux aux fins du développement de nouvelles fonctions tertiaires internationales). L'envergure de ces réalisations, ainsi que le lien que la stratégie de « global city » construisait entre celles-ci et la promotion de l'ouverture économique au marché mondial, semblaient vouer la cité-État à creuser la distance avec les capitales voisines. Ces villes développaient,

certes, des opérations de prestige (quartier du Stade « Olympique » à Phnom Penh, axe triomphal de Jalan Thamrin à Jakarta), ou d'adaptation à de nouvelles fonctions économiques et urbaines (création du nouveau pôle de commerce et d'affaires de Silom-Sathorn à Bangkok, ville nouvelle satellite de Petaling Jaya à Kuala Lumpur) ; mais elles échouaient à mettre en oeuvre une planification d'ensemble, pour cause de spéculation foncière (Bangkok et le plan Litchfield, Whiting and Bowne) ou de contexte de guerre (Saigon et le plan Doxiadis), face à des effets de crise urbaine : mouvements de population non maîtrisés, taudification des centres marchands, développement de zones d'habitat précaire.

Mais depuis la fin des années 1980, à la faveur de la montée en puissance économique de l'Asie orientale et de la place qu'occupent les grandes villes dans cette dynamique, on assiste à une transformation massive des morphologies urbaines, désormais portée par les grands projets ; on y retrouve aisément le vocabulaire urbanistique « codifié » par Singapour : celui de la nouvelle centralité telle qu'elle se développe sur Sukhumvit/Asoke, à Bangkok, avec le triptyque vertical des hôtels internationaux, tours de bureaux et complexes commerciaux que complètent les condominiums (tours d'appartements de standing en copropriété), ensemble desservi par les lignes aériennes et souterraines du métro ; celui des grands aménagements, avec le Multimedia Super Corridor de Kuala Lumpur, intégrant le nouveau centre d'affaires, le couple ville nouvelle administrative (Putrajaya) et ville nouvelle de l'innovation technologique (Cyberjaya), ainsi que le nouvel aéroport international, dans une compétition explicite avec Singapour. Cet urbanisme de projets, associant les investissements directs étrangers, gagne les grandes agglomérations des anciens pays socialistes désormais ouverts à l'économie de marché mondialisée : conquête de nouveaux espaces centraux (sur la péninsule de Thu Thiem, à Hô Chi Minh-ville, sur l'ancien lac du Beng Kak à Phnom Penh) convertis aux nouvelles dimensions et au nouveau vocabulaire de la métropolisation, les villes nouvelles et nouveaux quartiers, de Camko City (promotion sud-coréenne) à Phnom Penh, de Ciputra (promotion indonésienne) à Hanoi ou South Saigon (investissements taïwanais) à Hô Chi Minh-Ville, portent la marque d'une internationalisation de la production urbaine à laquelle Singapour contribue par son expertise et ses capitaux et dont elle figure, à bien des titres, comme l'avant-courrier.

Sur le registre des formes urbaines, voire de la dimension des projets, Singapour vient assurément apporter un éclairage quant aux tendances d'évolution des métropoles voisines. Mais dans le jeu comparatif des avantages de localisation sur lequel reposent l'attractivité économique de la cité-État et son rayonnement en tant que port majeur à l'extrémité du détroit de Malacca, on a tout lieu de penser que ces développements concurrents viennent éclairer ce qui, telle une nécessité vitale, la porte à imposer l'image de

son avance. C'est aussi en perfectionnant son système urbain – y compris dans les termes d'une exceptionnelle maîtrise institutionnelle et foncière – que Singapour s'impose comme plateforme financière et commerciale de premier ordre et comme pôle industriel de hautes technologies. Singapour semble ainsi voué à un remodelage physique permanent, comme semble le profiler, dans le prolongement de Marina Bay, le nouveau projet de « Waterfront City » de Tanjong Pagar, en lieu et place d'anciens équipements portuaires. Une manière, en somme, de conjurer la prédiction d'Arnold Toynbee, selon laquelle la cité-État de Singapour n'aurait qu'un avenir limité à l'ère des grands ensembles nationaux.

Indications bibliographiques

- DE KONINCK, Rodolphe, *Singapour. La cité-État ambitieuse*, Paris, Belin - La Documentation française, coll. « Asie plurielle », 2006, 176 p.
- DE KONINCK, Rodolphe, Drolet, Julie, Girard, Marc, *Singapore. An Atlas of Perpetual Territorial Transformation*, Singapore, National University of Singapore – NUS Press, 2008, 96 p.
- GOLDBLUM, Charles, "Singapore's holistic approach to urban planning: centrality, singularity, innovation and reinvention", in Hack, Karl, Margolin, Jean-Louis, Delaye, Karine (eds), *Singapore from Temasek to the 21st Century. Reinventing the Global City*, Singapore, National University of Singapore – NUS Press, 2010, 458 p. (p. 384-408).
- KOOLHAAS, Rem, "Singapore songlines. Portrait of a Potemkin Metropolis... or thirty years of tabula rasa", in Oma, Koolhaas, Rem, Mau, Bruce, *S, M, L, XL – Small, Medium, Large, Extra-Large*, Rotterdam, Office of Metropolitan Architecture, 010 Publishers, 1995, 1344 p. (p. 1008-1089).
- MANGIN, David, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, 398 p. (« Anciennes et nouvelles formes de la sectorisation en Asie », p. 253-294).
- TOYNBEE, Arnold, *Les villes dans l'histoire. Cités en mouvement*, Paris, Payot, 1972, 275 p. + cartes / *Cities on the Move*, Oxford University Press, 1970, 257 p.
- WONG, Tai-Chee, "Integrated resort in the Central Business District of Singapore: The land use planning and sustainability issues", in Wong, Tai-Chee, Yuen, Belinda, Goldblum, Charles (eds), *Spatial Planning for a Sustainable Singapore*, Springer in association with the Singapore Institute of Planners, 2008, 217 p. (p. 59-78).