



**HAL**  
open science

## Eléments de structuration de l'espace urbain en Asie du Sud-Est, architecture urbaine et formations spatiales

Charles Goldblum, Kundawee Jintavorn, Budit Chulasai

### ► To cite this version:

Charles Goldblum, Kundawee Jintavorn, Budit Chulasai. Eléments de structuration de l'espace urbain en Asie du Sud-Est, architecture urbaine et formations spatiales: compartiments chinois et chinatowns, matrices de la ville "moderne" en Asie du Sud-Est. [Rapport de recherche] 0303/85, Groupe de recherche sur l'architecture de Sud Est (GRASE); Ecole d'Architecture de Paris-Villemin; Secrétariat de la recherche architecturale (SRA). 1985. hal-03090801

**HAL Id: hal-03090801**

**<https://hal.science/hal-03090801>**

Submitted on 30 Dec 2020

**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.

ELEMENTS DE STRUCTURATION DE L'ESPACE URBAIN  
EN ASIE DU SUD-EST  
ARCHITECTURE URBAINE ET FORMATIONS SPATIALES.

COMPARTIMENTS CHINOIS ET CHINATOWNS  
MATRICES DE LA VILLE "MODERNE"  
EN ASIE DU SUD-EST.

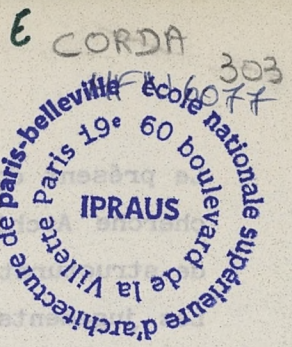
Charles GOLDBLUM,  
avec la collaboration de :  
Kunwadee JINTAVORN,  
Bundit CHULASAI.

G.R.A.S.E. (A.U.). Ecole d'Architecture Paris-Villemin, 1985.

EA PARIS Belleville



0006221



ELEMENTS DE STRUCTURATION DE L'ESPACE URBAIN  
 EN ASIE DU SUD-EST:  
 ARCHITECTURE URBAINE ET FORMATIONS SPATIALES.

COMPARTIMENTS CHINOIS ET CHINATOWNS,  
 MATRICES DE LA VILLE "MODERNE"  
 EN ASIE DU SUD-EST.

2. - DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE MODERNE

2.1. LE COMPARTIMENT DANS TOUTS SES ETATS ..... 33

2.1.1. Les résidences urbaines chinoises et les résidences occidentales ..... 37

2.1.2. Figure inaugurale : la ville comme espace de colonisation ..... 38

2.1.3. Les colonies chinoises et les résidences urbaines chinoises ..... 42

2.2. La ville chinoise et les résidences occidentales ..... 45

2.2.1. La ville chinoise et les résidences occidentales ..... 47

2.2.2. La ville chinoise et les résidences occidentales ..... 49

2.3. Les auteurs de la recherche remercient Philippe JONATHAN pour sa précieuse documentation photographique sur Shanghai, ainsi qu'Anne FOURNIER et Pierre GILBERT pour les documents photographiques sur Penang et Bangkok qu'ils ont bien voulu leur fournir. Recherches réalisées également à l'Institut pour le traitement de la documentation graphique et iconographique : usage de l'ordinateur et de la vidéo ..... 101

Charles GOLDBLUM,  
 avec la collaboration de :  
 Kunwadee JINTAVORN,  
 Bundit CHULASAI

Le présent document constitue le rapport 1985 remis au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme pluri-annuel sur "Eléments de structuration de l'espace urbain en Asie du Sud-Est".

Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

Les auteurs de la recherche remercient Philippe JONATHAN pour sa précieuse documentation photographique sur Shanghai, ainsi qu'Anne FOURNIER et Pierre CLEMENT pour les documents photographiques sur Penang et Bangkok qu'ils ont bien voulu leur confier. Remerciements également à Pascal LAURENT pour sa collaboration au traitement de la documentation graphique et iconographique.

S.R.A./E.A.P.V.

Juillet 1985

SOMMAIRE

	pages
INTRODUCTION : UBIQUITE D'UNE FORME URBAINE.....	9
1.- LA CITE MARCHANDE ASIATIQUE : DES PRINCIPAUTES MARITIMES AUX COMPTOIRS COLONIAUX.....	13
1.1. Enjeux d'une morphologie urbaine.....	15
1.2. Les Chinois et la ville marchande du <u>Nanyang</u> .....	25
2.- DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE MODERNE :	
LE COMPARTIMENT DANS TOUS SES ETATS.....	33
2.1. Les résidences urbaines chinoises de la Malacca hollandaise.....	37
2.1.1. Figure inaugurale : la ville comme espace de colonisation.....	38
2.1.2. La colonisation hollandaise et les résidences urbaines chinoises.....	43
2.2. Codification et prolifération du compartiment Chinois : les <u>Chinatowns</u> des villes coloniales britanniques du <u>Nanyang</u> vues de Singapour.....	55
2.2.1. Singapour ou la pré-construction de <u>Chinatown</u> .....	57
2.2.2. Le compartiment chinois sous influences. Effets d'une mixité architecturale.....	69
2.2.3. Diffusion du complexe urbain sino-colonial britannique : comptoirs et villes minières de la péninsule malaise.....	81
2.3. Bangkok : pérennité du compartiment chinois, agent et vecteur de l'image de la ville "moderne".....	97
2.3.1. Ayutthaya ou les prémices éphémères de la "ville moderne" (XVIème-XVIIème siècle).....	99
2.3.2. Bangkok et la logique du réseau : de l'espace de fondation à la ville marchande "moderne".....	105

3.- HYPOTHESES SUR LE COMPARTIMENT CHINOIS :

A PROPOS DES DISCOURS SUR L'ORIGINE.....125

BIBLIOGRAPHIE : ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES SUR LES COMPARTIMENTS CHINOIS ET CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST.

1.1. Effets d'une morphologie urbaine..... 18

---

1.2. Les Chinois et la ville moderne de Hongkong..... 25

2.- DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE MODERNE : LE COMPARTIMENT DANS TOUTES SES FORMES..... 33

2.1. Les résidences urbaines chinoises dans les Malaises néerlandaises..... 37

2.1.1. Figure urbaine : la ville comme espace de colonisation..... 38

2.1.2. La colonisation hollandaise et les résidences urbaines chinoises..... 43

2.2. Localisation et protection du compartiment chinois des Chinatowns des villes coloniales britanniques du Hongkong et de Singapour..... 55

2.2.1. Singapour ou la pré-contraction de Chinatown..... 57

2.2.2. Le compartiment chinois sous influences états d'une mixité architecturale..... 63

2.2.3. Diffusion du complexe urbain sino-colonial britannique : comptoirs et villes minières de la péninsule malaise..... 67

2.3. Hongkong : pérennité du compartiment chinois, agent et vecteur de l'évolution de la ville "moderne"..... 77

2.3.1. Apparition des formes éphémères de la ville "moderne" (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)..... 80

2.3.2. Hongkong et la logique du réseau : de l'espace de fondation à la ville marchande "moderne"..... 103

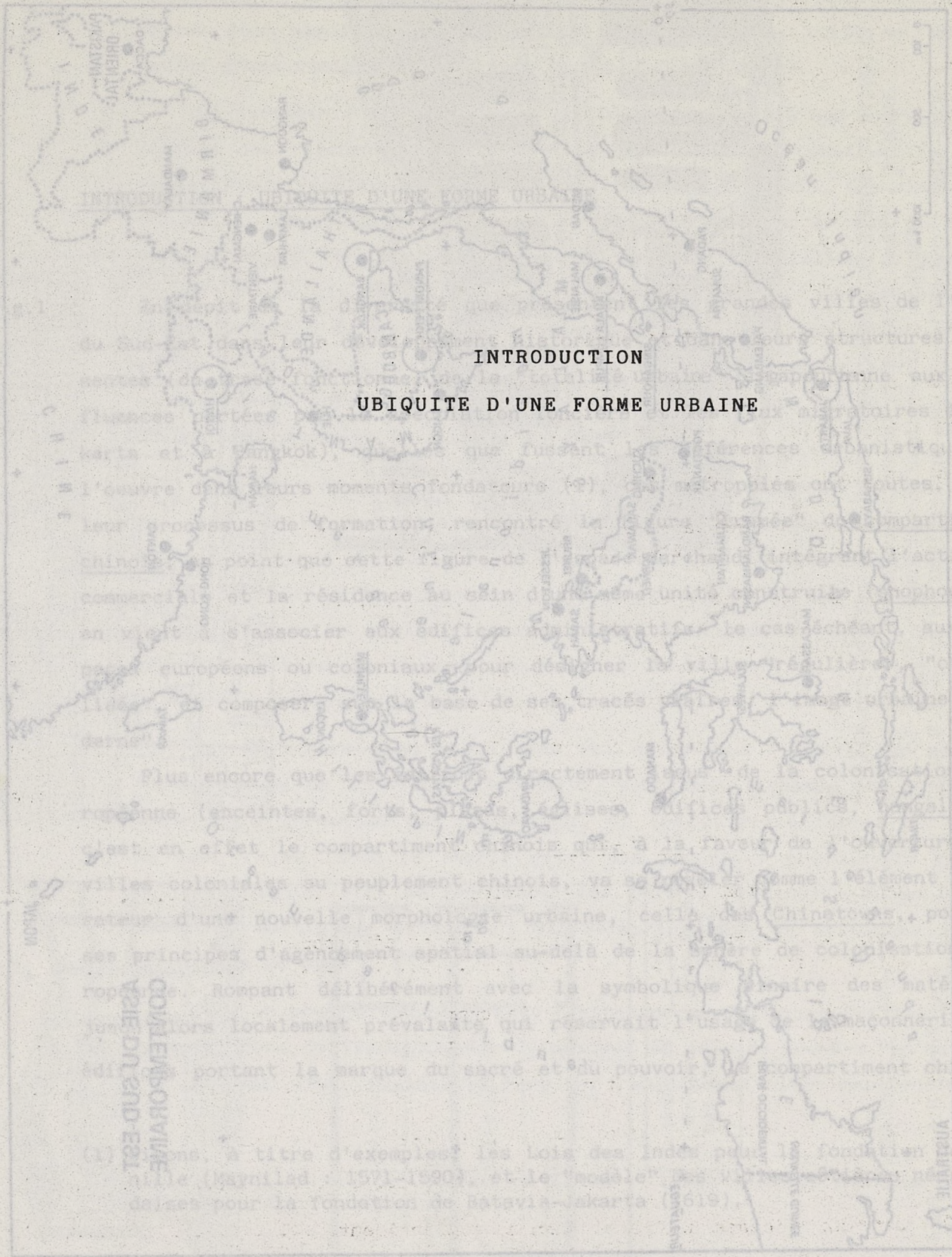
LISTE DES ILLUSTRATIONS

	page
Fig. 1 : Carte de l'Asie du Sud-Est contemporaine.....	8
Fig. 2 : Ubiquité du compartiment chinois en Asie du Sud-Est (Hong Kong, Phnan Penh, Bangkok).....	10
Fig. 3 : Le réseau des cités marchandes en Asie du Sud-Est : XVème-XVIIIème siècle.....	14
Fig. 4 : La cité agraire monumentale : image d'une cosmogonie (Roluos-Angkor).....	18
Fig. 5 : Asie du Sud-Est : naissance et croissance des villes modernes (XIXème-début du XXème siècle).....	20
Fig. 6 : Premiers concepts urbains coloniaux en Asie du Sud-Est : Manille et Batavia au XVIIème siècle.....	24
Fig. 7 : Villes de la Chine impériale : Pékin et Canton au XIXème siècle.....	26
Fig. 8 : La diaspora chinoise en Asie du Sud-Est et ses principaux foyers d'émigration.....	31
Fig. 9 : De la Malaka malaise à la Malacca portugaise.....	40
Fig.10 : Pékin : habitations à cours.....	44
Fig.11 : Villes chinoises : alignements de maisons mitoyennes sur la rue (Canton, Pékin).....	46
Fig.12 : Maisons mitoyennes sur parcelles oblongues à Malacca et en Chine.....	48
Fig.13 : Maisons de Malacca.....	50
Fig.14 : Peuplement chinois de la péninsule malaise et de Singapour (1947).....	54
Fig.15 : Singapour : plan/projet urbain de 1828.....	58
Fig.16 : Compartiments chinois à Shanghai.....	60
Fig.17 : Singapour : répartition des groupes dialectaux chinois dans le centre-ville.....	62
Fig.18 : Parcellaire tramé des compartiments.....	64
Fig.18 bis: L'espace tramé de Chinatown.....	65
Fig.19 : Singapour : architecture chinoise.....	66

Fig.20 : Singapour : plan de G.D. Coleman (1835-1838).....	68
Fig.21 : Singapour : motifs palladiens.....	70
Fig.22 : Singapour : projets d'architectes (villa et maison urbaine).....	72
Fig.23 : Singapour : maisons urbaines de Blair Road.....	74
Fig.24 : Singapour : maisons urbaine d'Emerald Hill.....	76
Fig.24bis: (suite).....	77
Fig.25 : Singapour : montée en hauteur et introduction d'un nouveau vocabulaire architectural.....	78
Fig.26 : Singapour : logements publics des années 1930.....	80
Fig.27 : Singapour : le compartiment chinois en question.....	82
Fig.27bis: Singapour : émergence d'une nouvelle forme urbaine.....	83
Fig.28 : Georgetown : compartiments.....	84
Fig.29 : Kuala Lumpur : compartiments et ville coloniale.....	88
Fig.30 : Malaisie péninsulaire : extension du réseau urbain sino-colonial : l'Etat de Perak (1891-1931).....	90
Fig.31 : Tailleur de pierre chinois.....	96
Fig.32 : Le Royaume de Siam en 1686.....	98
Fig.33 : Ayutthaya à la fin du XVIIème siècle.....	102
Fig.34 : Bangkok : vue d'ensemble vers la fin du XIXème siècle.....	104
Fig.35 : Bangkok : habitations sur les canaux.....	106
Fig.36 : Bangkok : la cité <u>intra-muros</u> vers 1870.....	112
Fig.37 : Bangkok : compartiments néo-classiques.....	114
Fig.38 : Bangkok : progression du réseau viaire et développement des compartiments.....	115
Fig.39 : Bangkok : versions modernes de la trame des compartiments chinois.....	116
Fig.39bis: Bangkok : le compartiment moderne et son intégration urbaine.....	117
Fig.40 : Bangkok : résidences urbaines.....	118
Fig.41 : Bangkok : le compartiment en question.....	120
Fig.42 : Bangkok : images de l'évolution du compartiment.....	122



Fig. 1 : L'ASIE DU SUD-EST CONTEMPORAINE



### INTRODUCTION

### UBIQUITE D'UNE FORME URBAINE

Plus encore que les vestiges d'un processus de colonisation européenne (enceintes, forteresses, édifices publics, etc.), c'est en effet le compartiment urbain qui, à la faveur de la conquête des villes coloniales ou du peuplement chinois, va constituer l'élément générateur d'une nouvelle morphologie urbaine, celle des Chinatowns, portant ses principes d'agencement spatial au-delà de la limite de colonisation européenne. Rompant délibérément avec la symbolique négative des matériaux locaux localement prévalables qui réservait l'usage de la maçonnerie aux édifices portant la marque du sacré et du pouvoir, le compartiment chinois (1) s'impose, à titre d'exemple, les lois des Indes pour la fondation de Batavia (Jayawijaya : 1571-1590), et le "modèle" des plans hollandais dérivés pour la fondation de Batavia-Jakarta (1619).

CONTEMPORAINE  
 ASIE DU SUD-EST

ANASIRI



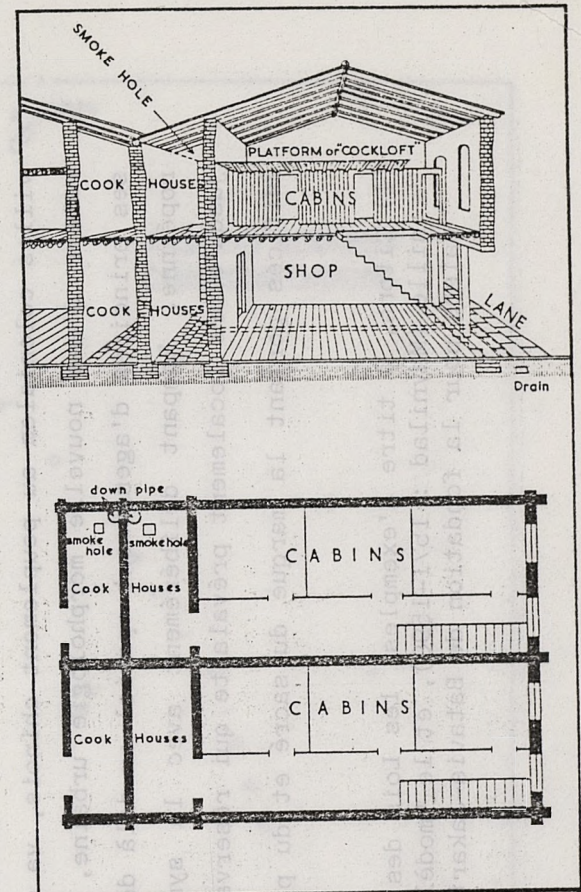
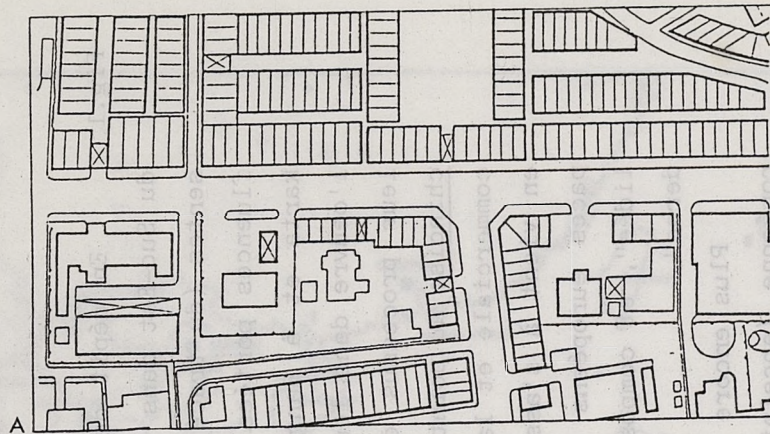
INTRODUCTION : UBIQUITE D'UNE FORME URBAINE

Fig.1

En dépit de la diversité que présentent les grandes villes de l'Asie du Sud-Est dans leur développement historique et dans leurs structures présentes (du tracé fonctionnel de la "totalité urbaine" Singapourienne aux diffluences portées par la spéculation foncière et les flux migratoires à Jakarta et à Bangkok), quelles que fussent les références urbanistiques à l'oeuvre dans leurs moments fondateurs (1), ces métropoles ont toutes, dans leur processus de formation, rencontré la figure "tramée" du compartiment chinois; au point que cette figure de l'espace marchand, intégrant l'activité commerciale et la résidence au sein d'une même unité construite (shophouse), en vient à s'associer aux édifices administratifs - le cas échéant, aux espaces européens ou coloniaux - pour désigner la ville "régulière", "consolidée", et composer, sur la base de ses tracés viaires, l'image urbaine "moderne".

Plus encore que les édifices directement issus de la colonisation européenne (enceintes, forts, plazas, églises, édifices publics, bungalows), c'est en effet le compartiment chinois qui, à la faveur de l'ouverture des villes coloniales au peuplement chinois, va se révéler comme l'élément générateur d'une nouvelle morphologie urbaine, celle des Chinatowns, portant ses principes d'agencement spatial au-delà de la sphère de colonisation européenne. Rompant délibérément avec la symbolique binaire des matériaux jusqu'alors localement prévalante qui réservait l'usage de la maçonnerie aux édifices portant la marque du sacré et du pouvoir, le compartiment chinois

(1) Citons, à titre d'exemples, les Lois des Indes pour la fondation de Manille (Maynilad : 1571-1590), et le "modèle" des villes côtières néerlandaises pour la fondation de Batavia-Jakarta (1619).



SOURCES	TENEMENT BUILDING CIRCA 1880
REPORT ON THE SANITARY CONDITION OF HONG KONG	

Fig. 2 : UBIQUITE DU MODELE DU COMPARTIMENT CHINOIS EN ASIE DU SUD-EST  
 A. : BANGKOK : trame urbaine de la partie chinoise du quartier de Sripraya (d'après B. CHULASAI, "Bangkok : the myth of shophouses", *Mimar*, 15,1985, p. 27)  
 B. : HONG-KONG : compartiments des années 1880 (d'après E.G.PRYOR, *Housing in Hong-Kong*, H.K., Oxford U.P., 1973, p.9)  
 C. : PHNOM PENH : compartiments néo-classiques (photo ch.G.)

cristallise en un élément unique et répétitif cette rencontre entre une "fonction" urbaine - la fonction marchande - et une modalité de l'édification - la maçonnerie - avec pour médiateur les "minorités" chinoises du Nanyang \*, à la fois agents actifs du développement commercial, détentrices d'un savoir-faire constructif (brique, pierre, tuile) et dépositaires d'une tradition urbaine de la ville "consolidée".

La permanence de cet élément du XVIIIème siècle à nos jours, la diversité des références qu'il mobilise sur les plans constructifs (bois et matériaux végétaux/maçonnerie), stylistiques (chinois, néo-classique, colonial, vernaculaire local) et typologique (maison à cour chinoise, terrace house, townhouse), ses évolutions différentielles au gré des formes de colonisation et des apports technologiques, son caractère de plaque sensible de tous les changements affectant l'organisation urbaine et les techniques constructives font de l'étude du compartiment chinois un instrument privilégié de l'approche comparative des villes et des architectures urbaines en Asie du Sud-Est.

Fig.2

Il s'agit donc, à partir de l'analyse de cet élément morphologique qui leur est (ou a été) commun, d'introduire à une connaissance des formations urbaines du Sud-Est asiatique dans leur dimension physique et architecturale, afin, notamment, de mieux apprécier les processus de transformation, de prolifération ou d'exclusion dont ce type - que l'on pourrait, à bien des égards, qualifier de "fondateur" de la ville moderne - est actuellement l'enjeu.

Notre recherche se situe dans cet entre-deux - entre les moments instaurateurs de la ville "régulière", associant l'espace des compartiments à la formation des Chinatowns, et les diverses formes actuelles de leur rejet (sous le double effet des processus spéculatifs et des actions volontaristes de rénovation des centres urbains) - où se déclinent les multiples variations typo-morphologiques et pratiques issues du "modèle de base".

Dans un premier chapitre nous traiterons succinctement des conditions particulières de formation des Chinatowns en Asie du Sud-Est, en mettant l'accent sur leur originalité tant par rapport aux cités marchandes eu-

\* Océan du Sud, rives de la Mer de Chine - terme chinois désignant, par extension, l'Asie du Sud-Est.

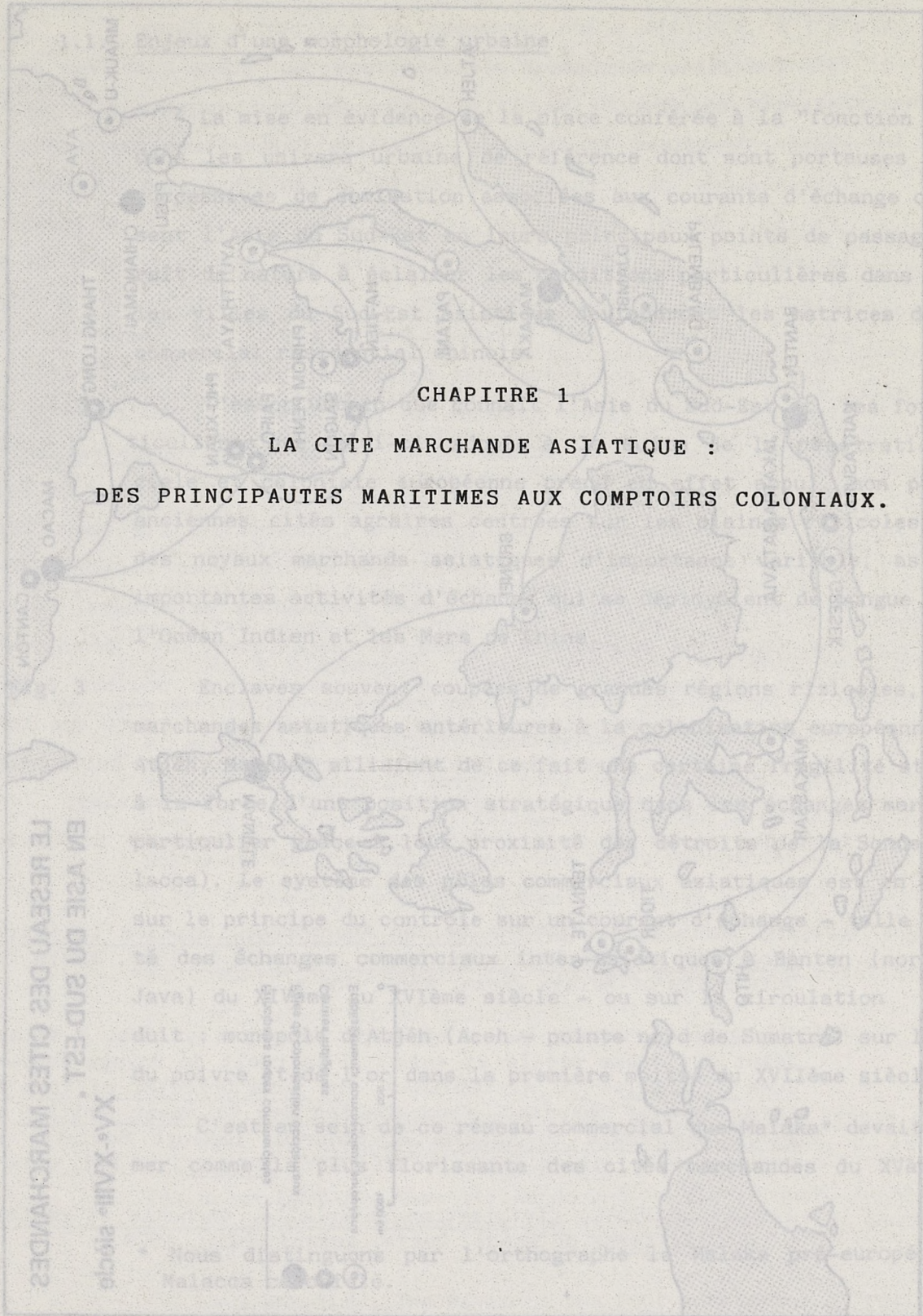
ropéennes que par rapport aux villes de la Chine impériale.

Un second chapitre est consacré au développement des compartiments chinois, de leurs avant-courriers (résidences commerciales en bois et terrace houses) ainsi que de leurs dérivés (townhouses, rowhouses), à partir des exemples de Singapour, de la Malaisie péninsulaire (Malacca, Penang, Kuala Lumpur) et de la Thaïlande (Bangkok). Ce choix est guidé par les considérations suivantes : d'une part Malacca, premier espace de colonisation européenne en Asie du Sud-Est a, selon toute probabilité, été le premier lieu de "définition" de la "formule architecturale" du compartiment dans le Nanyang, mais sans véritablement intégrer sa fonction marchande, même s'il était habité par des négociants (XVII<sup>ème</sup>-XVIII<sup>ème</sup> siècles, c'est-à-dire après que les Hollandais y eurent évincé les Portugais); d'autre part, les Etablissements britanniques du Détroit de Malacca (Straits Settlements : Penang, Singapour, Malacca) ont servi de cadre à la première codification, pour ainsi dire à la première institutionnalisation, de la "formule architecturale" du compartiment - intégrant sa dimension marchande - dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle; enfin, c'est à l'instar de ces villes "modernes" issues de la colonisation européenne que le roi Rama V a entrepris la modernisation urbaine de la Thaïlande, et de Bangkok en particulier, en dehors de toute domination politique externe mais en liaison avec la présence de légations européennes.

En conclusion, nous reprendrons nos principales hypothèses de travail, en revenant sur les problèmes d'interprétation de l'origine du compartiment chinois.

Une bibliographie indicative sur le thème des Chinatowns et des compartiments chinois, est présentée en annexe, provisoirement limitée aux pays et villes traités dans ce document.

LA CITE MARCHANDE ASIATIQUE : DES PRINCIPAUTES MARITIMES AUX COMPTOIRS COLONIAUX.



CHAPITRE 1

LA CITE MARCHANDE ASIATIQUE :  
DES PRINCIPAUTES MARITIMES AUX COMPTOIRS COLONIAUX.

EN ASIE DU SUD-EST  
LE RESEAU DES CITES MARCHANDES  
XV-XVIII siècle

Nous distinguons par l'ethographe le réseau pré-européen de la Malacca (1500-1600).

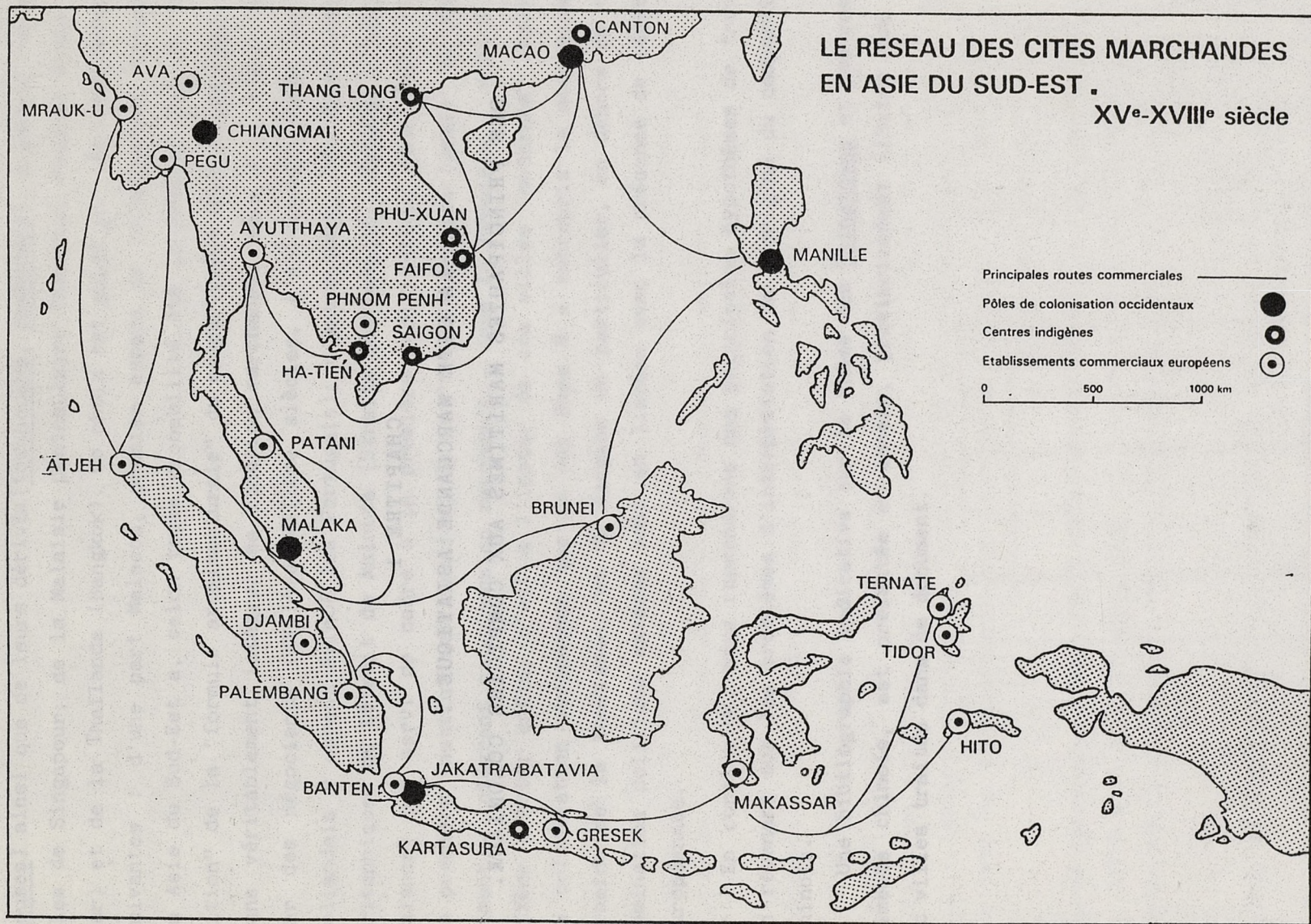


Fig. 3

(Ch. G.)



## 1.- LA CITE MARCHANDE ASIATIQUE : DES PRINCIPAUTES MARITIMES AUX COMPTOIRS COLONIAUX.

### 1.1. Enjeux d'une morphologie urbaine

La mise en évidence de la place conférée à la "fonction marchande" dans les univers urbains de référence dont sont porteuses les formes successives de domination associées aux courants d'échange qui traversent l'Asie du Sud-Est en leurs principaux points de passage nous paraît de nature à éclairer les conditions particulières dans lesquelles les villes du Sud-Est asiatique deviendront les matrices de l'espace commercial résidentiel chinois.

L'essor urbain que connaît l'Asie du Sud-Est et les formes particulières que celui-ci adopte à la suite de la pénétration commerciale et coloniale européenne prend en effet appui, non pas sur les anciennes cités agraires centrées sur les plaines rizicoles, mais sur des noyaux marchands asiatiques d'importance variable, associés aux importantes activités d'échange qui se déployaient de longue date entre l'Océan Indien et les Mers de Chine.

Fig. 3 Enclaves souvent coupées de grandes régions rizicoles, les cités marchandes asiatiques antérieures à la colonisation européenne (Banten, Atjéh, Malaka) alliaient de ce fait une certaine fragilité structurelle à la force d'une position stratégique dans les échanges maritimes (en particulier grâce à leur proximité des détroits de la Sonde et de Malacca). Le système des pôles commerciaux asiatiques est en effet basé sur le principe du contrôle sur un courant d'échange - telle la polarité des échanges commerciaux inter-asiatiques à Banten (nord-ouest de Java) du XIV<sup>ème</sup> au XVI<sup>ème</sup> siècle - ou sur la circulation d'un produit : monopole d'Atjéh (Aceh - pointe nord de Sumatra) sur le commerce du poivre et de l'or dans la première moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle.

C'est au sein de ce réseau commercial que Malaka\* devait s'affirmer comme la plus florissante des cités marchandes du XV<sup>ème</sup> siècle,

\* Nous distinguons par l'orthographe la Malaka pré-européenne de la Malacca coloniale.

l'"emporium de l'Asie", pour reprendre la formule de Tomé Pires, (2) avant de devenir le premier pôle de fixation européenne en Asie du Sud-Est, successivement dominé par les Portugais (1511) et les Hollandais (1641), puis intégré par les Britanniques aux Etablissements du Détroit (1824).

Ces cités marchandes n'étaient pas, du point de vue de leur polarité extrême et de l'importance de leur rayonnement, sans présenter certaines similitudes avec les Cités-Etats marchandes méditerranéennes de l'Europe médiévale et du début de la Renaissance (Venise, Gênes) auxquelles les rattachaient des liens commerciaux, le rôle de relais étant alors assuré par les négociants du Moyen-Orient; elles en figuraient même, à certains égards, le "symétrique" extrême-oriental, leur développement ayant été largement stimulé par le marché occidental des épices, du poivre et de la soie, position que Tomé Pires condense en une formule lapidaire pour ce qui est des relations de Malacca et de Venise : "Quiconque est maître de Malacca peut prendre Venise à la gorge" (3). En outre, la remarque que formule Fernand Braudel quand à l'incompatibilité des cités marchandes européennes des IXème-XIIIème siècles avec la forme étatique (4) vaut assurément pour les cités marchandes asiatiques. Résidences des minorités marchandes arabes et asiatiques, ces dernières donnèrent généralement lieu à une dissociation du pouvoir économique par rapport au pouvoir politique ou théocratique - soit que le prince fût investi d'une dualité des fonctions, tel le Sultan-marchand d'Atjéh, soit que la gestion des affaires commerciales, perception des taxes et droits de douane, fût déléguée à un "chef de

(2) Cf. Paul WHEATLEY, The Golden Khersonese. Studies in Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1961, 388 p.

(3) Voyageur portugais qui a séjourné deux ans et demi à Malacca au début du XVIème siècle et auteur d'un récit de voyage fameux : la Suma Oriental. Cf. A. CORTESAO, The Suma Oriental of Tomé Pires, an account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-5..., Londres, Hakluyt Society, second series, 1944, cité d'après P. WHEATLEY, op.cit., p. 313, note 1.

(4) Fernand BRAUDEL, Civilisation matérielle, économie et capitalisme t. III, Le temps du monde, Paris, Armand Colin, 1979.

de port", sjahbandar (souvent issu lui-même des "minorités marchandes"), comme à Banten et à Malaka. Ce sont ces divers modes de répartition interne du pouvoir entre le prince et l'oligarchie marchande qui ont permis à Van Leur de présenter cette dernière, à l'instar de son "homologue" européenne, comme "bourgeoisie patricienne" (5) - tels les marchands chinois dans le cas de Banten, un des principaux pôles du commerce international asiatique et avant-port occidental du commerce maritime chinois (6).

Fig.4 Cependant, en dépit de leur richesse, de l'importance de leur peuplement (pouvant parfois atteindre 50 000 à 100 000 habitants) et de la forme originale du regroupement des "quartiers" selon les groupes ethniques et leurs rapports privilégiés aux potentats locaux (à Banten, seuls les Chinois étaient admis à l'intérieur de la ville princière), ces cités marchandes, contrairement aux capitales des empires agraires du Sud-Est asiatique (Roluos-Angkor, Pagan, Sukhothai, Thang Long, Modjopahit) centrées sur les plaines rizicoles, n'ont pas donné lieu à une architectonique urbaine monumentale en maçonnerie, symbole d'une centralité (axis mundi) et "réplique" du macrocosme (7). Tout se passe en effet comme si la "fonction marchande" était alors vouée à la fragilité, à l'éphémère, au caractère intermittent, tels les vents des moussons qui portaient vers ces cités les navires du commerce lointain, et échouait à s'inscrire matériellement dans la durée, comme dans une dimension urbaine du sacré; sans doute l'islamisation précoce de l'espace malais (du Xème au XVIIème siècle) qui préside à la formation des Sultanats et au développement des cités marchandes - Malaka fut la première à associer ces deux caractéristiques - n'est elle pas étrangère à la spécificité de cette forme urbaine, la cité se dégageant alors de l'empreinte physique des grandes cosmogonies asiatiques : celles de l'hindouïsme et du bouddhisme.

(5) J.C. van LEUR, Indonesian Trade and Society : Essays in Asian Social and Economic History, La Haye-Bandung, 1955, p. 137.

(6) Denys LOMBARD, "Les villes du Sud-Est asiatique", Annales, 4, 1970, pp. 842-856. T.G.Mc GEE, The Southeast Asian City, Londres, G. Bell and Sons, 1967.

(7) Paul WHEATLEY, The Pivot of the Four Quarters : A Preliminary Enquiry into the Origins and Character of the Ancient Chinese City, Aldine Publishing Co., 1971, pp. 135-150.

Plan général des sites d'Angkor et de Roluos: 1:60 000

Plan de l'aménagement au XIII<sup>e</sup> siècle

Digue khmère ————  
Canal khmère - - - - -

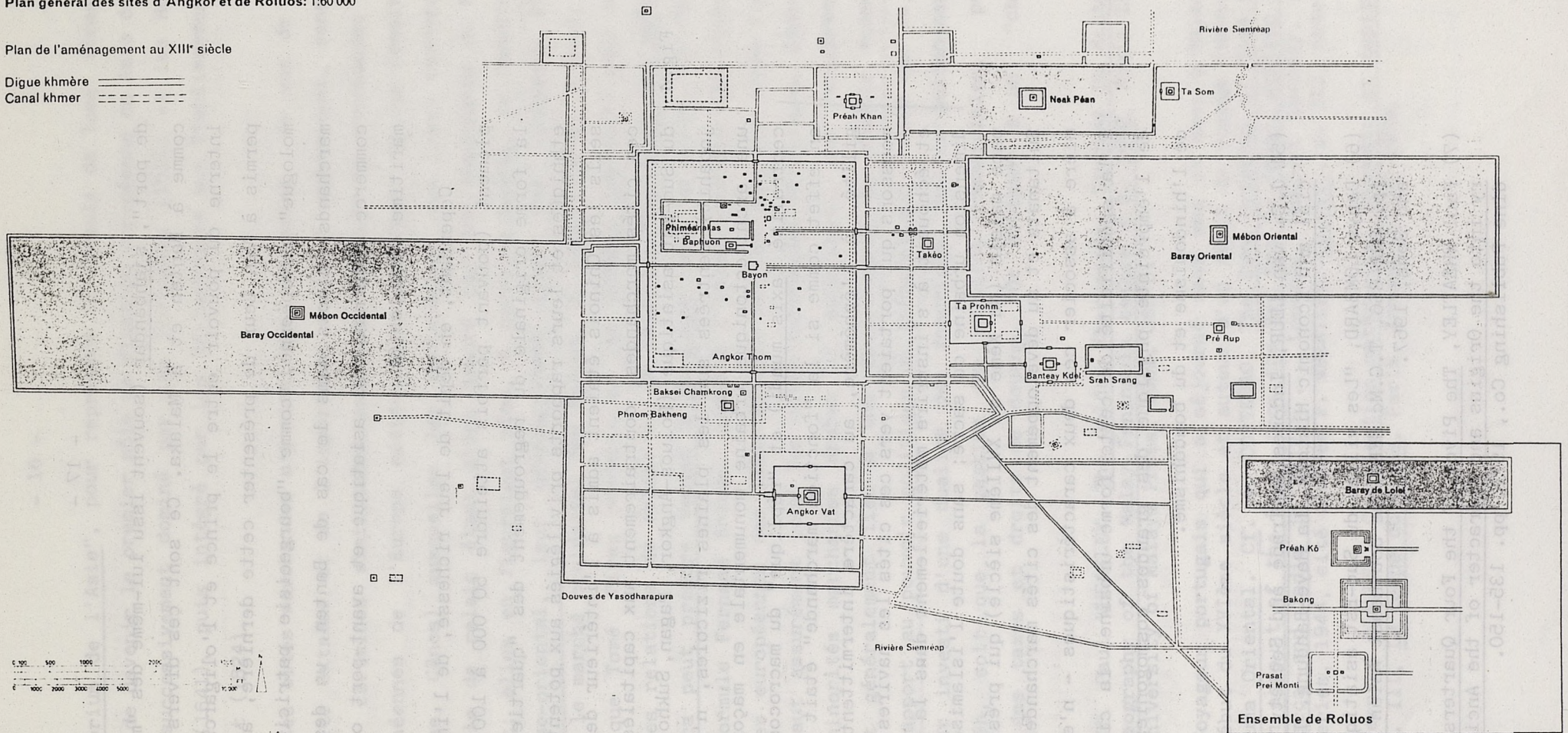


Fig. 4 : FIGURE ACCOMPLIE DE LA CITE AGRAIRE MONUMENTALE, IMAGE D'UNE COSMOGONIE :  
Plan général des sites de Roluos (IX<sup>e</sup>me siècle) et d'Angkor (au XIII<sup>e</sup>me siècle). (D'après H.STIERLIN, Angkor, Fribourg, office du Livre, 1970, pp.17-18.

Cette image de fragilité se retrouve sur le plan morphologique, dans des formes d'habitat et des configurations spatiales proches de celles de l'habitat villageois : habitations sur pilotis des populations "autochtones", segmentation des quartiers renvoyant à celle des villages (villages et quartiers étant désignés par le même terme de kampung\* dans l'espace malais).

Lors de leurs actions de conquête, les puissances européennes sauront tirer parti de cette fragilité qu'accuse la confrontation à un armement et à des enjeux stratégiques nouveaux et qui se manifeste alors tant par le caractère temporaire de l'organisation défensive (absence de clôture défensive permanente, l'unité de défense étant transférée à l'échelle du kampung ; abandon des cités en fonction des données politiques et militaires) que par la vulnérabilité à l'égard de l'approvisionnement en riz et des débouchés commerciaux (celle-ci se manifesterà lors du blocus hollandais contre Makassar et Banten).

La pérennisation de ces espaces marchands, matérialisée par la construction d'habitations, d'édifices publics et d'installations défensives en maçonnerie et par la fixation des minorités marchandes asiatiques, sera effectivement induite par la colonisation européenne. Mais si ce mouvement rapproche "formellement" la physionomie des comptoirs des cités marchandes européennes (ordonnancement des places et des voies, intégration des activités marchandes dans la trame urbaine par le biais des passages couverts et de la liaison commerce-résidence), ce ne sont pas ces dernières qui la portent.

Le rôle des villes-monde que furent les cités marchandes méditerranéennes fut certes déterminant pour la création de courants commerciaux en direction de l'Extrême-Orient (il n'est que d'évoquer l'action des voyageurs-marchands vénitiens, et singulièrement de Marco Polo, dès le XIII<sup>e</sup> siècle); mais l'exercice d'une domination directe sur les mers orientales (Océan Indien, Mers de Chine, Océan Pacifique) sera le fait des puissances qui les ont supplantées sur la scène économique européenne : le Portugal, l'Espagne, la Hollande, la Grande-Bretagne, la France - puissances maritimes, ouvrant les mers à une nouvelle "économie-monde" (souvent avec l'appui de grandes compagnies de navigation telles les Compagnies anglaise et hollandaise des Indes Orientales), mais aussi puissances territoriales (à l'exception de la

\* Egalement orthographié kampong

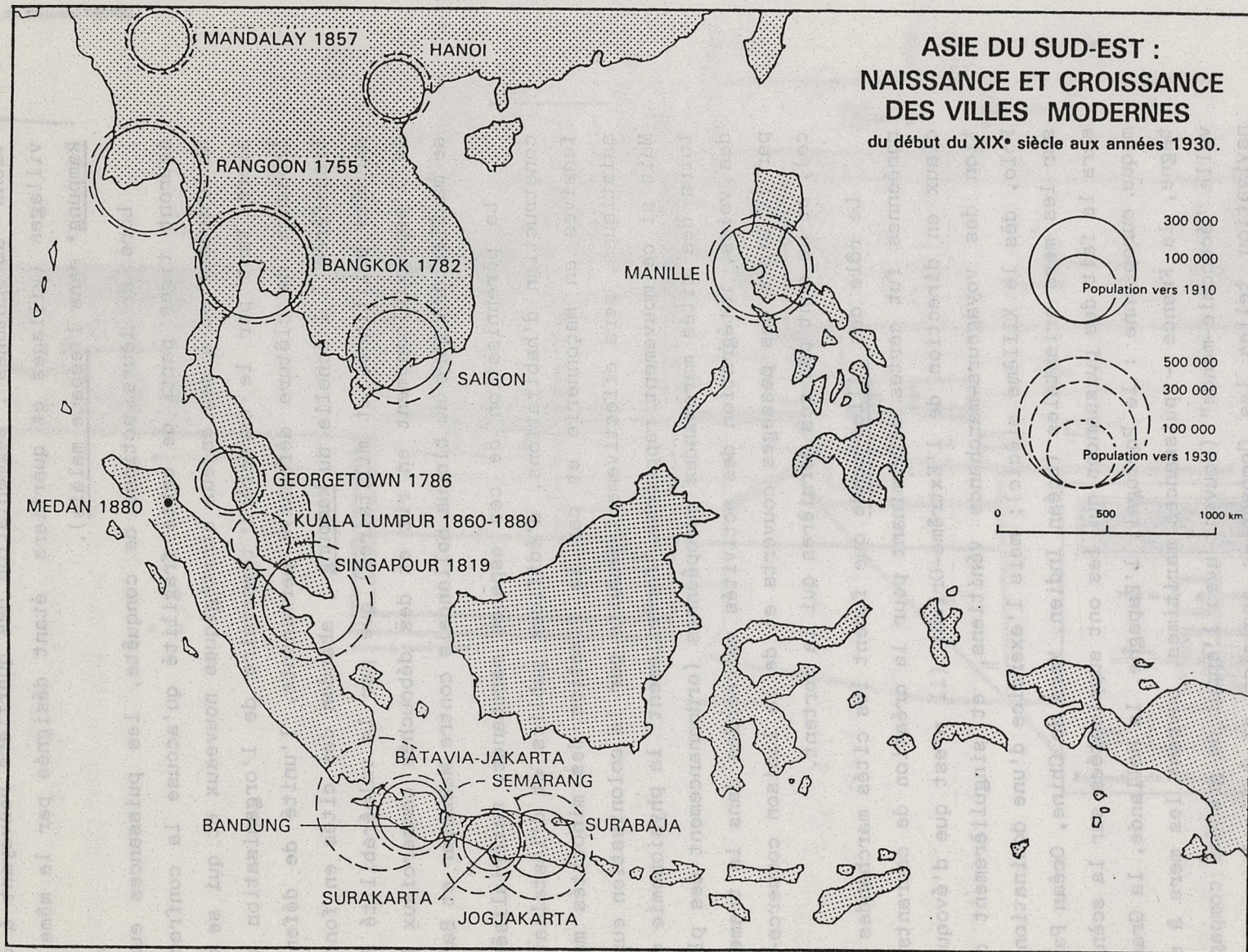


Fig. 5

Hollande, Amsterdam demeurant, dans cet ensemble, seule dépositaire de la tradition urbaine des villes-monde) dont les Etats vont imprimer leur marque expansionniste aux entreprises commerciales lointaines.

Fig.5 La formation des entités urbaines chinoises du Nanyang (China-towns) s'inscrit effectivement dans cette trajectoire où les formes de l'urbanisation du Sud-Est asiatique deviennent tributaires de la formation et de l'expansion des Etats européens, mais de métropoles lointaines, sans que pour autant leur peuplement soit assuré de façon numériquement "significative" par les Européens. On retrouve donc ici, dans l'optique commerciale européenne, les conditions d'une ouverture de la ville aux minorités marchandes plus accentuée et plus "sinisée" encore que dans le contexte des cités marchandes asiatiques. Jan Pieterszoon Coen, fondateur de Batavia et de l'empire hollandais des Indes Orientales au début du XVIIème siècle, ayant une haute idée du zèle et de l'efficacité des Chinois, a ainsi fortement encouragé leur installation à Batavia : leur nombre dans la ville et ses environs avoisinent 10 000 personnes en 1700 (artisans, négociants, planteurs de canne à sucre principalement). Ceci vaudra également pour Singapour qui deviendra rapidement - et demeurera - la ville la plus chinoise de l'espace malais (cf. Tableau I).

TABLEAU I

LA POPULATION CHINOISE ET LES PRINCIPAUX GROUPES ETHNIQUES  
DANS LES ETABLISSEMENTS BRITANNIQUES DU DETROIT  
d'après le recensement de 1931

	CHINOIS		MALAIS		INDIENS	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
SINGAPOUR	421 821	74,3	71 177	12,5	51 019	9,0
PENANG	176 518	49,0	118 832	33,1	58 020	16,1
MALACCA	65 179	34,9	95 307	51,0	23 238	12,4
TOTAL*	663 518	59,6	285 316	25,6	132 277	11,9

\* La somme de ces pourcentages n'est pas de 100% car ce tableau n'inclut pas les autres groupes ethniques (en particulier les Européens), soit 2,9 % de la population cumulée des trois Etablissements.

Source : Rupert EMERSON, A Study in Direct and Indirect Rule, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1966, p. 22.

Un premier trait particulier que Singapour partage avec Penang (Prince of Wales Island)\*, premier lieu d'implantation britannique sur le Détroit de Malacca, tient au caractère relativement tardif de la colonisation britannique et à la forme que celle-ci adopte de la fin du XVIIIème siècle à la seconde moitié du XIXème siècle. Alors qu'à partir de leurs bases urbaines, les puissances coloniales plus anciennement implantées (Espagne, Hollande) tendent à pénétrer plus fortement les territoires par la conquête, le quadrillage militaire, l'encadrement missionnaire et par la mise en place de nouvelles structures d'encadrement agricole dans le cadre de cultures d'exportation (aux Philippines et dans les Indes Néerlandaises), la Grande-Bretagne développe avant tout un réseau portuaire de "points forts", correspondant à l'établissement de "monopoles opportuns que l'on entretient comme nous le faisons de nos machines" (8) - situation que semble décrire le terme de factory (factorerie) qui les désigne.

Le réseau portuaire "régional", inauguré par la création de l'Établissement (Settlement) de Georgetown-Penang, sur la côte occidentale de la péninsule malaise, au nord de Malacca (1786), se développe avec la "création" de Singapour (1819) au sud de Malacca, l'annexion de Malacca (1824), l'installation à Sarawak (1841) et la création d'enclaves jouissant du privilège d'extra-territorialité dans des ports importants ouverts sous la contrainte : Shanghai, Canton, Fou Cheou, Amoy ; réseau qui sera ultérieurement prolongé en direction du Japon : Yokohama, Kobé.

Cette stratégie amène en effet la Grande-Bretagne à fonder des colonies urbaines "sans colons", principalement et délibérément peuplées de Chinois qui viennent eux-mêmes baliser et sur-dimensionner ce réseau commercial par le leur, tout en débordant les partitions coloniales; si bien que c'est localement en tant que minorité très restreinte que les Britanniques contrôlent cet empire, celui-ci conservant, jusque dans la seconde moitié du XIXème siècle, ce caractère ponctuel et discontinu sur un continuum qui n'est pas celui des territoires, mais des routes maritimes. Ces traits témoignent de la prééminence de la constitution d'un réseau urbain commercial - aboutissant

\* Penang désigne aussi bien l'île que la ville, mais leur désignation officielle dans le contexte de la colonisation britannique est, respectivement, Prince of Wales Island pour l'île et Georgetown pour la ville.

(8) F. BRAUDEL, op.cit.



à la City de Londres et contrôlé localement par des représentants transitoires - sur la conquête territoriale, lors des premières implantations britanniques et Asie du Sud-Est. A ces caractéristiques du peuplement et de la gestion coloniale par l'entremise de populations marchandes asiatiques vient s'adjoindre le fait que cette stratégie coloniale se développe dans un contexte marqué par une présence européenne déjà ancienne dans cette région. Ces éléments ont probablement contribué, sur le plan de l'organisation urbaine, à leur éviter la tentation qui fut celle des Hollandais à Batavia (9), de reconstituer "artificiellement" une portion du territoire à l'image de l'espace urbain de la métropole.

Fig.6

Cette situation porte plutôt les Britanniques à reconduire comme principes urbains certains aspects de l'organisation de la cité marchande asiatique, notamment la division ethnique héritée des sultans malais de la Malaka du XV<sup>ème</sup> siècle (division en kampung réservés d'une part aux "autochtones", d'autre part aux marchands étrangers : Tamouls, Gujrati, Javanais, Birmans, Chinois,...) et les formes de liaison commerce-résidence dans des constructions en maçonnerie (shophouse) que les Chinois y ont ultérieurement développées formes désignées dans la terminologie française sous l'expression compartiment chinois.

Sir Francis Light, fondateur de Georgetown (Penang) à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, inaugura un schéma urbain reprenant le principe du tracé de larges rues en damiers adopté par les conquérants espagnols aux Philippines, ainsi que la distribution des espaces en fonction des ethnies et des activités issue des cités marchandes asiatiques (espace réservé au commerce officiel, séparation des espaces résidentiels et commerciaux des négociants européens et asiatiques); mais ce n'est que dans les années 1820, à la suite des incendies qui, en 1808 et 1814, frappèrent la ville pionnière "végétale", que les successeurs de F. Light interdirent les constructions en bois couvertes en feuilles de palmier, jusqu'alors en vigueur, et imposèrent, sur le parcellaire établi par le fondateur, le pavage des voies et l'édification de constructions en brique et en pierre, à l'instar des compartiments chi-

Fig.6'

(9) Cf. James L. COBBAN, "Geographic notes on the first two centuries of Djakarta", in : Y.M. YEUNG et C.P. LO (Eds), Changing South-East Asian Cities : Readings in Urbanization, Singapour, Oxford University Press, 1976, pp. 45-57.

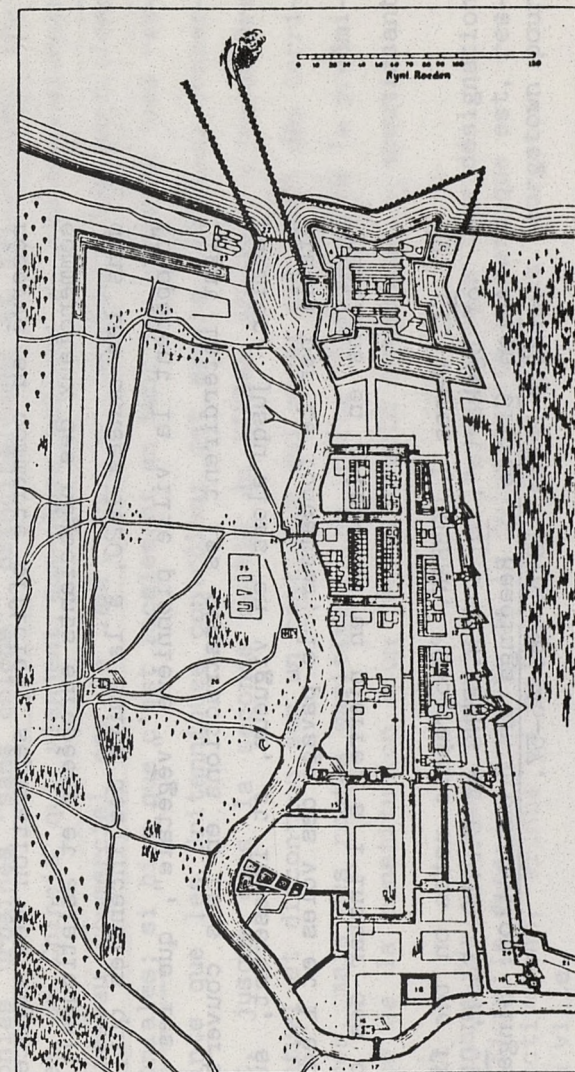
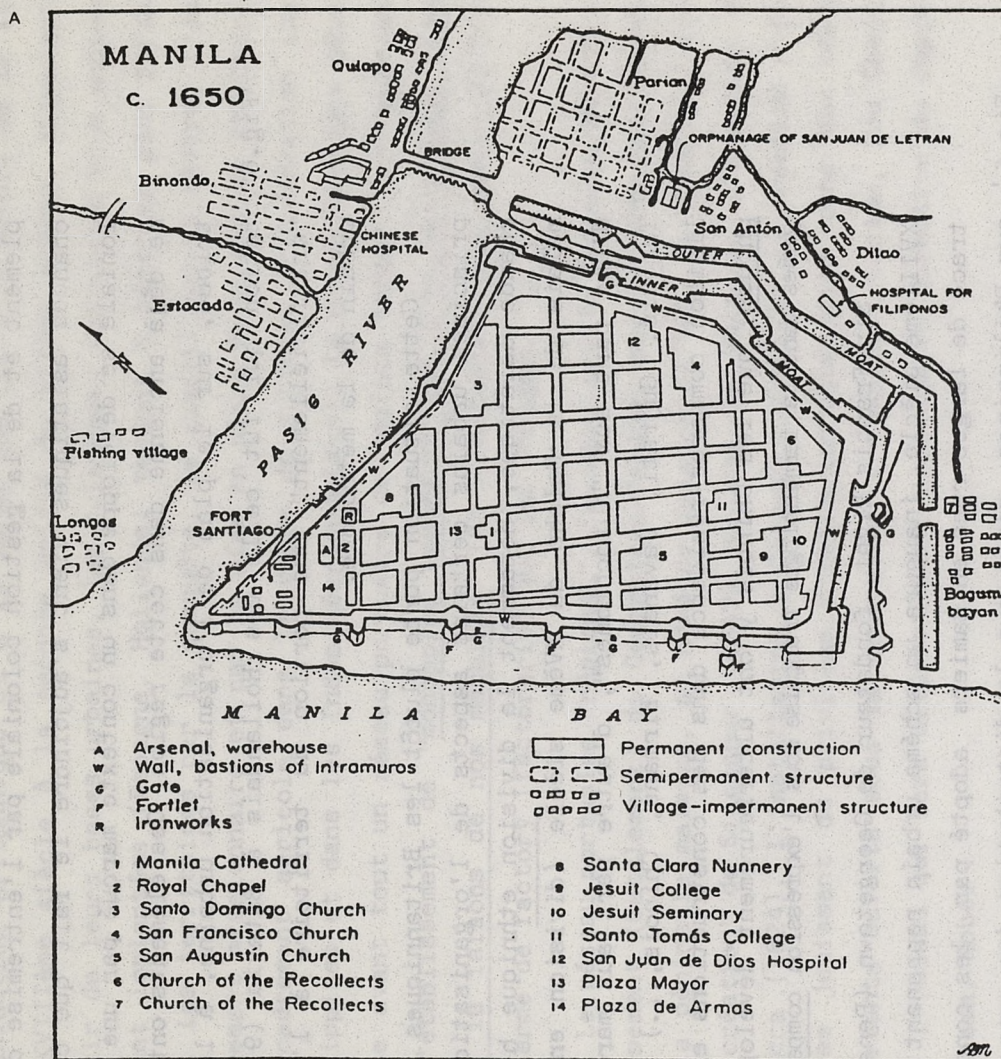


Fig. 6 : PREMIERS CONCEPTS URBAINS COLONIAUX EN ASIE DU SUD-EST

A. La Manille espagnole vers 1650, selon le tracé défini par la loi des Indes. Source : R.R.REED, Colonial Manila. The Context of Hispanic Urbanism and Process of Morphogenesis, Berkeley, University of California Press, 1978, p. 55.

B. La Batavia hollandaise vers 1626 : fortifications et canaux. Source : Nederlandsch Indien Platan Atlas, Weltevreden G. Kolff and Co., 1926, p. 11.

nois de la Malacca coloniale.

Ce sont ces mêmes principes, associant cette fois-ci d'emblée le tracé orthogonal, la distribution ethnique et fonctionnelle des espaces et la construction "en dur", qui seront pris et codifiés par Raffles à Singapour; mais un épisode similaire de l'histoire urbaine coloniale - de l'incendie à l'édification de la ville en maçonnerie - se rejouera, dans la seconde moitié du XIXème siècle, avec la "reconstruction" de Kuala Lumpur par Swettenham en 1880 - avec toutefois la recherche d'un "effet oriental" (10).

Ainsi, c'est dans son association à la construction en maçonnerie que s'esquisse la trame marchande-résidentielle asiatique qui prévautra comme élément constitutif de la "ville régulière" en Asie du Sud-Est. A tel point que le retour de formes végétales d'habitation périurbaine (maisons en bois et paillotes), généralement issu de l'afflux de populations rurales (mais aussi - et presque exclusivement dans le cas de Singapour - du reflux d'une population citadine que cette trame limitée et densifiée à l'extrême n'est plus en mesure d'absorber), ne sera plus identifié à partir d'une référence morphologique aux anciennes cités marchandes asiatiques; ce "retour du végétal", considéré à partir de l'image conforme de la ville consolidée, sera au contraire stigmatisé comme un mouvement involutif, porteur d'une occupation temporaire, irrégulière et d'autant plus inadéquate à l'espace urbain qu'elle concernera principalement les capitales des nouveaux Etats indépendants.

#### 1.2. Les Chinois et la ville marchande du Nanyang

Cette réflexion sur la ville marchande coloniale en Asie du Sud-Est nous a amené à identifier quelques points de convergence quant au statut urbain et aux formes de pouvoir avec les Cités-Etats de l'Europe marchande médiévale et certains effets de continuité, notamment quant aux sites et au peuplement, avec les cités marchandes asia-

(10) Cf. George WOODCOCK, The British in the Far East, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1969, pp. 134-149. J.M. GULLICK, The Story of Kuala Lumpur (1857-1939), Singapour, Eastern University Press, pp. 24-40.

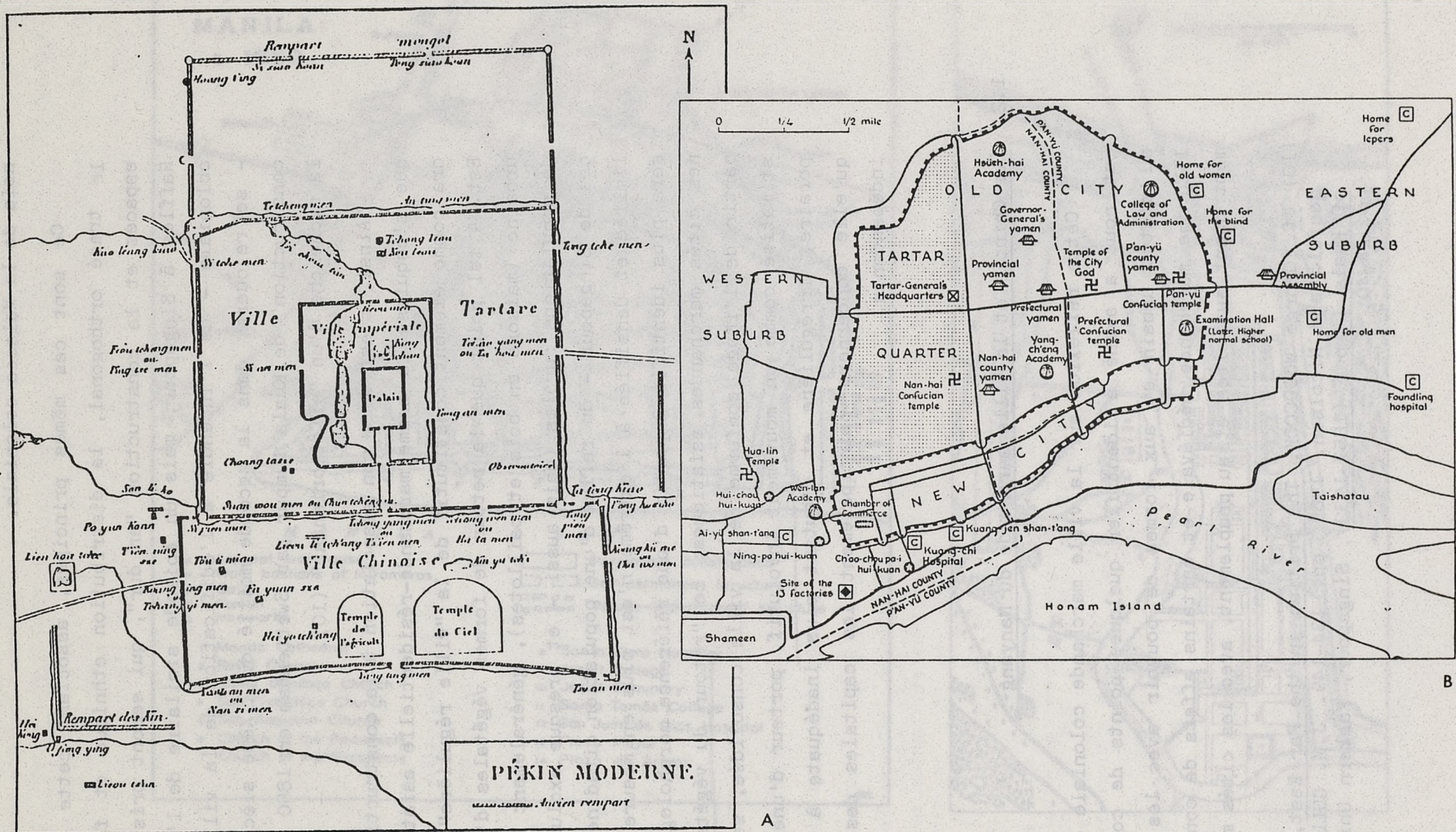


Fig. 7 : VILLES DE LA CHINE IMPERIALE SOUS LES QING

A. PEKIN au XIX<sup>ème</sup> siècle : l'ordre orthogonal, symbolique et pouvoir. Source : E.BRETSCHNEIDER, Recherches archéologiques sur Pékin et ses environs, Paris, Leroux, 1878, pl. 1.

B. CANTON (1895-1911) : administration et commerce. L'irrégularité des tracés y apparaît comme le signe même de l'importance de sa fonction marchande, mais celle-ci est contenue à l'extérieur de la cité (faubourg ouest) et physiquement démarquée des fonctions administratives. Source : M.ELVIN et G.W. SKINNER, The Chinese City between Two Worlds, Stanford U.P., 1974, p.98.

tiques antérieures à la colonisation européenne.

Les caractéristiques de ce peuplement ouvrent cependant sur un autre univers de référence. Si c'est bien dans le contexte de la domination coloniale européenne que la cité marchande se fixe dans la durée et se développe dans la forme du comptoir, sa spécificité est alors en effet d'être investie dans son peuplement, dans son système économique et jusque dans l'agencement de ses formes par une population d'origine chinoise.

Or, ainsi que le relève Joseph Needham (11), rien ne semble plus étranger à l'urbanité chinoise que la cité marchande : "(...) la conception européenne de l'état-cité fut inconnue dans la culture et la civilisation chinoise"; cette distinction fondamentale qu'inscrit l'histoire urbaine chinoise par rapport à la formation des villes occidentales est intimement liée au statut des marchands dans la cité: "Le mépris pour le marchand caractérisa la pensée chinoise dès les premiers temps (à l'opposé de la conception arabe); l'énumération classique des quatre rangs de la société mentionne d'abord les lettrés, ensuite les fermiers, puis les artisans et en dernier lieu, les marchands".

Non pas que les marchands eussent été de tout temps exclus de l'espace urbain et ravalés aux rangs sociaux inférieurs que leur attribuait le schéma confucéen, mais dans le sens où les marchands étaient résolument écartés, quel que fût leur degré de richesse, de la tâche d'instauration et d'édification de la cité - leurs "guildes" étant en outre dépourvues de tout pouvoir réel sur les villes; ville close, murée, que ses caractéristiques d'orientation, sa symbolique rapprochent des cités centrées des royaumes agraires de l'Asie du Sud-Est (12), la cité impériale est avant tout le fait du prince et n'est, à proprement parler, pas faite pour le marchand (13).

Fig.7

(11) Joseph NEEDHAM, La science chinoise et l'Occident (Le Grand Tirage), Paris, Ed. du Seuil, 1973, p. 258.

(12) Cf. Paul WHEATLEY, The Pivot of the Four Quarters, op. cit.

(13) Cf. Etienne BALAZS, La Bureaucratie Céleste. Recherches sur l'économie et la société de la Chine traditionnelle, Paris, Gallimard, 1968.

Cette jonction entre une population chinoise émigrante et la formation de la ville marchande de l'Asie du Sud-Est, marquée au point que le terme de Chinois y soit fréquemment utilisé comme synonyme de commerçant, ne laisse donc pas de surprendre. Celle-ci s'opère, de fait, bien avant la pénétration européenne, le pouvoir impérial chinois ayant lui-même engagé ce mouvement d'ouverture commerciale en direction des sultanats et des royaumes bordant la Mer de Chine méridionale (14). Les premiers établissements chinois importants de l'Archipel, tel le port de San-fo ts'i (Srivijaya, capitale d'une puissante thalassocratie établie près de Palembang - Sumatra), accueillant à la fois des jonques de Chine et des navires en provenance de l'Inde, datent du XIII<sup>e</sup> siècle. L'installation d'établissements commerciaux chinois dans les principautés malaises du littoral s'est ensuite poursuivie, mais les contacts se sont véritablement intensifiés sous la dynastie Ming, avec la fondation et l'essor de Malaka (première moitié du XV<sup>e</sup> siècle) (15).

Les mouvements de population liés à ces échanges commerciaux, "encadrés" dans un premier temps par le commerce extérieur chinois et donc par l'Empereur qui en détenait le monopole, se traduisait avant tout par la présence temporaire de négociants et de marins. Ils donnèrent cependant lieu à la fixation permanente de certains d'entre eux qui, épousant des femmes malaises, firent souche, notamment en Malaka où l'on trouve les plus anciens cimetières chinois de l'espace malais.

Mais si la présence chinoise se traduisit par un renforcement de la "fonction urbaine" marchande et s'accompagna de l'introduction de constructions en maçonnerie à usage profane, en particulier pour les magasins de stockage (gedong/godown) (16), elle prenait place dans un cadre cosmopolite où la prépondérance chinoise ne trouvait pas sa tra-

(14) C.P. FITZGERALD, The Southern Expansion of the Chinese People, "Southern Fields and Southern Ocean", Londres, Barrie and Jenkins, 1972, pp. 1-18 et 79-99.

(15) Victor PURCELL, The Chinese in Malaya, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1967, pp. 1-38.

(16) Anthony REID, "La structure des villes du Sud-Est asiatique (XV<sup>e</sup> - XVII<sup>e</sup> siècle)" Urbi, 1, 1979, pp. 82-96.

duction dans l'organisation et la morphologie urbaines. Et ce n'est véritablement que dans le contexte de la pénétration européenne que les Chinois du Nanyang vont se révéler comme bâtisseurs de villes.

En stimulant les échanges, la présence européenne a incontestablement favorisé l'immigration chinoise et contribué à la fixer; cependant, le mouvement migratoire concerne non seulement les pôles de colonisation européenne, mais aussi bien la thaïlande (Ayutthaya puis Bangkok) que les sultanats de la péninsule malaise, notamment celui de Johore, au XVIIIème siècle - les péripéties politiques de l'Empire chinois activant par ailleurs le départ des populations des provinces du Sud. Ce mouvement, échappant à l'autorité impériale, parfois dirigé contre elle et présentant un caractère illégal à ses yeux, va aussi gagner - principalement dans le courant du XIXème siècle -, d'autres couches de population, notamment des populations rurales pauvres de la Chine du Sud, celles-ci trouvant à s'employer chez des chinois aisés déjà établis dans la région, en quête de main-d'oeuvre pour leurs activités en expansion (négoce, mines, plantations, commerce de détail, flotte commerciale). Cette insertion, d'abord temporaire, des immigrants pauvres, gagnera progressivement en permanence, contribuant à créer un marché pour le commerce de détail, et finalement, à recomposer toute une hiérarchie sociale depuis l'entrepreneur capitaliste jusqu'au coolie et au marchand ambulant.

Fig.8

C'est sur cette base que se consititue la socialité urbaine chinoise en Asie du Sud-Est, et que celle-ci trouve les conditions d'une expression urbaine tout à la fois originale et répétée dans tous les lieux d'implantation commerciale chinoise : le principe du compartiment chinois en maçonnerie.

Forme majeure d'insertion urbaine et élément générateur des "villes chinoises" (Chinatowns) du Nanyang, le compartiment chinois est à l'image de la position particulière des communautés chinoises de l'Asie du Sud-Est. On retrouve, en effet, les traces originaires de cette forme, associant l'échoppe et la résidence, dans les grandes villes des provinces du Sud de la Chine (telle Canton), provinces dont proviennent majoritairement les immigrants chinois du Nanyang; mais l'"habitation commerciale" y partageait alors la position de la population marchande qui l'occupait : elle figurait en ville telle une

"pièce rapportée", épousant les contraintes de la topologie officielle et non en tant qu'élément générateur de l'organisation urbaine. Ce n'est pourtant pas dans le contexte de relative autonomie des minorités des cités marchandes asiatiques, mais à nouveau sous l'égide d'un pouvoir fort, "édificateur de villes", celui de la colonisation européenne, que cette forme a trouvé les conditions d'un transfert et d'une prolifération sans précédent en Asie du Sud-Est (sous l'influence des formes européennes d'administration et d'organisation de l'espace, cette forme gagne aussi bien les territoires non colonisés, telle la Thaïlande avec le réagencement de Bangkok dans la seconde moitié du XIXème siècle selon le même principe de trame viaire et de rues marchandes à majorité chinoise).

L'inversion que l'insertion marchande chinoise opère, dans ce cadre, par rapport au schéma hiérarchique originel revient alors à placer l'élément social que la tradition chinoise tendait, sinon à marginaliser, du moins à "contenir" dans la position sociale et dans l'espace qui lui étaient assignés, en position centrale dans le système urbain et le compartiment en position de principe générateur de l'espace urbain : si celui-ci est également tenu de se plier aux tracés viaires et à la réglementation de la construction imposés par les autorités, il est ici libéré des entraves urbaines qui étaient celles de la ville chinoise de l'Empire pour constituer la ville chinoise marchande, selon sa propre logique de développement et de prolifération, intégrant les innovations technologiques et composant avec les styles architecturaux qui traversent la période coloniale, puisant dans les registres ornementaux européens tout en conservant certains traits d'origine. Les entraves au développement de cette forme sont d'autant mieux levées, dans les villes coloniales britanniques, que les Anglais y réalisent, plutôt que des villes "à l'européenne" à la manière des Espagnols à Manille et des Hollandais à Batavia, des villes sino-coloniales, ainsi de Singapour, véritable idéal-type de la ville marchande du Nanyang, où la "ville régulière" correspond largement à l'ensemble constitué par l'ancienne et la nouvelle Chinatown.

De cette situation ambiguë dérive un mode particulier de relation de la population chinoise à l'espace urbain qui, traversant sa morphologie, mais aussi bien ses conditions de "fabrication", ne relève pas



plus de la simple reconduction de l'urbanité traditionnelle chinoise que de la simple soumission directe aux prescriptions éditaires coloniales.

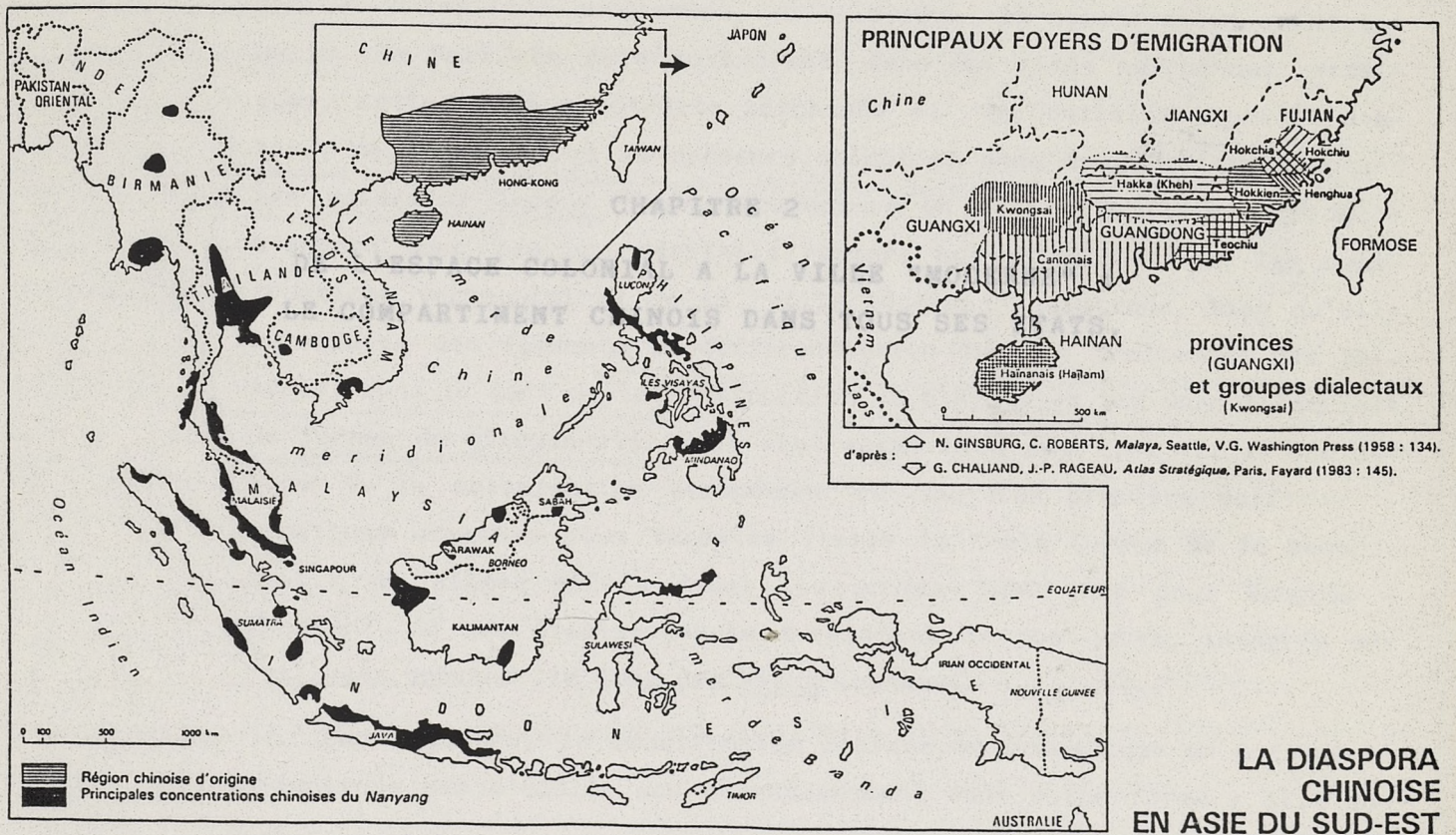
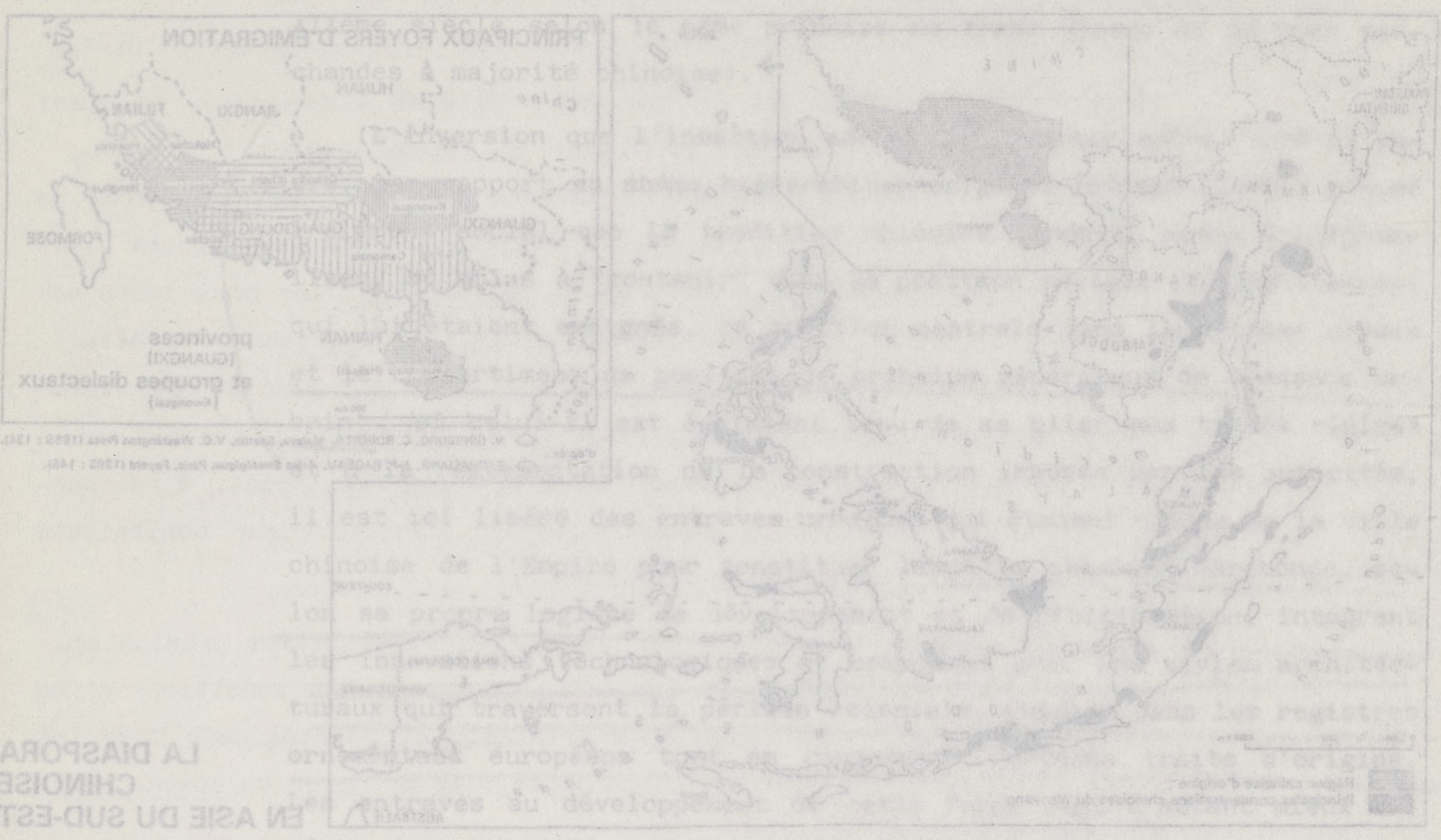


Fig. 8 : LA DIASPORA CHINOISE EN ASIE DU SUD-EST (A). SES PRINCIPAUX FOYERS D'EMIGRATION : provinces et groupes dialectaux (B.) Sources : G. CHALIAND, J.-P. RAGEAU, *Atlas stratégique*, Paris, Fayard, 1983, p. 145. N. GINSBURG, C. ROBERTS, *Malaya*, Seattle, V.G. Washington Press, 1958, p. 134

plus de la simple reconstruction de l'édifice traditionnel chinois  
 que de la simple soumission directe aux prescriptions éditoriales co-  
 loniales. Les auteurs ont cherché à saisir les conditions de cette  
 évolution. L'analyse de la situation géographique et humaine de la  
 région a permis de mieux comprendre les facteurs de cette évolution.  
 Les auteurs ont cherché à saisir les conditions de cette évolution.  
 Les auteurs ont cherché à saisir les conditions de cette évolution.



LA DIASPORA  
 CHINOISE  
 EN ASIE DU SUD-EST

Fig. 8 : LA DIASPORA CHINOISE EN ASIE DU SUD-EST (A) . SES PRINCIPAUX  
 FOYERS D'EMIGRATION (B) .  
 Sources : G. CHAILAND, J.P. RACEAU, Atlas géographique, Paris, Fayard, 1983,  
 p. 145. N. GIBSON, C. ROBERTS, Malaya, Seattle, V.G. Washington  
 Press, 1965, p. 143.

relation de réciprocité entre les deux populations. Les auteurs ont cherché à saisir les conditions de cette évolution.

## 2.- DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE "MODERNE" LE COMPARTIMENT CHINOIS DANS TOUS SES ETATS.

L'association de l'échoppe et de la résidence n'est évidemment pas une donnée particulière à l'Asie du Sud-Est, on la retrouve aussi bien dans les cités marchandes du bassin méditerranéen, ou du nord de l'Europe, que dans les villes portuaires de la Chine du Sud; en outre, cette "forme" n'implique aucunement, en elle-même, la construction en maçonnerie. En fait, en Asie du Sud-Est, dans les cités marchandes asiatiques, cette unité construite marchande et résidentielle apparaît d'abord, déjà associée à la présence chinoise, dans des constructions utilisant les matériaux locaux (bois, couverture en atap<sup>\*</sup>, pailloles...); elle

### CHAPITRE 2

DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE "MODERNE" : que, bien qu'elle  
LE COMPARTIMENT CHINOIS DANS TOUS SES ETATS. ait des toitures, dans le fait de la construction de plain-pied, ou dans l'esquisse de formes de mitoyenneté. Ceci vaut aussi bien pour les villes des débuts de la colonisation européenne ou pour les premiers édifices créations urbaines plus tardives (telle la Kuala Lumpur de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle avant les années 1880) que pour Bangkok - Thonburi où ces établissements subsistent de nos jours, intégrés aux "villages urbains" le long des klong (canaux).

Par ailleurs, la construction profane ou domestique en maçonnerie n'impliquent pas d'emblée son investissement dans cette forme : elle intervient d'abord, dans le contexte colonial, aux fins de la défense et de la protection des intérêts des Européens (ports, résidences européennes, magasins de stockage) et principalement aux fins de la protection des marchandises en ce qui concerne les minorités marchandes asia-

\* Terme malais désignant les toitures fabriquées à partir de branchages et de feuillages de palmier et bananier.

CHAPITRE 2

DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE "MODERNE" ;  
LE COMPARTIMENT CHINOIS DANS TOUTS SES ETATS.

2.- DE L'ESPACE COLONIAL A LA VILLE "MODERNE"  
LE COMPARTIMENT CHINOIS DANS TOUS SES ETATS.

L'association de l'échoppe et de la résidence n'est évidemment pas une donnée particulière à l'Asie du Sud-Est, on la retrouve aussi bien dans les cités marchandes du bassin méditerranéen, ou du nord de l'Europe, que dans les villes portuaires de la Chine du Sud; en outre, cette "forme" n'implique aucunement, en elle-même, la construction en maçonnerie. De fait, en Asie du Sud-Est, dans les cités marchandes asiatiques, cette unité construite marchande et résidentielle apparaît d'abord, déjà associée à la présence chinoise, dans des édifices adoptant les matériaux locaux (bois, couverture en atap\*, pailloles...); elle n'engage donc pas une véritable rupture morphologique avec les constructions vernaculaires de la "ville végétale" asiatique, bien qu'elle introduise des éléments de différenciation dans le traitement des toitures, dans le fait de la construction de plain-pied, ou dans l'esquisse de formes de mitoyenneté. Ceci vaut aussi bien pour les villes des débuts de la colonisation européenne ou pour les premiers édifices créations urbaines plus tardives (telle la Kuala Lumpur de la seconde moitié du XIXème siècle avant les années 1880) que pour Bangkok - Thonburi où ces établissements subsistent de nos jours, intégrés aux "villages urbains" le long des klong (canaux).

Par ailleurs, la construction profane ou domestique en maçonnerie n'implique pas d'emblée son investissement dans cette forme : elle intervient d'abord, dans le contexte colonial, aux fins de la défense et de la protection des intérêts des Européens (ports, résidences européennes, magasins de stockage) et principalement aux fins de la protection des marchandises en ce qui concerne les minorités marchandes asia-

\* Terme malais désignant les toitures fabriquées à partir de branchages et de feuillages de palmier et bananier.

tiques, chinoises notamment (17). Et lorsque ces dernières investissent la construction en maçonnerie, c'est d'abord, dans la Malacca hollandaise, à l'écart des usages commerciaux sous la forme de résidences urbaines mitoyennes (terrace houses).

En revanche l'articulation entre les tracés viaires et la trame commerciale résidentielle des compartiments en maçonnerie, qu'elle prenne argument des nombreux incendies qui affectent la ville pionnière "végétale" (Penang, Kuala Lumpur) ou qu'elle résulte d'une volonté de fondation d'un ordre urbain (Singapour) ou de modernisation (Bangkok), s'inscrit dans une rupture morphologique écartant (du moins provisoirement, voire symboliquement) la construction végétale de la définition urbaine; cette configuration urbaine faisant des Chinatowns la marque même de l'urbanité, non seulement confère aux Chinois droit de cité, mais leur attribue une position privilégiée dans les nouveaux systèmes urbains et dans leur mode d'extension - position se démarquant des établissements ruraux par ses formes mêmes d'installation, ce qui n'était pas le cas des kampung ou compounds des cités marchandes asiatiques en dépit des regroupements ethniques qui y prévalaient. En outre, si cette configuration nouvelle des villes du Sud-Est asiatique exclut largement, et pour ainsi dire visuellement, les populations "autochtones", en revanche elle matérialise le réseau urbain et commercial chinois qu'elle balise par delà les délimitations territoriales et coloniales.

Le compartiment chinois résulte ainsi d'une généalogie complexe où se combinent à la fois matériaux, références typologiques et architecturales et espaces sociaux issus du monde multiple de l'échange et de la colonisation. C'est cette généalogie que nous tenterons d'élucider en examinant successivement ses conditions d'apparition et de codification dans l'espace malais - de la Malacca portugaise et hollandaise aux Etablissements britanniques du Détroit et à Kuala Lumpur - et ses conditions de diffusion en Thaïlande - à l'origine du développement "moderne" de Bangkok.

(17) W.F. WERTHEIM, East-West Parallels. Sociological Approaches to Modern Asia, La Haye, W. Van Hoeve Ltd., 1964, (Ch. III : "The Trading minorities in Southeast Asia").

2.1. Les résidences urbaines chinoises de la Malacca hollandaise : émergence d'une forme architecturale urbaine.

Ainsi que le relève Denys Lombard dans son article introductif consacré aux "Villes coloniales" (18), les villes de la période pionnière de la colonisation occidentale en Asie du Sud-Est ne sont pas d'emblée instauratrices de "modèles urbains". Elles prennent corps au sein d'un réseau urbain et social commercial préexistant - et parfois préétabli sur les mêmes sites : Malacca, Manille , présentant ses propres principes d'organisation et d'édification avec lesquels les "modèles européens" sont tenus de composer. "Modèles" auxquels viennent se superposer ceux issus de la colonisation européenne sur d'autres territoires : l'Amérique Latine pour la colonisation ibérique, l'Inde pour la colonisation britannique).

La figure urbaine ordinatrice, tant pour les cités marchandes asiatiques que pour les comptoirs européens, est sans doute ici celle de la Malaka du XVème siècle qui, à mesure qu'elle était intégrée et concurrencée par les nouveaux établissements urbains (asiatiques, tel Banten/Bantam, sur la côte nord-ouest de Java, ou européens, Batavia-Jakarta, puis Penang et Singapour) a elle même décliné en diffusant son "modèle" : "d'un côté le palais du Sultan - ou la citadelle des conquistadors, siège de la garnison et du pouvoir politique; de l'autre, le quartier marchand où les négociants, souvent chinois, se regroupent par ethnies"(19).

Ce sont en effet ces principes de division et de segmentation des espaces selon les fonctions et les ethnies (plus tard repris, accentués et codifiés dans la formation urbaine coloniale) plus que ses spécificités architecturales et morphologiques qui font de Malaka la référence primordiale pour l'examen de la formation "moderne" de la ville marchande. Référence primordiale pour notre démarche en raison également de la position-clé qu'occupe cette "ville faite pour le commerce" (20) dans les échanges marchands du XVème au XVIIIème siècle,

(18) Denys LOMBARD, "Villes coloniales", Urbi, 6, oct. 1982, pp. 3-4

(19) Ibid., p. 4.

(20) Formule de Tomé Pires reprise par P. WHEATLEY comme titre de son chapitre consacré à la géographie de Malacca au XVème siècle (Op. cit. Pt VII, ch. XX, p. 306 seq.

motivant l'intérêt des puissances coloniales européennes (Portugal, Hollande, puis, quoique à un moindre degré du fait de la création d'un comptoir concurrent à Penang, par la Grande-Bretagne).

En outre, cette cité marchande a été amenée à établir précocément, des relations politiques et commerciales avec l'Empire chinois : au début du XVème siècle peu de temps après sa fondation, la principauté, cherchant probablement à se soustraire à la domination du Siam dont elle était formellement vassale, se tourne vers la protection chinoise à la faveur de la visite d'un émissaire de l'Empereur (Yin-Ch'ing en 1403); après avoir payé tribut à l'Empire, le prince (Parameswara) est alors nommé roi de Malacca par l'Empereur (1405) et la principauté élevée à la dignité d'Etat selon les rites chinois :

"Les anciens chefs honoraient les montagnes et les fleuves, fixaient les limites, conféraient les titres nobiliaires et installaient les états feudataires afin de manifester leur faveur envers les peuples lointains et prouver que nul n'est écarté. Nous déclarons la Montagne Occidentale comme Montagne de l'Etat et marquons celle-ci d'une inscription" (21).

#### 2.1.1. Figure inaugurale : la ville comme espace de colonisation

Malaka constituait déjà un port commercial florissant, jouissant d'une position privilégiée sur les routes commerciales lui permettant de contrôler le commerce maritime sur le Détroit (d'Albuquerque, son conquérant portugais dira que jamais un navire ne s'y est perdu). Enjeu d'importance puisque contrairement à d'autres principautés maritimes de la péninsule et de Sumatra, Malaka ne commercialisait pas des produits de son hinterland ou de territoires proches, mais faisait avant tout fonction d'entrepôt (à la manière de ce que sera, quatre siècles plus tard, Singapour), s'approvisionnant en denrées alimentaires à l'extérieur. Aussi, sa richesse dépendant de l'ensemble des flux commerciaux transitant par le Détroit, ses souverains successifs se sont attachés à assurer sa suprématie sur le Détroit, en faisant une "mer privée", contraignant les navires à emprunter le passage et payer

(21) Yung-lo-shih-lu (ch. 38,3 b.), cité d'après WANG Gungwu, Community and Nation. Essays on Southeast Asia and the Chinese (textes sélectionnés par Anthony REID), Singapour-Sidney, Heinemann et Allen and Unwin, 1981, p. 93.



leurs droits, et à étendre son emprise sur les côtes voisines : à la fin du XVème siècle, Malaka atteignait la dimension d'une véritable thalassocratie.

Cette position particulière de principal lieu d'échanges de l'Asie du Sud-Est, de passage obligé pour les échanges entre l'Inde et l'archipel comme sur la route des épices en direction de l'Occident (22) ouvre également cet espace aux influences externes : les souverains se convertissent à l'islam (celui-ci avait déjà pénétré dans d'autres ports à la faveur des échanges commerciaux avec le Moyen-Orient), dont Malaka deviendra, par le jeu d'alliance des mariages royaux, un important pôle de diffusion dans la péninsule malaise. L'intensité et la diversité des échanges ouvrent également ce territoire à une grande diversité de peuplement : Arabes, Bengalais, Gujrati, Tamouls, Perses (T.Pires y relève non moins de 84 langues et dialectes distincts), constituaient une société cosmopolite (ayant pu atteindre dit-on, 100 000 habitants, soit un peuplement supérieur à celui de Lisbonne) lors de l'incursion portugaise (1511).

La prééminence de la fonction marchande et la diversité ethnique qu'elle impliquait trouvaient leur transcription dans l'organisation urbaine, mais non, semble-t-il, dans l'émergence de nouvelles typologies de l'habitat. Les diverses communautés marchandes étaient en effet organisées en kampung (villages urbains, "quartiers") placés chacun sous la responsabilité d'un notable, selon un principe commun aux cités marchandes asiatiques : Aceh, Banten, Makassar (23); les négociants occupaient aussi des maisons en bois au nord du fleuve, les seules constructions en pierre semblant avoir été les magasins d'entrepôt (gedong/godowns), partiellement enterrés, situés dans le centre marchand; un pont marchand (le marché étant désigné comme "marché des Javanais"), menait à la rive Sud où se trouvaient le palais du Sultan (Kraton), ainsi que des villages d'Orang Laut (tribu de marins : pêcheurs, navigateurs, pirates).

(22) Une autre raison conférait à la position de Malaka un caractère unique, à savoir le régime alternant des vents de mousson (mousson d'été soufflant du sud-est, mousson d'hiver soufflant du nord-ouest), s'imposant au mouvement des navires entre l'Inde d'une part, l'archipel et l'Extrême-Orient d'autre part, faisant de son port un lieu de transit et un point de rupture de charge idéal, centre de collecte des produits de l'archipel et de distribution des textiles indiens.

(23) Cf. Anthony REID, "La structure des villes du Sud-Est asiatique (XVème-XVIIIème siècle)", Urbi, 1, pp. 82-96.

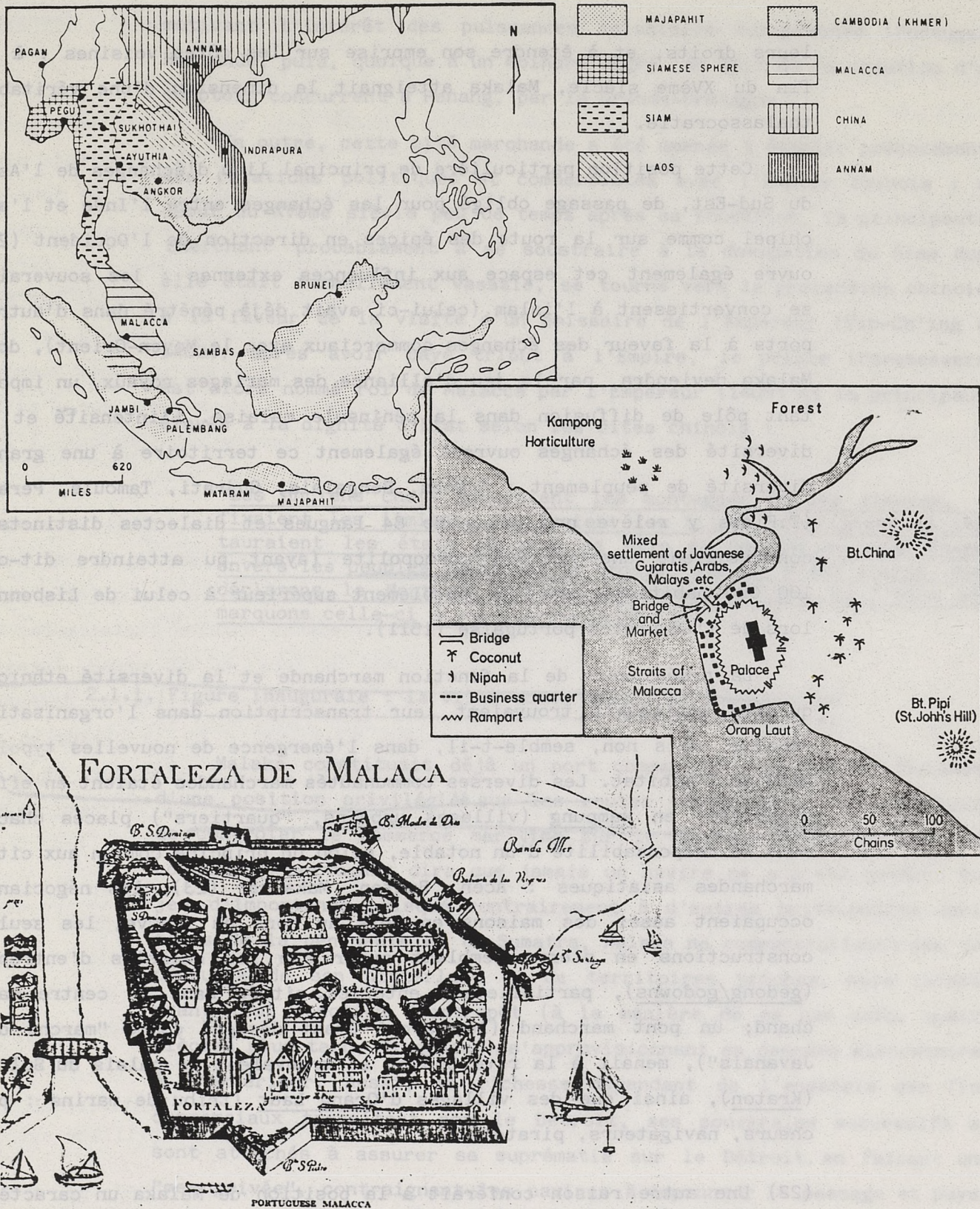


Fig. 9 : DE LA MALAKA MALAISE DU XV<sup>ème</sup> siècle (A1, A2)  
 A LA MALACCA PORTUGAISE DES XVI<sup>ème</sup>-XVII<sup>ème</sup> siècle (B)  
 Source : T.G. McGEE, *The Southeast Asian City*, op.cit., p. 41 et pl. 12 (hors texte)  
 LIM Heng Kow, *The Evolution of the Urban System in Malaya*,  
 Kuala Lumpur, Penerbit Universiti Malaya, 1978, p.13.

Fig. 9 L'occupation portugaise, bien qu'elle ait duré près de 130 ans, ne semble pas avoir entraîné une modification fondamentale de l'espace marchand, car l'introduction d'éléments morphologiques occidentaux a principalement concerné leur espace propre et les défenses de la cité. Jusqu'alors, la cité n'était que faiblement protégée par des enceintes de bois fermées par des portes, des "miradors" de guet et des clôtures à l'échelle des divers kampung (cette faible protection ayant, du reste, facilité la conquête portugaise). Les Portugais construisent une forteresse ("A Famosa") en pierre et en latérite et entourent la ville portugaise, installée sur l'ancien site du Palais du Sultan (colline Saint-Paul) d'un rempart de 6 m de haut et de 1,50 m d'épaisseur; cette muraille abrite la résidence du Gouverneur et des autres officiels, l'hôtel de ville, les bâtiments administratifs, les églises et hôpitaux, constructions en maçonnerie qui ont donné lieu à l'ouverture des premières carrières. C'est, en effet, dans ce cadre qu'apparaissent les premières constructions en pierre construites sur des fondations, en particulier de grandes demeures en pierre et en bois, construites sur des rues étroites (en bordure et sur les versants de la colline centrale), ainsi que le principe de l'arcade méditerranéenne qui trouvera, ultérieurement, un développement remarquable dans les quartiers commerciaux. Mais le maintien de la bipolarité entre espace politico-administratif et espace marchand pendant cette période a en quelque sorte soustrait ce dernier aux modifications morphologiques et technologiques du système urbain (24), si ce n'est par l'apport des couvertures en tuiles (sur des maisons contruites en bois) pour les maisons chinoises du quartier de Transqueira, ces tuiles étant fabriquées localement par des Chinois originaires du Fou-kien (Fujian).

La colonisation portugaise s'est, en outre, accompagnée de mouvements de populations : les Gujrati, fidèles au Sultan, le suivent à Aceh, et, par conséquent, y déplacent leur commerce, tandis que les marchands Tamouls donnent leur appui aux Portugais. En outre, si cer-

(24) T.G. Mc GEE, The Southeast Asian City, Londres, G. Bell and Sons, pp. 39-41 et LIM Heng Kow, The Evolution of the Urban System in Malaya, Kuala Lumpur, Penerbit Universiti Malaya, 1978, pp. 12-20.

tains kampung datant de la période précédente se maintiennent, les différenciations ethniques au sein des communautés marchandes apparaissent plus clairement et les lignes de démarcation se renforcent; ainsi, dans le faubourg de Upe (Upeh), principal lieu de concentration, chaque groupe de marchands étrangers dispose d'un "quartier" spécifique, parmi lesquels un kampung Kling (indien) et un kampung China (chinois).

Pendant, en dépit des contacts diplomatiques et commerciaux avec la Chine et de certaines traces de la présence chinoise dans les toponymes ainsi que dans les sources chinoises (25), la communauté chinoise ne semble guère avoir atteint dans la période antérieure à la colonisation portugaise et au cours de celle-ci un nombre suffisamment important pour marquer la structure urbaine de façon significative : avant l'occupation hollandaise, le nombre des résidents permanents chinois paraît n'avoir jamais excédé trois cents à quatre cents personnes, et le commerce asiatique était alors en grande partie contrôlé par les marchands indiens, les négociants chinois préférant s'installer à Java (et, dans les premières décennies du XVII<sup>ème</sup> siècle, dans la Batavia hollandaise), peut-être en raison des fortes taxes dont les Portugais frappaient les marchandises chinoises et des exactions opérées par les autorités officielles.

(25) En ce qui concerne les toponymes, on note l'existence d'une colline désignée comme Bukit China (colline de Chine ou des Chinois) où un excellent réservoir d'eau aurait été creusé par des Chinois sous le règne du Sultan Mansur Shah (circa 1459), cette colline ayant également servi de site à l'établissement ultérieur d'un cimetière chinois, mais les inscriptions ne permettent guère d'y remonter au-delà du milieu du XVII<sup>ème</sup> siècle (période hollandaise). Par ailleurs, selon d'Albuquerque, l'un des quatre chefs de port (Sjahbandar) aurait été chinois et les sources chinoises mentionnent le mariage d'un Kapitan China (chef de communauté) avec une fille du second roi de Malaka, ce qui supposerait la présence d'une communauté chinoise relativement permanente.

Il est également intéressant de noter, du point de vue de notre approche qui inclut une réflexion sur les matériaux, que le premier roi de Malaka occupait une demeure en bois, mais couverte en tuiles, celles-ci ayant été apportées et laissées sur place par l'amiral Cheng-Ho, envoyé de l'Empereur Yung-Lo.

Pour l'analyse détaillée des questions relatives à la présence chinoise à Malaka, nous renvoyons à l'ouvrage fondamental de Victor PURCELL, The Chinese in Malaya, op. cit., pp. 18 seq..

### 2.1.2. La colonisation hollandaise et les résidences urbaines chinoises

En revanche, la colonisation hollandaise a stimulé un mouvement des Chinois de Batavia en direction de Malacca : les effectifs chinois dépasseront les deux milliers au milieu du XVIIIème siècle et la dizaine de milliers au XIXème siècle.

La ville ayant été en majeure partie détruite lors du siège hollandais (1640-1641), au point que les habitants qui y restaient durent construire des pailloles provisoires en bambou en dehors de la ville, c'est dans un nouveau contexte urbain qu'à la faveur d'un essor démographique (où interviendront les inter-mariages avec les population locales) et de la fortune de leur négoce, les Chinois seront appelés à imprimer de leur marque spécifique la nouvelle structure urbaine, caractérisée par la diffusion des constructions en maçonnerie (résidences en briques, à l'écart du centre, couvertes en tuiles rouge-oranger, aux façades Renaissance et aux plafonds hauts, introduites par les Hollandais à Bukit China Road notamment, style largement intégré par la suite par les Eurasiens locaux) : selon le rapport de 1678 du Gouverneur hollandais Balthasar Bort (26), on comptait alors 720 habitations (plus 13 en construction) dont 137 en briques et 583 en matériaux végétaux (construction en bois, couverture en atap); or, les Chinois sont déjà proportionnellement comme en valeur absolue, les plus nombreux à occuper des constructions en briques, puisque sur un total de 132 maisons, ils occupent 81 maisons en briques (au début du XIXème siècle, les artisans maçons chinois seront réputés pour leur travail de la brique et celle-ci deviendra un produit d'exportation de la Malacca britannique).

Ainsi, c'est sous la domination hollandaise de Malacca qu'y apparaissent les premières formes d'habitation urbaine chinoise en maçonnerie (27), l'émergence de cette forme désignée en anglais par le terme de terrace house (rendant compte de la mitoyenneté) témoigne

(26) Balthasar BORT, "Report on Malacca", traduit par M.J. BREMNER, Journal of the Royal Asiatic Society, Malayan Branch, 1927, vol. 5, Pt 1, cité d'après V. PURCELL, op.cit., pp. 29-30.

(27) Dans la Batavia hollandaise, un édit de 1633, avait déjà étendu au faubourg occidental, occupé par des Chinois, l'obligation de construire en maçonnerie, antérieurement limitée à la ville intramuros (Kota Inten).

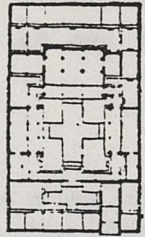
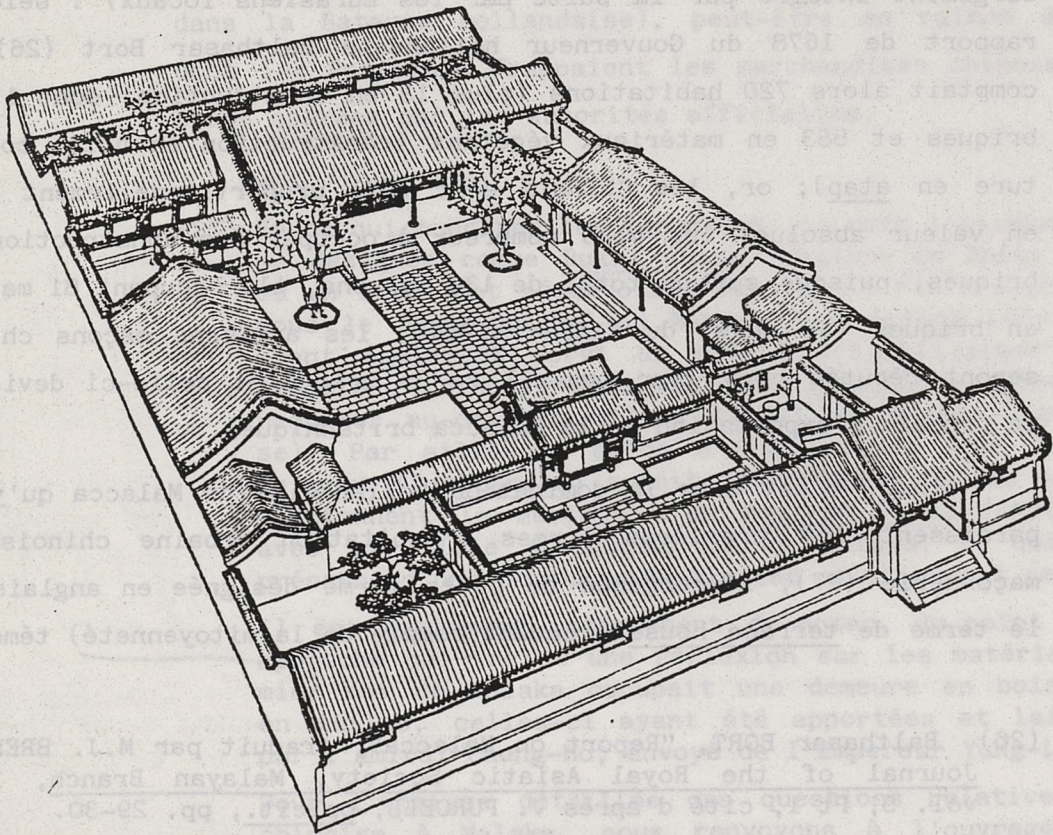


Fig.10 : PEKIN : HABITATIONS A COURS (SIHEYUAN)  
D'après Georges BERREBY, *Architecture contemporaine*, Paris,  
U.P.A. n° 6, 1984, pp.20-24 (mémoire de fin d'études).

de la permanence d'une fixation locale des Chinois de Malacca, également lisible dans le fait des inter-mariages des négociants avec des femmes autochtones et dans la présence d'un important cimetière chinois, prouvant que les dépouilles mortuaires chinoises n'étaient pas rapatriées en Chine (peut-être en signe d'opposition au pouvoir mandchou ?). Les Chinois issus de ces installations précoces dans le Détroit seront désignés, au XIXème siècle, du terme particulier de Baba. Le caractère de cette fixation paraît avoir été si fort que même après le déclin de la cité, consécutif à l'essor de Penang et de Singapour, celle-ci demeurera un lieu de villégiature et de retraite pour les Chinois des Etablissements britanniques du Détroit.

Or, si l'investissement de l'habitation par des matériaux durables pérennise la fixation chinoise et, d'une certaine manière, recompose "à l'extérieur" un fragment de Chine, ce n'est pas d'abord dans la forme classique de l'habitation urbaine à cour (siheyuan), type dominant de l'habitat traditionnel des villes de Chine du Nord, et singulièrement de Pékin (28), que cette recomposition s'opère. Celle-ci intervient bien plus dans la référence aux constructions urbaines de la Chine du Sud dont est originaire la majeure partie des émigrants chinois.

L'exemple le plus caractéristique, de ce point de vue, est celui de Heerenstreet\* (actuelle Jalan Tu Tan Cheng Lock), rue située dans la partie occidentale de la ville, habitée notamment par de riches Baba, et où apparaît, pour la première fois semble-t-il, la parcelle oblongue associée à des constructions chinoises mitoyennes en maçonnerie caractéristiques qui seront celles, répétées et reprises dans toutes les grandes villes de l'Asie du Sud-Est, du compartiment chinois.

Les premières habitations de ce type, construites au cours des premières décennies de l'occupation hollandaise (seconde moitié du XVIIème siècle) se présentent généralement sous la forme d'une succession de corps de bâtiments disposés sur un même axe longitudinal,

\* Rue nommée d'après les dix-sept Messieurs (De Heeren Zeventien) dirigeant la Vereenigde Oostindische Compagnie (V.O.C.- Compagnie hollandaise des Indes Orientales).

(28) Cf. Philippe JONATHAN, Pékin. La restructuration du centre historique de Pékin. Projet d'urbanisme et d'architecture dans le quartier de Shishahai, Paris, Unité Pédagogique d'Architecture n°6 (mémoire de fin d'études, non publié), mars 1982, pp. 85, séq. et annexes.

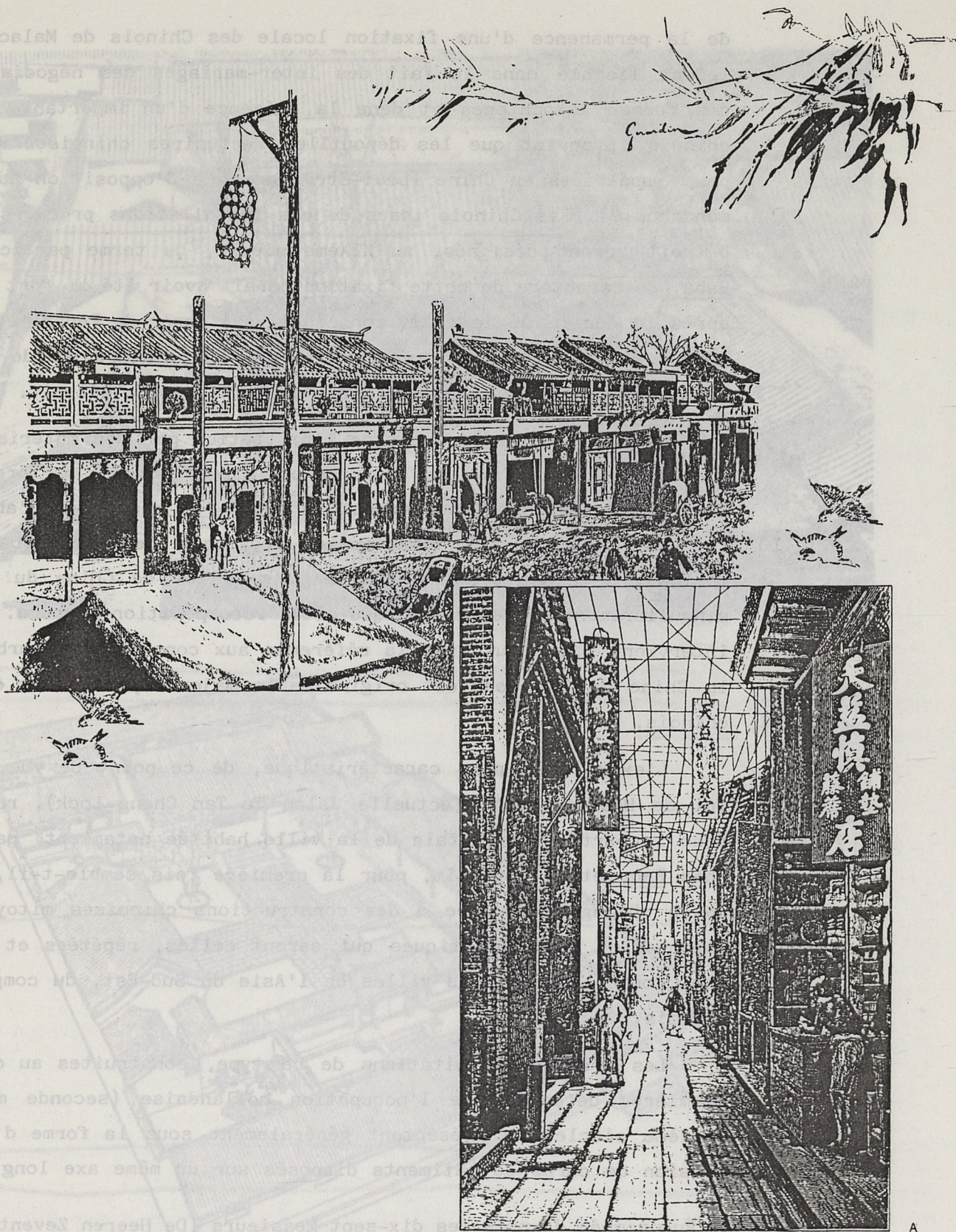


Fig.11 : VILLES CHINOISES : ALIGNEMENTS DE MAISONS MITOYENNES.

A. Rue commerciale de Canton, pavée contrairement aux rues de villes du Nord.

B. Pékin (ici à la fin du XIXème siècle) présente cependant aussi des alignements de

maisons ouvertes sur la voie. Sources : D.G. KOHL, Chinese Architecture in the straits Settlements and Western Malaya : Temples, Kongsis and Houses, K.L., Heinemann Asia, 1984, p.174, Paul BONNETAIN, op.cit., p. 353.



parallèlement à la façade sur rue, et séparés non par des cours mais plutôt par des puits d'aération, chacun des bâtiments étant couvert par une toiture de tuiles. La formation de la rue résulte de la juxtaposition d'éléments de ce type, identiques sinon par leur façade du moins dans le principe, sans que l'effet de continuité soit encore parachevé par l'ouverture latérale du porche couvert en passage continu (arcade ou galerie).

Fig. 12

Ce type de construction et d'organisation de l'espace urbain n'était pas rare dans la Chine du Sud impériale. En effet, les villes portuaires, Canton en particulier, semblent avoir fait exception au principe général d'édification de l'habitation urbaine en Chine sous la forme de l'habitation à cours successives (siheyuan), probablement en raison de leur densité qui, découlant elle-même d'une intense activité commerciale, n'autorisait guère la reconduction du principe des grandes cours et jardins des demeures urbaines du Nord et semble avoir imposé le système des parcelles étroites dotées d'une façade sur rue restreinte. Les cours tendant à rétrécir au point de se ramener à des puits de lumière ou d'aération, l'extension de la maison ne procède plus par l'adjonction de cours, mais par la montée en hauteur, sur deux, voire trois niveaux, et par l'ouverture plus large sur la rue, loggias, étages se prolongeant en encorbellement sur la voie, et ouverture des façades marquant une manière d'extériorisation de l'habitation, à l'opposé de l'habitation introvertie, close par un mur aveugle sur l'extérieur et ouverte sur les cours intérieures, des villes du nord de la Chine.

La reprise de ces principes d'organisation ainsi que d'éléments d'ornementation de la maison de la Chine du Sud manifeste sans doute le désir des riches négociants chinois de marquer leur statut social dans les formes propres à leur société d'origine, en mettant à profit l'importation de matériaux et de main d'oeuvre. Mais cette extériorisation de la richesse tend sans doute à se manifester avec plus de force en territoire étranger, même si dans le cas des premières maisons urbaines de Heerenstreet l'extérieur conserve une certaine modestie d'apparence, l'opulence ne se révélant véritablement qu'à l'intérieur. N'étant plus soumis aux codes édilitaires impériaux, les riches Chinois pourront, par la suite, donner libre cours aux signes extérieurs d'une ascension sociale, avec une surenchère qui n'est pas sans évo-

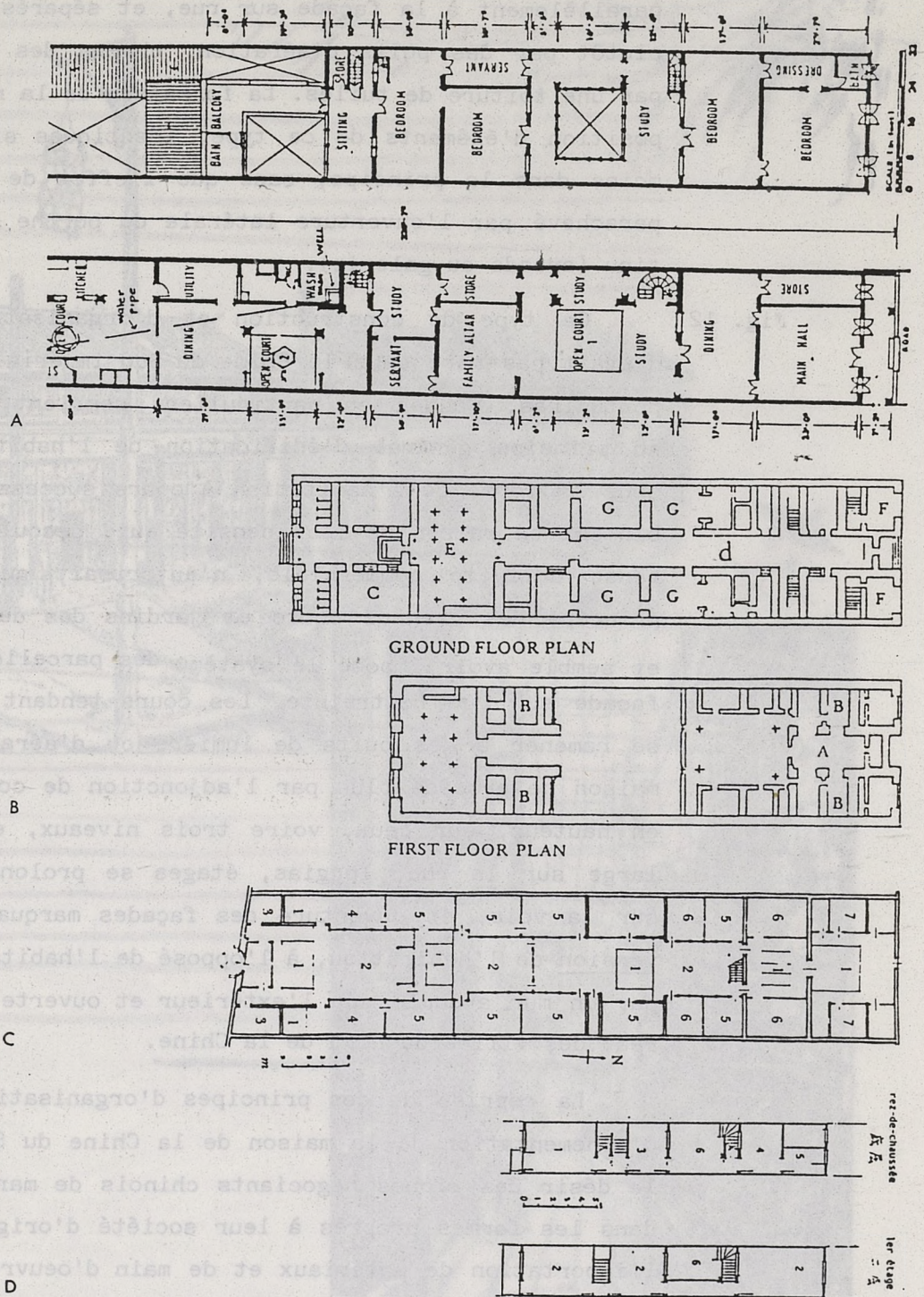


Fig. 12 : MAISONS MITOYENNES SUR PARCELLES OBLONGUES

- A. Terrace house de Malacca (Heerenstreet., n°111)
- B. Résidence de négociant à Canton.
- C. Maison urbaine du xian de Shanghang, province du Fujian
- D. Maison rurale avec boutique de la province du Jiangsu.

Sources : LEE Kip Lin et YEH Diing Shin, "Emerald Hill,..." , art. cit., p.15;  
 D.G.KOHL, op.cit., p. 146  
 LIU Dunzhen, *La Maison chinoise*, Paris, Berger-Levrault, 1980, p.134.  
 P. CLEMENT et al., *La ville chinoise et le commerce* (rapport de recherche)  
 I.F.A., 1984, p.8.

quer l'attitude qui prévaudra chez les colons européens.

Il convient en effet ici de rappeler que l'architecture domestique chinoise, y compris en Chine du Sud, est rarement une architecture en maçonnerie, la construction en pierre étant réservée aux tombeaux et aux édifices "nobles" ou sacrés : l'utilisation de la maçonnerie est en effet tributaire d'une symbolique des matériaux qui n'est pas sans présenter quelques similitudes avec les traditions constructives de l'Asie du Sud-Est ; celle-ci est conçue comme associée à la terre et, par conséquent, appropriée, dans le jeu subtil des correspondances symboliques, à ce qui s'y rattache : dans l'architecture domestique elle concerne les fondations ou l'assise de l'habitation, le bois - élément occupant en lui-même, à l'instar des humains, une position intermédiaire entre le ciel et la terre - étant plus approprié à l'édification de la demeure des hommes. La vigueur de cette symbolique se manifeste également après l'introduction de poteaux en pierre ou brique, dans le traitement extérieur qui en est donné (29).

Un parallèle s'esquisse, de ce point de vue, entre ce "compactage" de l'habitation et son "retournement" ornemental vers l'extérieur d'une part et, d'autre part, les modifications qui affectent la position sociale du marchand dans les comptoirs commerciaux du Nanyang.

Idéalement, et telle qu'elle était en vigueur depuis la dynastie des Han (206 av. J.C.-9 ap. J.C.), la société chinoise admettait quatre rangs : shih (bureaucratie officielle, lettrés), nung (paysannerie), kung (artisans), shang (marchands et boutiquiers), selon cet ordre de "valeurs" décroissantes. En fait, l'enrichissement des couches marchandes a constamment perturbé cet ordre et, ainsi que le relève WANG Gungwu (30), depuis les Sung (960-1275), une hiérarchie

(29) Nous nous appuyons ici plus particulièrement sur l'analyse de David G. KOHL, Chinese Architecture in the Straits Settlements and Western Malaya : Temples, Kongsis and Houses, Kuala Lumpur, Heinemann Educational Books (Asia) Ltd., 1984.

(30) WANG Gungwu, Community and Nation, op. cit., pp. 159-172 ("Traditional leadership in a new nation : the chinese in Malaya and Singapore").



A

B

C

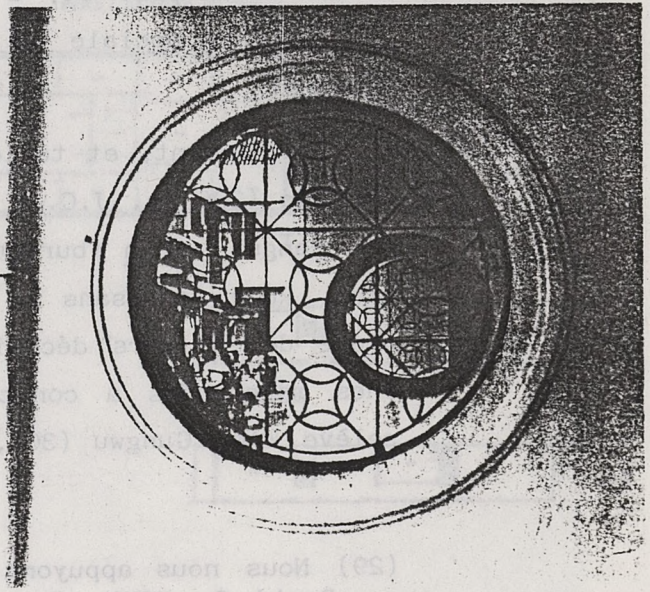


Fig. 13 : MAISONS DE MALACCA

A. 111 Heerenstreet (d'après LEE et YEH, art. cit., fig. 12, p.16.

B. Elément isolé (Photo Ch.G.)

C. Ouverture latérale d'un porche couvert (Photo Ch. G.)

effective est venue se superposer au schéma idéal, plaçant respectivement les marchands et boutiquiers, puis les artisans devant la paysannerie; processus probablement encore plus fortement marqué dans les villes du Sud, plus actives commercialement et moins directement soumises au pouvoir impérial.

Mais ce dernier schéma a lui-même été radicalement subverti dans les communautés chinoises du Nanyang où les marchands tendent à occuper la position prééminente (même si, au sein de la société globale, les administrateurs coloniaux et les potentats locaux pourraient, non sans réserve, être rapprochés des shih de la hiérarchie traditionnelle et si, au sein de la "société" marchande, les hommes d'affaires et négociants européens, protégés par l'administration coloniale, bénéficient d'une position privilégiée).

Cette relative liberté des Chinois du Nanyang par rapport à la hiérarchie, aux codes et rites de la Chine impériale, leur position d'intermédiaire par rapport aux pouvoirs occidentaux, l'utilisation précoce des artisans et de la main d'oeuvre chinoise dans les tâches de construction, permet également aux Chinois aisés de s'ouvrir à d'autres registres typologiques, formels et ornementaux, en l'occurrence ceux véhiculés par les colons européens, mais aussi, à certains égards, par les populations locales, voire d'introduire dans la mixité des styles, des éléments nouveaux, spécifiques.

Fig.13 Ainsi, en ce qui concerne la maison urbaine (de type terrace house) de Malacca, de même que son "modèle" chinois, elle repose généralement sur une plateforme légèrement surélevée (environ 90 cm), et l'on y retrouve l'avancée de l'étage en surplomb sur la rue abritant le porche d'entrée (le plafond du porche reposant sur des poutres portant, à l'origine, sur des colonnes de bois); les matériaux (murs porteurs en briques) et éléments décoratifs utilisés dans le traitement des façades et des ouvertures renvoient également à ce "modèle". Cependant, certains traits distinctifs apparaissent, telle la "loggia" couverte en rez-de-chaussée, ouvrant sur la rue. Celle-ci présente des éléments de séparation par prolongement des murs pignons (séparation que l'on retrouve, au niveau de la toiture, avec le débordement du mur pignon par rapport au faitage), mais aussi

des effets de continuité dans la répétition de ces éléments, leur rythme, et dans les ouvertures de type "oculus" pratiquées sur ces portions de mur mitoyen, amorçant déjà le passage couvert continu ("five-foot way") caractéristique de la trame urbaine des compartiments; les portes "chinoises" sont généralement doublées par des demi-portes désignées par le terme malais de pintu pagar; les colonnes de bois marquant l'entrée seront ultérieurement construites en pierre ou en briques crépies; à l'étage, la façade est rythmée par deux ou trois fenêtres souvent traitées en plein cintres.

L'influence stylistique occidentale sera d'autant mieux intégrée, notamment par l'adoption d'ordres classiques ou composites (dérivés du ionique et du corinthien), que les matériaux ("loggias", colonnes...) trouvent des équivalents occidentaux, et plus encore en raison de l'"extraversion" des édifices à laquelle se prêteront ces mélanges stylistiques.

Ces derniers seront toutefois traversés par des mouvements complexes, l'évolution dans la mixité des styles tendant, notamment dans le cas des constructions chinoises à usage exclusivement résidentiel, à un retour vers l'"authenticité" du modèle - chinois : la maison à cour, ou occidentale : la villa palladienne -, pour finalement s'inscrire dans une séquence "internationale" à la faveur de l'introduction de nouveaux matériaux (béton armé, acier...) et d'un nouveau "vocabulaire" architectural issu du mouvement moderne.

Notons que cette "évolution" de la résidence individuelle aisée des Chinois du Nanyang qui, à partir des formes originelles ici présentées, traverse la quasi-totalité des formations urbaines de l'Asie du Sud-Est, n'adopte pas une trajectoire linéaire; elle transite précisément par le compartiment chinois, qui, tout à la fois, en systématise les caractéristiques architecturales et fixe ses relations à la structure urbaine. Or, dans les demeures de Heerenstreet, font défaut deux "ingrédients" majeurs de la formation du compartiment chinois, du moins du compartiment en dur, à savoir : la liaison marchande-résidentielle et la polarité exclusive du système viaire, éléments-clés qui renvoient conjointement aux formes de structuration urbaine et à la formation des Chinatowns.

En effet, la présence de constructions chinoises associant commerce et résidence à Malacca, comme dans d'autres centres marchands de l'Asie du Sud-Est, est antérieure à l'apparition des maisons urbaines chinoises (et sans doute aussi à la colonisation européenne), mais elle se manifeste alors dans des constructions végétales de plain-pied à un seul niveau, plus proches, morphologiquement des constructions vernaculaires locales et s'intégrant dans une forme urbaine qui demeure largement celle d'un conglomérat de "villages urbains". Ces constructions continuent à se développer sous cette forme dans la période d'émergence des terrace houses en maçonnerie, tout en semblant poursuivre une trajectoire parallèle.

Quant aux maisons urbaines mentionnées, leur orientation semble encore hésiter entre une image sociale exposée sur la rue, celle du notable, sans marque de son activité économique (à l'opposé, l'une des caractéristiques du compartiment sera d'afficher par des enseignes, banderoles et inscriptions, sa fonction commerciale, au point parfois de dissimuler la façade), alors que l'arrière de la maison donne parfois sur la façade maritime, porté par des pilotis de 4,50 m au dessus du littoral (celui-ci ayant été, plus tard, remblayé, ces maisons se trouvent à présent sur des hautes terres, en retrait du littoral), afin de faciliter les liaisons et échanges commerciaux; ceci vaut également pour les maisons construites au bord des cours d'eau.

La jonction entre la structure commerciale-résidentielle et le bâtiment en maçonnerie, reprenant les éléments typologiques du terrace house tout en les adaptant à cette dualité d'usage - mouvement que l'on pourrait également interpréter, du point de vue morphologique, comme celui d'une intégration de la fonction marchande dans la maison urbaine -, s'opère en fait avec l'affirmation de la rue marchande comme vecteur de l'organisation urbaine coloniale. Cependant, les seuls tracés viaires ne suffiront pas à induire cette unité nouvelle de structuration de l'espace urbain qu'est le compartiment en maçonnerie : ainsi, dans le cas de Georgetown (Penang), les tracés coloniaux britanniques ordonnés par Francis Light à la fin du XVIIIème siècle, peu après sa prise de possession de l'île (Prince of Wales Island), serviront d'abord de support à des cons-

### DENSITE DU PEUPEMENT CHINOIS DANS LA PENINSULE MALAISE ET A SINGAPOUR EN 1947

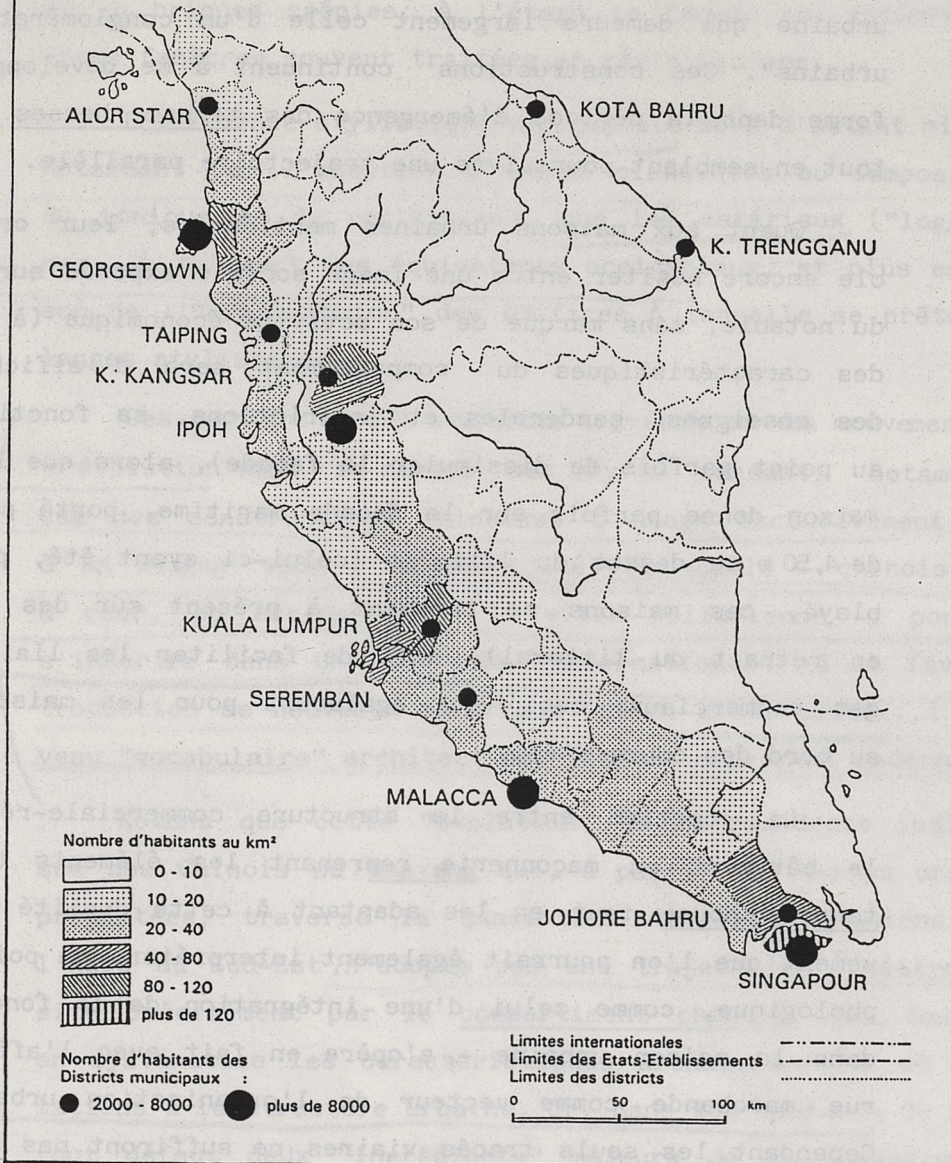


Fig. 14 : LA PENINSULE MALAISE ET SINGAPOUR (1947)  
Prépondérance des anciens Etablissements du Détroit (Georgetown, Singapour, Malacca) dans le peuplement urbain chinois.

Source : D.G. KOHL, op.cit., p.11



tructions commerciales-résidentielles chinoises en bois. Si ces tracés semblent à la fois matérialiser la permanence de l'établissement et offrir aux marchands chinois un cadre de référence propice à la reconduction des "modèles" urbains de la Chine du Sud, encore faut-il que l'enrichissement et la recomposition des familles aient gagné certains segments des communautés chinoises de l'extérieur pour que cette reconduction s'effectue; et plus encore, c'est à nouveau, ainsi que nous le mentionnions dans notre introduction, dans l'affirmation d'un pouvoir fort, en l'occurrence celui de l'administration coloniale de la Compagnie Britannique des Indes Orientales (East India Company, E.I.C.), imposant ses prescriptions édilitaires, sa codification de la construction urbaine, que les conditions d'une telle reconduction, préalable à l'émergence et à la diffusion du compartiment chinois en maçonnerie, seront réalisées.

2.2. Codification et prolifération du compartiment chinois : Les Chinatowns des villes coloniales britanniques du Nanyang vues de Singapour.  
Fig.14

Les incendies qui, du XVII<sup>ème</sup> siècle à nos jours, jalonnent l'histoire des formations urbaines du Sud-Est asiatique, ont sans doute joué le rôle d'agent actif dans la constitution de la ville sino-coloniale du Nanyang, activant la disqualification de la construction végétale comme forme de construction urbaine dans des espaces densifiés et permettant, du même coup, aux Occidentaux d'imposer des formes urbaines plus adéquates à leur idéal urbain - non sans quelques mouvements involutifs sur ce point (31) - ainsi que d'en étendre le principe aux espaces occupés par les "minorités" marchandes,

(31) Signalons plus particulièrement l'abandon de la ville basse de Batavia (Kota) par les Hollandais, mouvement progressif qui concerne d'abord les résidences dans le courant du XVIII<sup>ème</sup> siècle et qui s'intensifie au début du XIX<sup>ème</sup> à la faveur du déplacement du siège administratif de la forteresse vers le Sud à Weltevreden (actuelle Menteng) sous l'autorité du gouverneur Daendels; tandis que les Chinois occupent la ville basse, l'ancienne citadelle (Kota), les Hollandais s'inspirent pour leurs demeures de l'architecture javanaise.

notamment les Chinois, dont Hollandais et Britanniques surtout se sont attachés à favoriser l'immigration dans leurs places commerciales.

Ce mouvement de la construction végétale vers la construction en maçonnerie qui affecte les unités commerciales-résidentielles chinoises esquisse ainsi une autre généalogie du compartiment qui ne joue plus ici, sur le registre de la construction en maçonnerie, en référence au "modèle urbain" de la Chine du Sud et à ses dérivés résidentiels du Nanyang, mais sur les conditions structurales d'incorporation de matériaux nouveaux dans une unité déjà organisée antérieurement dans son principe résidentiel-marchand, le déplacement des références s'opérant, sur le plan des techniques de construction et de la typo-morphologie, de la référence vernaculaire locale aux constructions chinoises, européennes et sino-coloniales à usage résidentiel.

De même que dans un premier temps, cette "évolution" n'engage pas de dissociation entre les dimensions résidentielle et commerciale à l'échelle de l'unité construite, de même, à l'échelle urbaine, elle reconduit dans son principe la division socio-spatiale des ethnies et des fonctions qui était celle des "villages urbains" (kampung) des cités marchandes asiatiques, de la Malacca portugaise et hollandaise et de Georgetown telle que conçue et instaurée par Francis Light.

Ainsi, à Georgetown, le nom chinois des rues traduit ces regroupements professionnels : Beach Street est désignée comme "rue du fer martelé" (rue des forgerons), Bishop Street comme "rue du bois peint" (rue des ébénistes), Kimberley Street comme "rue des vermicelles" (rue des marchands de pâtes), des différenciations similaires étant observées à Singapour (32); le nom des rues traduit également les cliques régionaux et dialectaux : certains segments de Beach Street

(32) Cf. David G.KOHL, op.cit., pp. 9-12. H.T. HAUGHTON, "Native names of streets in Singapore", Journal of the Straits Branch, Royal Asiatic Society, n° 23, pp. 49-65 (réédité in : Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society Reprint n°1, Singapore 150 Years, Singapour, M.B.R.A.S., 1973, pp. 208-219).

sont désignés par les Cantonais comme "rue des Hokkien", certains fragments de Penang Street comme "rue des Cantonais" et Kimberley Street comme "rue des Teochiu" par les Hokkien. Ce "surcodage" terminologique renvoie en fait à un véritable doublage de l'univers urbain colonial par d'autres repères, d'autres signes, décrivant la topographie imaginaire d'une Chine recomposée.

### 2.2.1. Singapour ou la pré-construction de Chinatown.

Ces principes seront codifiés par T.S. Raffles - représentant de la Compagnie Britannique des Indes Orientales - dans le projet urbain qu'il conçoit lors de sa prise de possession de Singapour (1819-1822).

Fig.15

Cette factorerie britannique présente en effet une double particularité. En premier lieu, celle-ci a fait l'objet d'une pré-construction, du point de vue de la distribution ethnique des espaces, reprenant en plan et prescrivant la séparation en vigueur dans les autres villes-comptoirs asiatiques. Selon la conception de son fondateur, T.S. Raffles, la ville devait adopter la forme d'un long rectangle, situé au sud de l'île, entre les collines et le littoral, et organisé selon un système de voies orthogonales, (selon le principe adopté par les Espagnols à Manille et repris par Francis Light à Georgetown), les divers quartiers se développant de part et d'autre de Singapore River, autour d'installations d'entrepôts à l'usage des marchands (South Boat Quay) et d'une aire réservée aux édifices publics (Commercial Square, actuelle Raffles Place) : au nord-est, face à cette aire administrative, on trouve le quartier résidentiel européen (intégrant également de riches négociants asiatiques) avec l'aménagement de Beach Road et de North Bridge Road; toute la rive sud, au delà de Boat Quay et de Commercial Square est désignée comme quartier chinois, au sein duquel des terrains séparés sont affectés aux divers groupes dialectaux; les Indiens (Chulia) reçoivent également un terrain sur la rive sud, mais en amont (Chulia Kampong); les gens du Sultan Hussein (protégé des Britanniques et signataire du traité de cession de l'île) ainsi que les Arabes, Bugis et au-

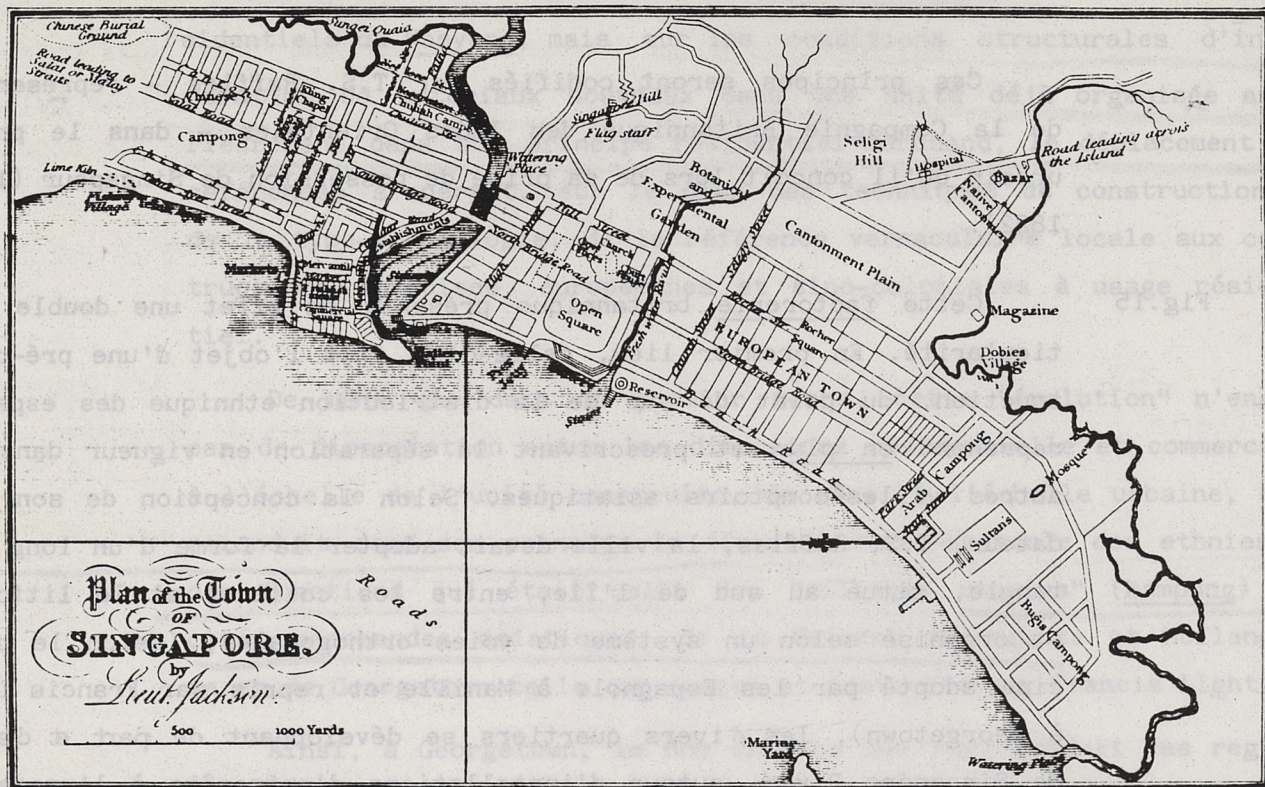


Fig. 15 : SINGAPOUR : Plan/projet urbain de 1828 par le Lieutenant JACKSON  
Principe de distribution ethnique de la population  
Source : C.M. TURNBULL, *op.cit.*, p. XVI, pl.1.

tres Musulmans recevaient un terrain au nord-est de la ville "européenne" (Kampong Glam); enfin, le chef local (Temenggong) et sa suite étaient déplacés à l'ouest de la ville, sur la côte (entre Tanjong Pagar et Telok Blangah).

Une seconde caractéristique de Singapour est d'avoir été d'emblée conçue selon le principe, réglementairement prescrit, du compartiment chinois, ce qui ne fut le cas ni pour la Malacca coloniale, ni pour des villes de fondation coloniale mettant en oeuvre des principes d'organisation de l'espace, telles que Manille, Batavia ou Penang - premier comptoir britannique de la région. En effet, Raffles, dans ses instructions à la commission municipale (Town Committee) qu'il met en place à Singapour, ne se contente pas de définir le site de la ville, son emprise, l'attribution des espaces et la hiérarchie des voies; il impose également un type de construction en maçonnerie qui, générateur d'une Chinatown, fera de Singapour le "modèle" de la ville chinoise du Nanyang :

"Toutes les maisons, construites en briques et couvertes en tuiles devront présenter une façade uniforme, chacune disposant d'un porche (verandah) d'une certaine profondeur, toujours ouvert, formant un passage continu et couvert de part et d'autre de la rue" (33).

Ainsi, le "five foot way" - auquel on peut trouver des références tant dans l'architecture anglo-indienne que dans les "loggias" des maisons des négociants cantonnais - se voit imposé dans cette réglementation comme marque de la continuité urbaine "dans un esprit de régularité et de conformité"; il deviendra un élément essentiel de l'architecture urbaine des Etablissements du Détroit, mais plus largement, des Chinatowns d'Asie du Sud-Est, repris notamment dans l'aménagement des villes coloniales françaises d'Indochine et dans

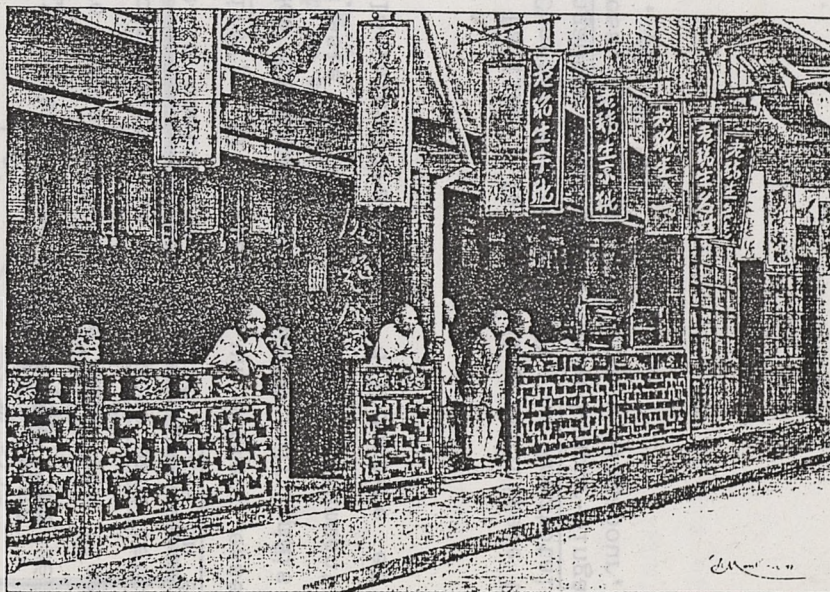
(33) Lettre d'instruction de Raffles à la commission municipale (4-11-1822), article 17. Cf. Charles Burton BUCKLEY, An Anecdotal History of Old Times in Singapore 1819-1867, Kuala Lumpur-Singapour, University of Malaya Press, 1965 (1ère édition : Singapour, Fraser and Neave Ltd., 1902), pp. 81-86.



A2



A1



B

Fig. 16 - SHANGHAI: COMPARTIMENTS ET RUES MARCHANDES DANS LES ANCIENS "PORTS A TRAITES".

A - Compartiments modernisés dans l'ancienne concession internationale: Nanjing Road (A1) et dans le quartier de Huangqu (A2). Photos Ph. JONATHAN.

B - Commerces chinois à la fin du XIXème siècle. Source: P. BONNETAIN, op. cit. p. 355.

les maisons de style comprador des "ports à traités" chinois (Treaty Ports : Amoy, Fou-tcheou, Ningpo et Shanghai - ouverts de force par les Britanniques après 1842).

En fait, il faudra attendre les années 1840 pour voir les constructions "temporaires" en bois et en atap - abritant également les autorités coloniales - remplacées par des constructions en briques. John Cameron (34) présente ainsi la description suivante de Commercial Square et de la morphologie urbaine de Singapour vers 1865 :

"La place fait environ 200 mètres de long sur 50 mètres de large et les nombreuses maisons, ou plutôt les godowns\* (ce terme étant employé pour désigner les bâtiments commerciaux) qui l'entourent présentent un aspect très élégant. Ils sont tous construits en briques recouvertes de plâtre et comme la main-d'oeuvre et les matériaux n'ont jamais été très coûteux depuis la création de cet endroit, leur construction et finition sont de bonne qualité. Certains des plus beaux bâtiments actuels ont été construits il y a vingt ou trente ans; ce sont des bâtiments à deux niveaux, spacieux, avec un fort débord de toiture. En partie basse, le mur de façade est formé d'une série d'arcs ou de piliers derrière lesquels court une galerie couverte (verandah), continue d'un bâtiment à l'autre. Il semble que dans la majeure partie des cas, les premiers baux sur les terrains urbains, portant sur 99 ou 999 ans, aient imposé au bailleur de construire des bâtiments dotés d'un passage couvert de largeur suffisante pour permettre le passage des piétons. Mais cette règle paraît ne pas avoir été strictement respectée et de nombreuses galeries étaient bloquées latéralement jusqu'à l'année dernière; les autorités municipales ont alors porté la question auprès de la Cour Suprême et ont obtenu jugement en leur faveur. Depuis, l'accès aux passages est maintenu relativement libre (...). La ville s'étend en peu d'endroits à plus d'un kilomètre et demi du littoral et présente une physionomie compacte, au point qu'on dirait que la campagne arrive directement jusqu'à ses murs. Il n'y a pas de ces rues intermédiaires, à demi achevées, avec des maisons parsemées çà et là, séparées par des zones inoccupées, des terrains vacants qui souvent défigurent les faubourgs d'une ville. Là où la ville cesse commence la campagne; de fait, il serait difficile de laisser une parcelle déserte, car la nature serait prompte à la peupler de ses oeuvres, si l'homme ne s'en chargeait".

\* Ce terme anglo-malais (cf. gedong) qui désigne les magasins de stockage et entrepôts, semble ici également étendu aux compartiments chinois; cette extension est d'autant plus "justifiée" que la façade de ces entrepôts ne se différencie guère de celle des compartiments.

(34) John CAMERON, Our Tropical Possessions in Malaya India, Londres, Smith, Elder and Co., 1865 (réédition : Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1965).

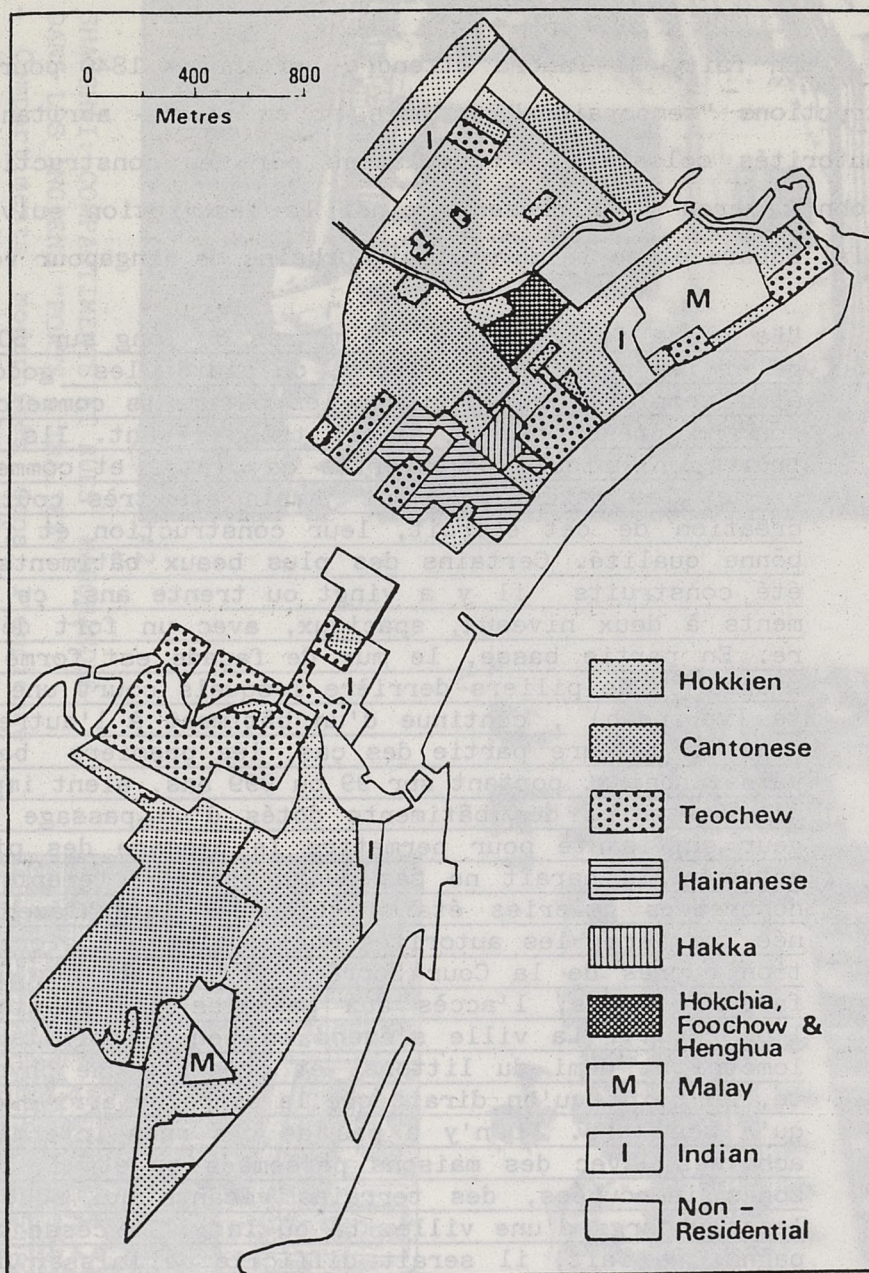


Fig. 17 : SINGAPOUR : CONCENTRATION SPATIALE ET DISTRIBUTION ETHNO-LINGUISTIQUE DES CHINOIS DANS LE CENTRE URBAIN (CITY) en 1952.

Source : CHENG Lim-Keak, *Social Change and the Chinese in Singapore*, Singapore, Singapore University Press., 1985, p.11.



En définitive, c'est donc bien sur la base des principes formulés, en son temps, par Raffles que s'établit et se développe la trame urbaine et résidentielle à Singapour; la galerie couverte - imposée comme espace public continu par l'administration coloniale à l'encontre du caractère privatif du porche couvert de la maison urbaine de Malacca - articule le compartiment à la rue marchande ou à l'ilot dans un mouvement d'extension du réseau viaire et de multiplication des trames (35) où l'espace marchand chinois s'affirme comme principal vecteur de l'urbanisation (au sens de l'extension de la forme urbaine), tout en conservant à l'espace urbanisé son caractère compact.

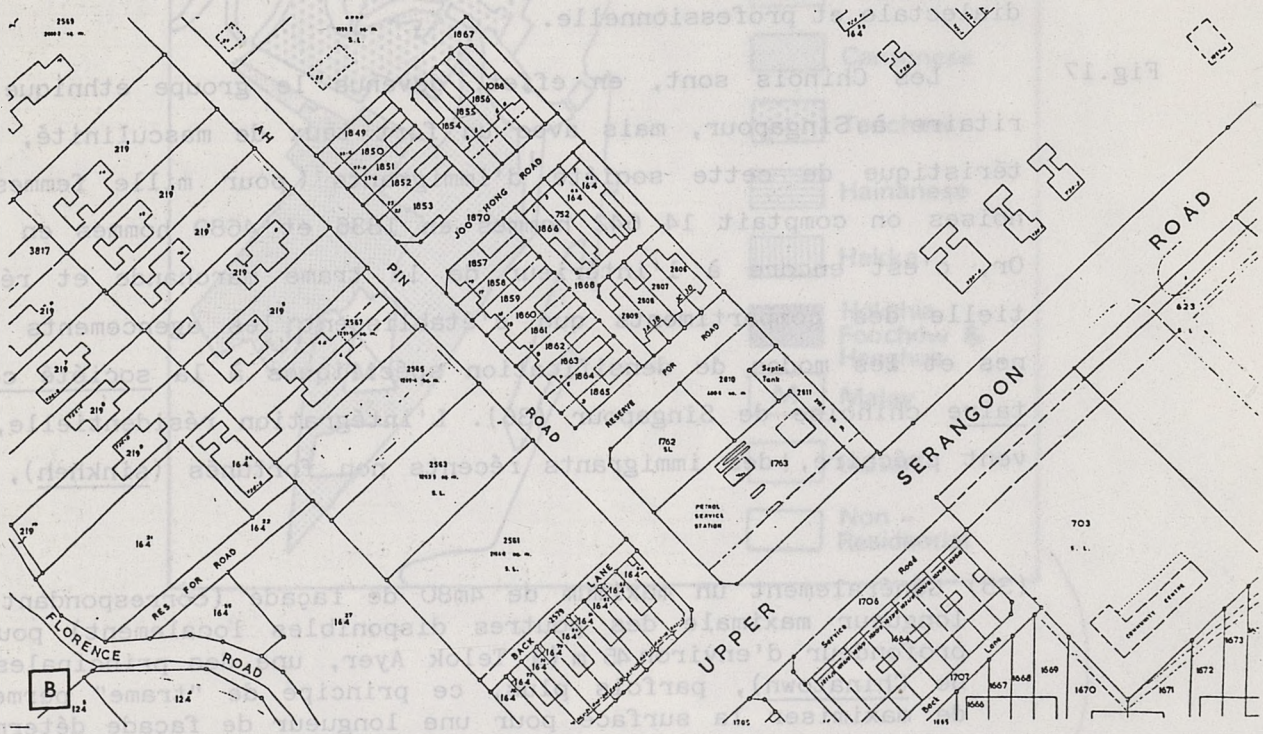
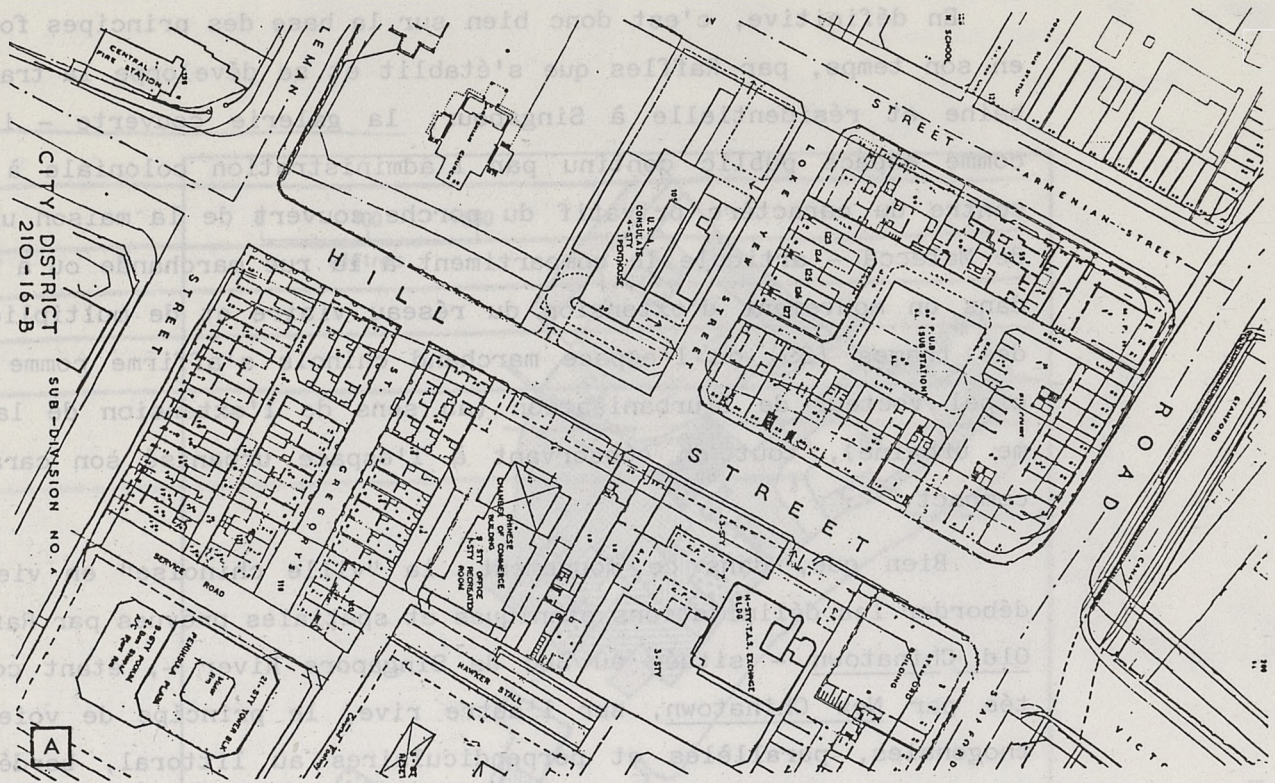
Bien que, dans ce mouvement, la "ville chinoise" en vienne à déborder les délimitations ethniques et spatiales prévues par Raffles, Old Chinatown - située au Sud de Singapore River -, étant complétée par New Chinatown, sur l'autre rive, le principe de voies orthogonales, parallèles et perpendiculaires au littoral, bordées de compartiments, demeure, de même que la différenciation ethnique, dialectale et professionnelle.

Fig.17

Les Chinois sont, en effet, devenus le groupe ethnique majoritaire à Singapour, mais avec un fort taux de masculinité, caractéristique de cette société d'immigrants (pour mille femmes chinoises on comptait 14 642 hommes en 1836 et 4680 hommes en 1891). Or, c'est encore à l'intérieur de la trame marchande et résidentielle des compartiments que s'établissent les agencements internes et les modes de densification spécifiques à la société célibataire chinoise de Singapour (36). L'intégration résidentielle, souvent précaire, des immigrants récents non fortunés (sinkheh), s'ar-

(35) Généralement un maximum de 4m80 de façade (correspondant à la longueur maximale des poutres disponibles localement) pour une profondeur d'environ 45 m (à Telok Ayer, une des principales rues de Chinatown), parfois plus, ce principe de "trame" permettant de maximiser la surface pour une longueur de façade déterminée, mais également de maximiser l'accès des commerces à la rue.

(36) Cf. Charles GOLDBLUM, "Singapour : fondation d'un espace social coutumier", Asie du Sud-Est et Monde Insulindien (A.S.E.M.I.), VII, 2, 1977, pp. 129-161 et "Modes d'habiter et structures sociales à Singapour. Esquisse de typologie diachronique", Les Cahiers de l'A.D.R.I.1, 6/7, 1982 ("Architecture comparée. Asie du Sud et Asie Orientale"), pp. 139-219.

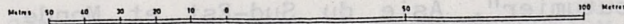


132-14-B

SARANGGONG MUKIM (XXII)

132-14-D

DEVELOPMENT CONTROL DIVISION



NOTE:  
BASIC MAP INFORMATION BY COURTESY OF CHIEF  
SURVEYOR GOVERNMENT COPY RIGHT RESERVED

Fig. 18 : SINGAPOUR : Parcellaire tramé des compartiments

- A. Dans le centre urbain (en association avec de grands équipements)
- B. En zone urbaine périphérique (en association avec des villas)

Source : Singapour, Development Control Division, Ministry of National Development.



Fig. 18 Bis : SINGAPOUR : l'espace tramé de Chinatown.  
Source : M. GRETCHEM, Pastel Portraits, Singapour, 1984, p.40 (Photo: R.Ian LLOYD)



Singapore. Chinese Dwelling House

A

B

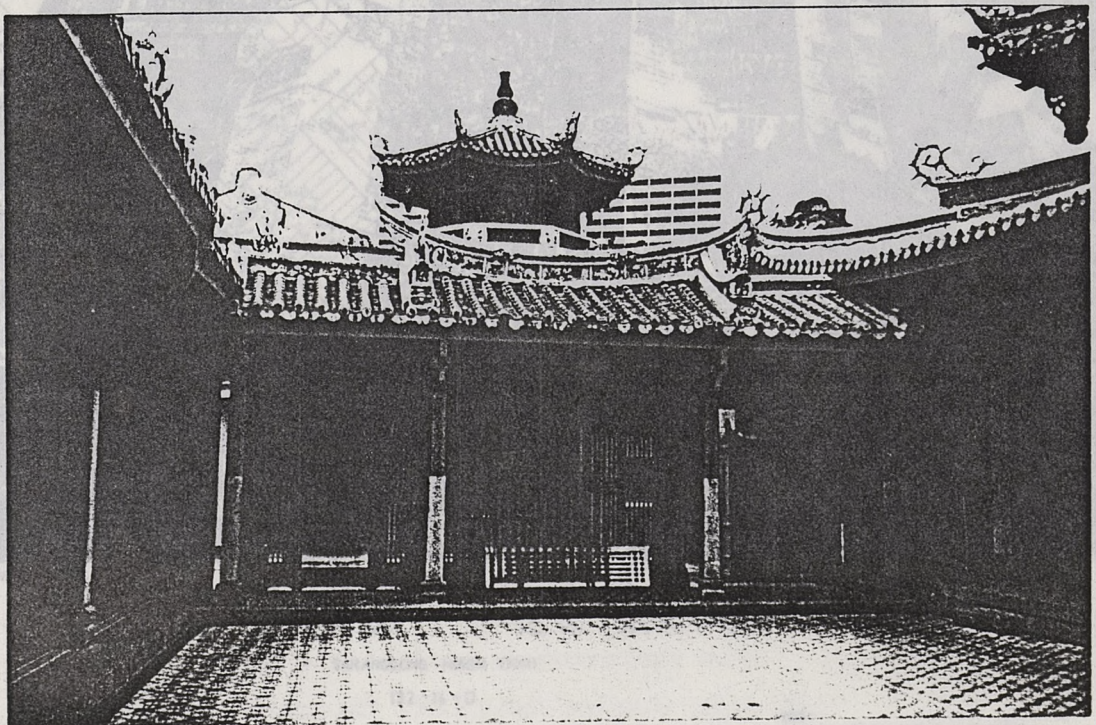


Fig. 19 : SINGAPOUR : Références architecturales chinoises

A. Maisons chinoises. (Source : P. BONNETAIN, op.cit., p.61)

B. L'architecture des temples : temple Thian Hock Keng, Telok Ayer Street (Photo Ch.G.)

(YOLL ml.R : 02/11) 02/11/1984, 132-14-1984  
Source : Singapore, Department Cultural Division, Ministry of Culture

ticule ainsi sur un noyau économique ou familial déjà constitué (logement chez l'employeur ou hospitalité temporaire d'un logeur - long-pan-keng) ou s'opère dans le cadre d'une association (le kongsi - maison de clan - se chargeant ainsi de la signification de foyer d'accueil pour travailleurs - ou travailleuses - célibataires), ces diverses formules respectant généralement les lignes de clivage régionales ou dialectales.

Fig.18/18 bis

Tramés et normalisés au point que les résidents chinois ont pris l'habitude (à Singapour comme à Penang) de nommer certaines rues d'après le nombre de maisons :

Cheang Hong Lim Street : "rue des huit petites maisons",

Circular Road : "arrière des treize boutiques",

Boat Quay : "arrière des dix-huit maisons",

Jalan Sultan : "rue des vingt maisons",

les compartiments, à partir de leur forme canonique de bâtiments à un ou deux étages, comprenant échoppe - boutique ou atelier - au rez-de-chaussée, habitation à l'étage et se prolongeant sur la rue par une galerie couverte, constitueront jusqu'au dernier conflit mondial le principal réceptacle - ou du moins le paradigme morphologique - des formes résidentielles et des activités économiques urbaines (entrepôts, immeubles de rapport, logements publics jusqu'aux hôtels et grands magasins), intégrant toute la gamme des variations ornementales, depuis la reprise des "modèles" de l'habitation des négociants de la Chine du Sud jusqu'aux motifs néo-classiques; ils intégreront également les innovations techniques et constructives, le passage de la brique au béton armé, des volets de bois aux baies vitrées et à la climatisation; du moins avant que leur saturation - taudification, accompagnant la dissociation des "fonctions" résidentielles et commerciales, n'offre l'argument à un bouleversement complet des typo-morphologies urbaines.

Fig.19

Les "ancêtres" des compartiments dans la ville pionnière ont donc été de simples constructions en bois couvertes en atap établies sur d'étroites parcelles et aisément déplaçables. Par la suite, les premières constructions de compartiments en maçonnerie présentaient une simplicité de façade dans laquelle on peut reconnaître une caractéristique de l'habitation urbaine chinoise. Mais, bien

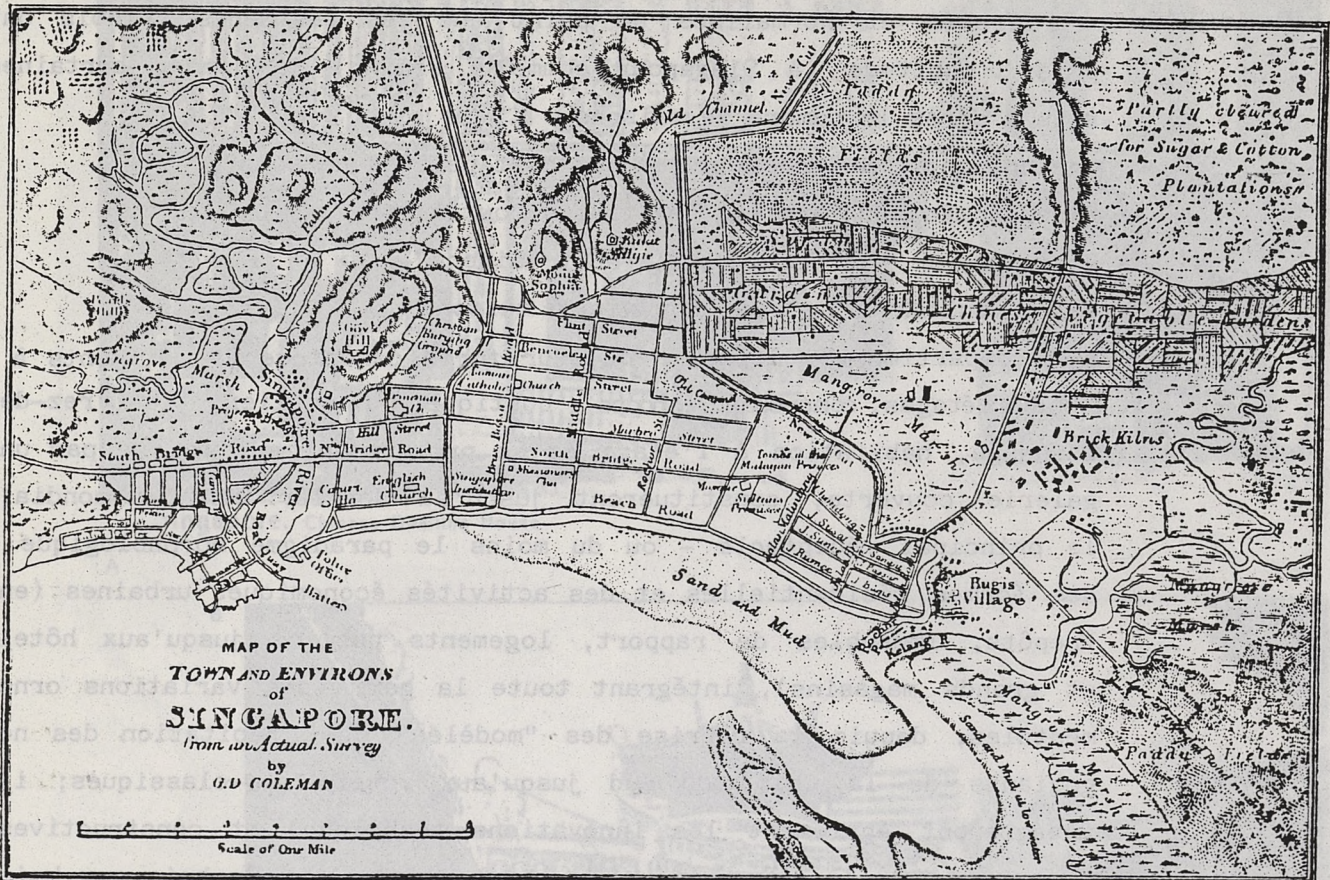


Fig. 20 : SINGAPOUR : Premier relevé cartographique effectué par G.D. COLEMAN (1835-1838)

Source : C.B.BUCKLEY, *op.cit.*, p. 321.

que ces constructions n'aient été que plus tard réalisées par des architectes, elles se sont rapidement trouvées investies par un vocabulaire architectural néo-classique, importé d'Europe (souvent avec un détour par les Indes où s'établissent les principes de leur adaptation climatique) par les architectes européens de la colonie qui en véhiculaient les principes à travers les bâtiments administratifs et les demeures européennes qu'ils réalisaient; d'autres références ornementales sino-malaises, mais aussi bien portugaises et hollandaises, furent introduites par les Chinois du Détroit, originaires de Malacca, qui ont longtemps occupé une position prépondérante dans le négoce asiatique et étaient souvent eux-mêmes les commanditaires de ces bâtiments.

#### 2.2.2. Le compartiment chinois sous influences. Effets d'une mixité architecturale.

En ce qui concerne les architectes et ingénieurs (37) ayant joué un rôle dans la diffusion des modèles architecturaux européens, il convient de mentionner, en premier lieu, les responsables des travaux publics de la colonie (contrôlant également, à ce titre, la colonie pénitentiaire dont les détenus étaient largement affectés à ces travaux): George Drumgold Coleman, John Turnbull Thomson (38), J.F.A. McNair, le relais étant pris par la suite par des architectes exerçant exclusivement sous forme libérale, tel R.A.J. Bidwell.

(37) En ce qui concerne les courants architecturaux qui ont traversé l'architecture urbaine de Singapour depuis le début du XIXème siècle, nous nous référons plus particulièrement à M. GRETCHEN, Pastel Portraits. Singapore's Cultural Heritage, Singapour, Singapore Coordinating Committee, 1984 (Introduction : pp. 12-23) et à E.J. SEOW, "Early architectural development in Singapore", in: Rumah. Contemporary Architecture of Singapore, Singapour, Singapore Institute of Architects, 1981, pp. 12-15.

(38) Cf. John HALL-JONES et Christopher HOOI, An Early Surveyor in Singapore, Singapour, the National Museum, 1979.

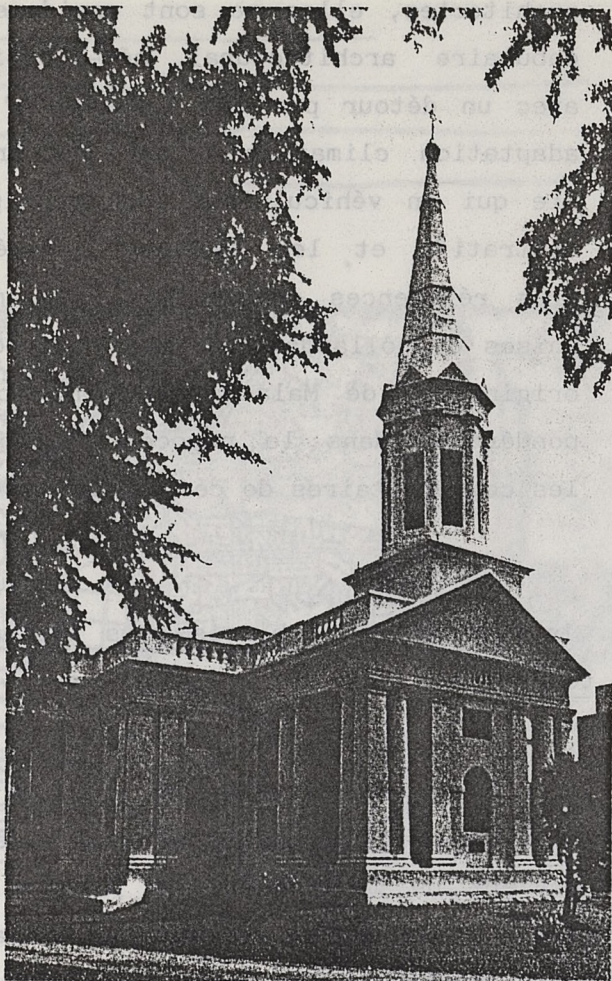


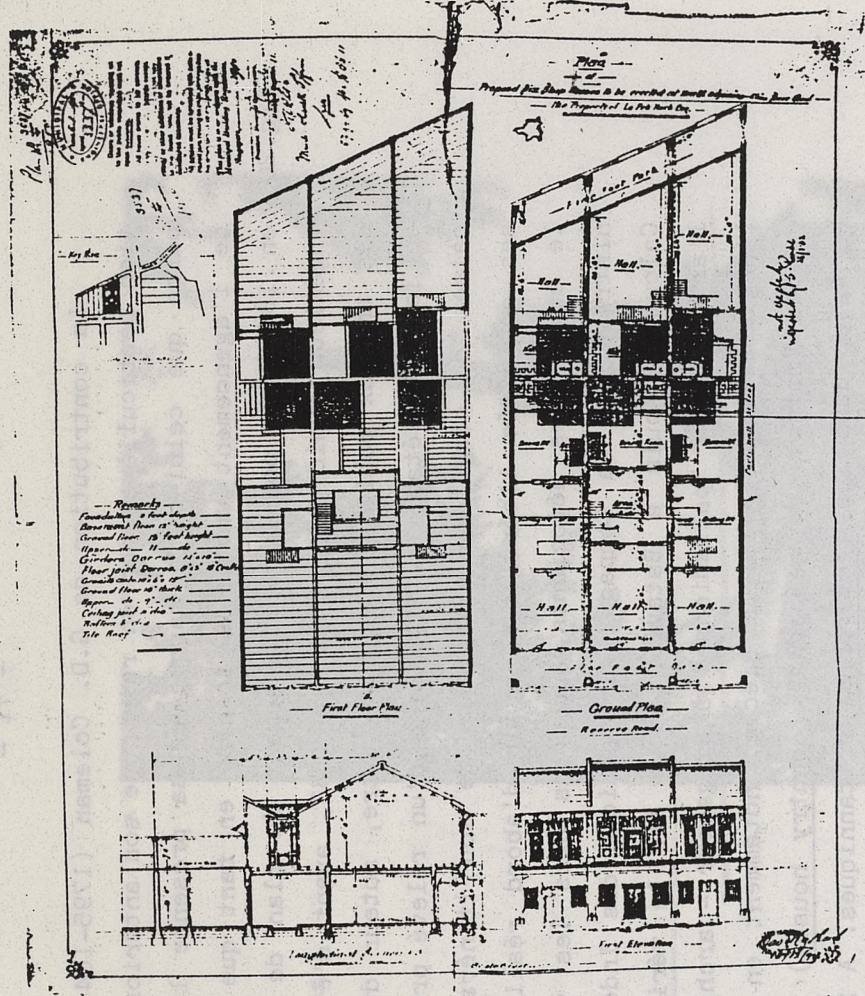
Fig. 21 : MOTIFS PALLADIENS A SINGAPOUR : des édifices publics aux compartiments  
A. Eglise arménienne construite par G.D. COLEMAN en 1835  
B. Compartiment néo-classique.



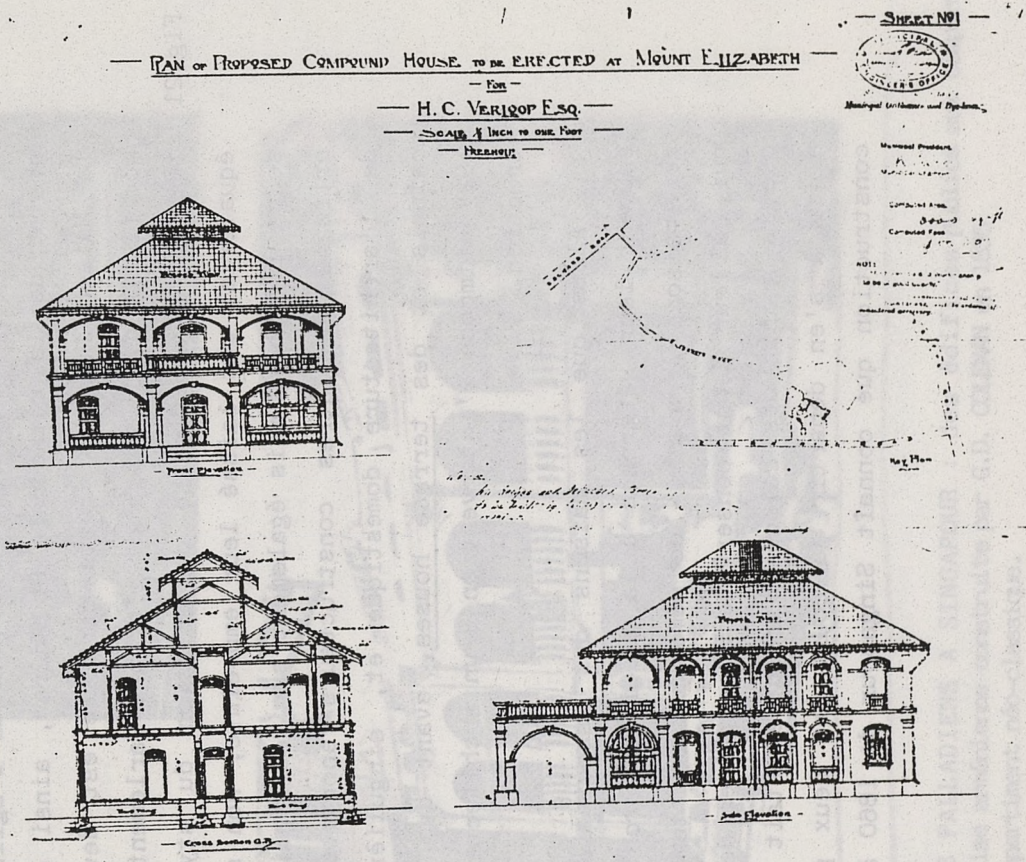
La contribution de G.D. Coleman (1795-1844) mérite ici une mention particulière, non en raison de son antériorité, mais, d'une part, parce que celui-ci a marqué de sa présence les périodes pionnières de l'agencement urbain : d'abord en tant que consultant de Raffles en 1822-1823 pour l'établissement du plan de Singapour, puis comme ingénieur municipal de 1826 à 1833, avant d'être nommé surintendant des travaux publics, et, à ce titre, auteur du premier plan général de la ville établi sur la base d'un relevé précis; d'autre part, en raison du caractère exemplaire de son itinéraire d'architecte dans ses activités libérales : ayant d'abord réalisé des bâtiments pour le compte des négociants européens dans les villes indiennes administrées par la Compagnie Britannique des Indes Orientales (Bombay, Calcutta), puis à Batavia, il a été le véritable introducteur de l'architecture "palladienne" à Singapour - architecture en vogue dans l'Angleterre du XVIIIème siècle, notamment en relation avec la mode des "maisons de campagne" (country houses) et transférée, de là, en Asie, dans les factoreries britanniques. A Singapour, on doit notamment à Coleman la réalisation de l'Eglise arménienne (1835) et le projet de la cathédrale St Andrew, ainsi que la Maison Caldwell et la Maison Maxwell (cette dernière est devenue, après extension et modification, le siège de l'actuel Parlement). La qualité de ses réalisations, sa finesse d'adaptation du style "palladien" au climat équatorial ont laissé leur empreinte, non seulement chez ses successeurs en titre, mais également sur les réalisations des entrepreneurs, artisans et autres constructeurs anonymes, principaux producteurs de l'architecture domestique et, singulièrement, des compartiments chinois et des terrace houses, avant que l'Architects Ordinance de 1927 n'impose l'intervention d'un architecte pour tout projet de construction.

Fig.21

Alors que les maisons des associations ou clans maintiennent souvent leur référence à la tradition architecturale chinoise (celle des maisons à cour) - de même que les temples -, les compartiments qui, à leur début, conservaient certaines de ces références (au point que le granit des colonnes sculptées était importé de Chine), tendent ainsi à s'en départir au cours des deux périodes de "boom" de la construction que connaît Singapour de 1860 à 1880 et de 1900 à 1941,



A



B

Fig. 22 : SINGAPOUR : PROJETS D'ARCHITECTES  
 A; Maison urbaine de type compartiment  
 B. Villa européenne  
 Source : Archives Nationales de Singapour (d'après Pastel Portraits, op. cit., pp.20 et 148)

périodes également marquées par le développement des terraces houses qui serviront de support aux nouveaux "modèles architecturaux".

C'est en effet à la faveur d'une dissociation nouvelle entre activité commerciale et résidence - les habitations asiatiques aisées s'écartant de Chinatown, sans que la ville chinoise abandonne pour autant cette double dimension - que ces influences s'exprimeront, véhiculées non seulement par les réalisations européennes locales, mais également par les manuels de construction et catalogues de plans types dont se servaient les entrepreneurs chinois et indiens jusqu'aux années 1880. Influences croisées en réalité, car ce "retour" vers la typologie de l'habitat inaugurée à Malacca, porté du reste à ses débuts par les riches Chinois "locaux" (Peranakan), intègre également des motifs malais et chinois et donne naissance à un style "hybride", désigné comme "style chinois du Détroit", "sino-palladien" ou "baroque chinois" marque de la mixité culturelle des Baba et des Nyonya\* qui s'exprimait tant dans la langue (39) que dans le vêtement, la nourriture ou l'ameublement.

Cet éclectisme architectural se manifeste notamment dans les maisons de Blair Road (40) où le caractère chinois s'exprime dans le plan à cour, la forme de la toiture, les pignons arrondis, les co-

\* Femmes chinoises originaires du Détroit (généralement issues, en premières souche de l'inter-mariage d'un chinois "local" et d'une femme "autochtone" - malaise, javanaise ou balinaise - mais dont la descendance féminine était tenue de pratiquer une endogamie stricte au sein de la communauté chinoise). Cf. KHOR Cheang Kee, "Love, Courtship and Marriage Baba-Nyonya Style", The Straits Time Annual, Singapour, 1977, pp. 74-75.

(39) Cf. W.G. SHELLABEAR, "Baba Malay. An introduction to the language of the Straits-born Chinese", Malaysian Branch Royal Asiatic Society, Reprint n°4, A Centenary Volume 1877-1977, pp. 36-59, (1ère ed. : J.S.B.R.A.S., n° 65, 1913). V. PURCELL, op.cit., Annexe I, pp. 293-295.

(40) Cf. Pastel Portraits..., op.cit. pp. 57-61.

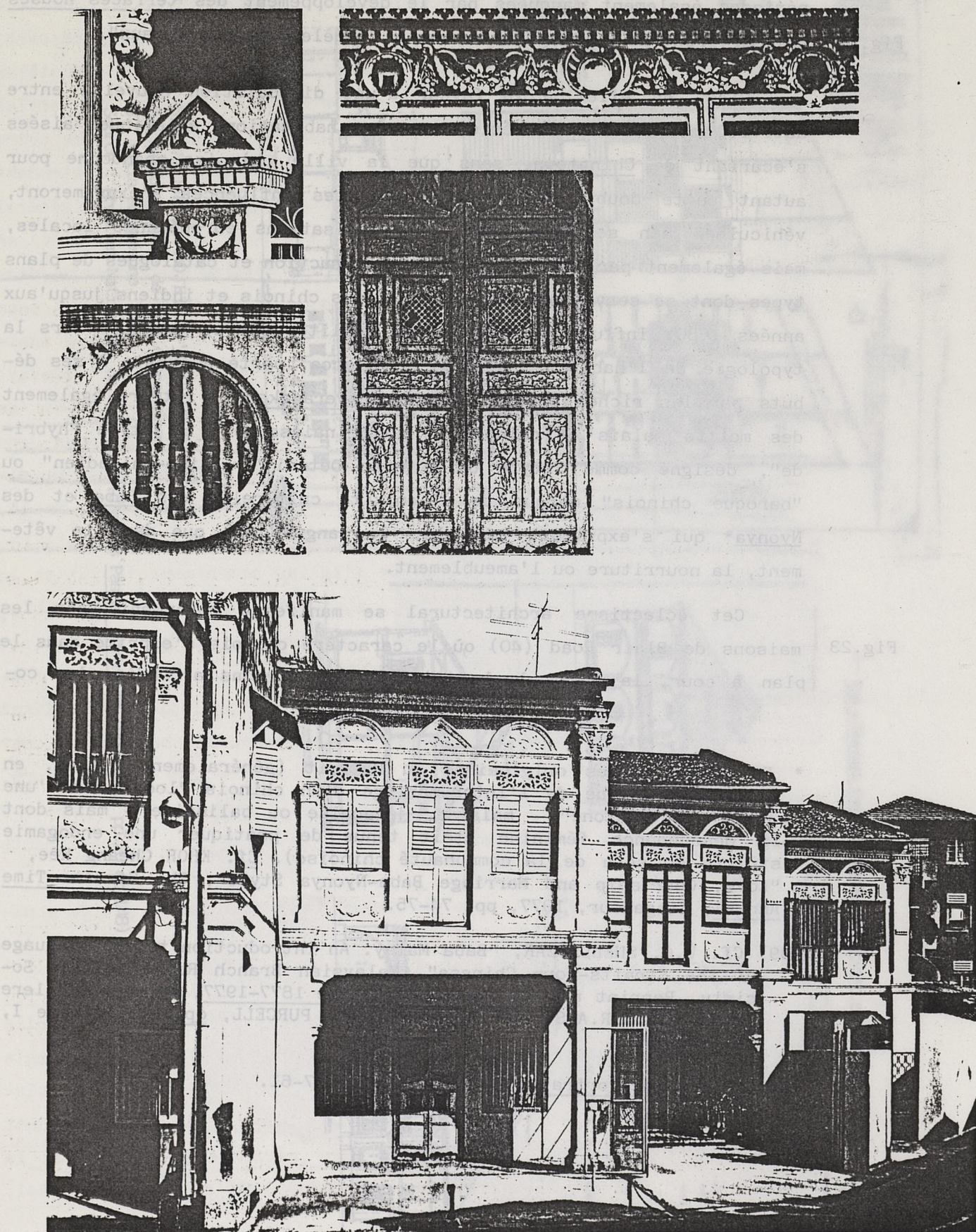


Fig. 23 : SINGAPOUR : Blair Road.

Maisons urbaines mitoyennes (terrace houses) des Chinois du Détroit de Malacca construites dans les années 1920. Détails ornementaux.

Source : Pastel Portraits, op.cit., pp.58-61, (photos : KOUO-SHANG-WEI et R.Ian LLOYD)

lonnes de granit sculptées, les tuiles vernissées de l'auvent au rez-de-chaussée, et dans le traitement des "oculus" en forme d'éventail ou d'ailes de chauve-souris au dessus des fenêtres du rez-de-chaussée. On trouve également des éléments décoratifs d'influence malaise, tel le traitement des balustrades en bois; cependant, ces divers éléments s'intègrent harmonieusement dans des compositions architecturales réglées par les principes néo-classiques - en particulier symétrie de la façade, dimensionnement et forme des ouvertures.

Un autre exemple particulièrement significatif de ces habitations urbaines "baroques", mais témoignant de l'intégration plus forte des thèmes ornementaux néo-classiques au début du XXème siècle, est celui d'Emerald Hill qui fait actuellement l'objet d'un programme de réhabilitation (41). Le développement urbain d'Emerald Hill participe clairement d'un mouvement centrifuge qui, depuis les années 1875, porte les Chinois, enrichis par le remarquable essor commercial singapourien, fixés sur l'île de façon permanente et y ayant fondé une famille, vers les zones péri-urbaines : presque tous ses habitants sont à l'origine propriétaires ou locataires de compartiments chinois du centre. Les pavillons mitoyens, construits sur trente huit parcelles de taille variable entre 1901 et 1915 trouvent leur unité, sur le plan "stylistique", dans les variations libres sur les ordres classiques (dorique romain et corinthien), cette modénature occidentale composant cependant encore avec des éléments sino-malais. Mais en fait, l'unité de l'ensemble tient avant tout à la référence au "modèle" du compartiment chinois : mitoyenneté, concorde et rythme des façades, des dimensions.

En somme, alors que le terrace house du Nanyang semble avoir servi de modèle de référence pour la construction des compartiments en maçonnerie en Asie du Sud-Est, c'est à présent, la codification plus ou moins imposée dans la construction des compartiments chinois

(41) Cf. LEE Kip Lin et YEH Diing Shin, "Emerald Hill : its architecture and history...", Journal of the Singapore Institute of Planners, 4, 1, Singapour 1974-1975, pp. 8-18 et "the Beauty of Chinese Baroque", The Straits Times Annual, 1977, pp. 22-28.

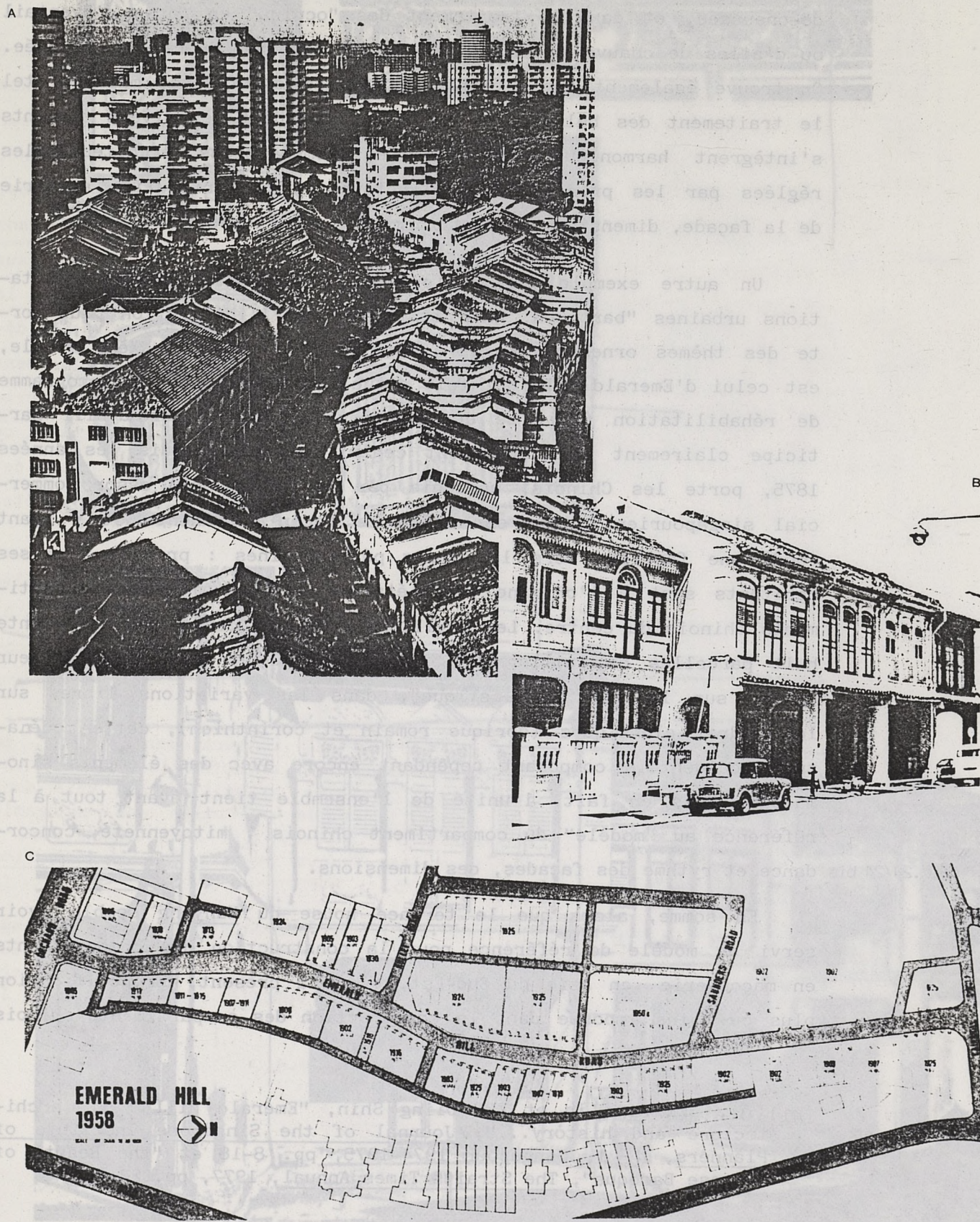
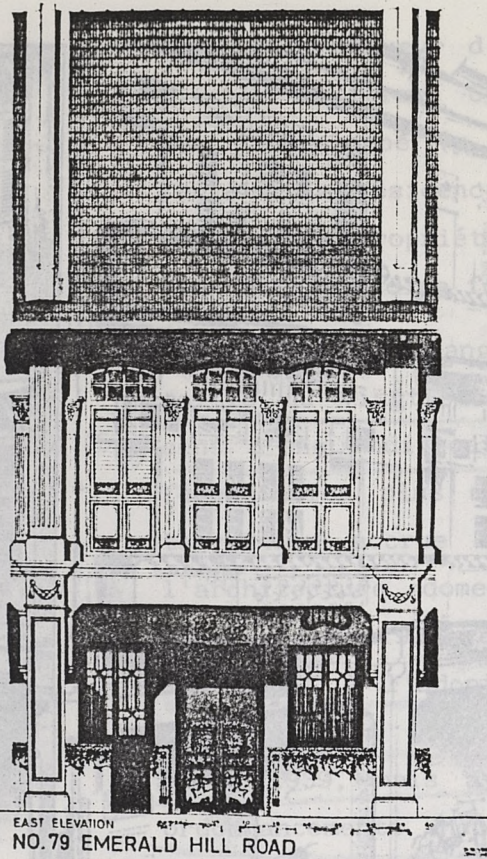


Fig. 24 : EMERALD HILL, exemple caractéristique du "baroque chinois" des maisons urbaines de Singapour (1901-1915).

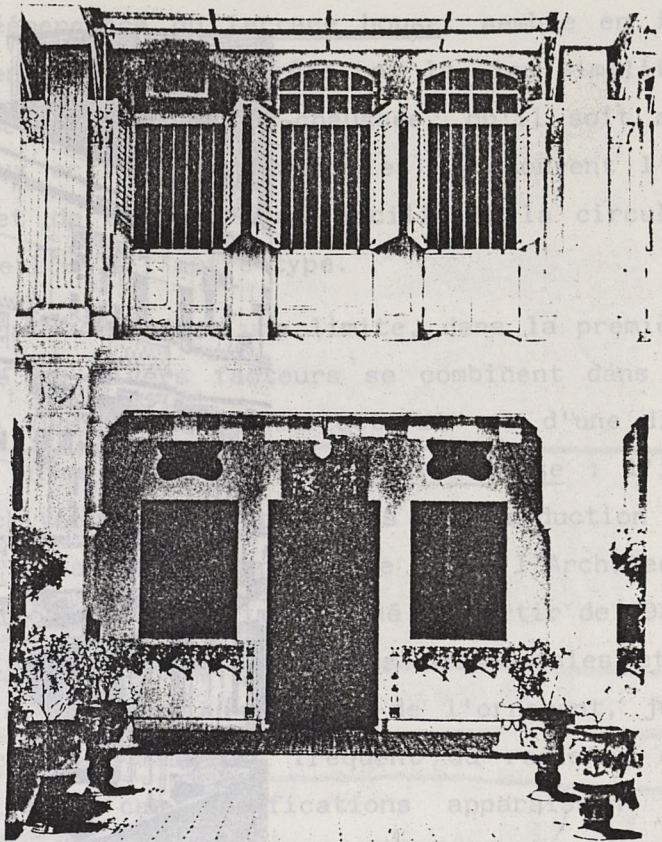
A. Vue d'ensemble (source : Pastel Portraits, op. cit., p.100, photo I.C. Stewart)

B. Rangée de maison (source : LEE Kip Ling et YEH Diing Shin, "The beauty of Chinese Baroque", Straits Times Annual 1977, p.25).

C. Plan d'Emerald Hill en 1958 (source : LEE et YEH, "Emerald Hill...", art.cit.,p.11)

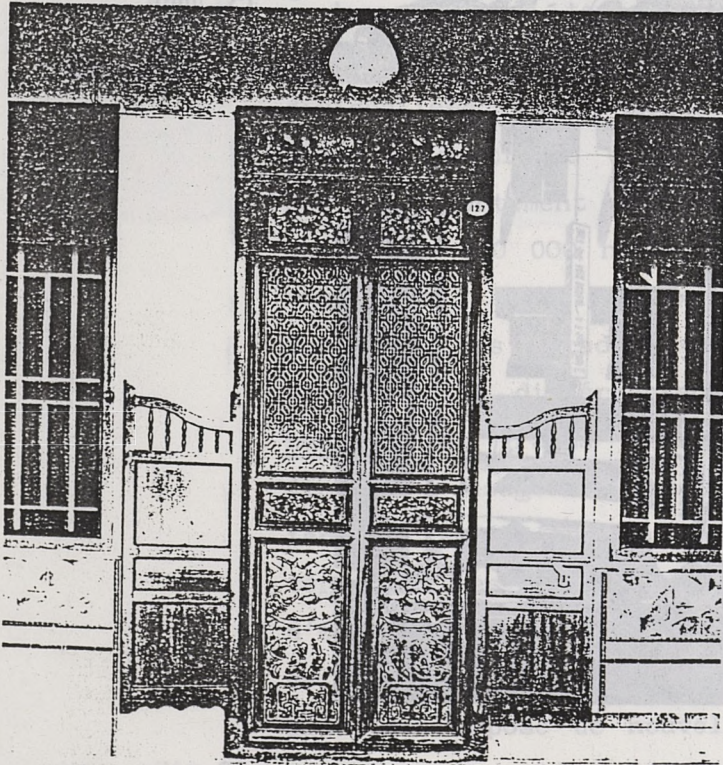


D



E

F



G

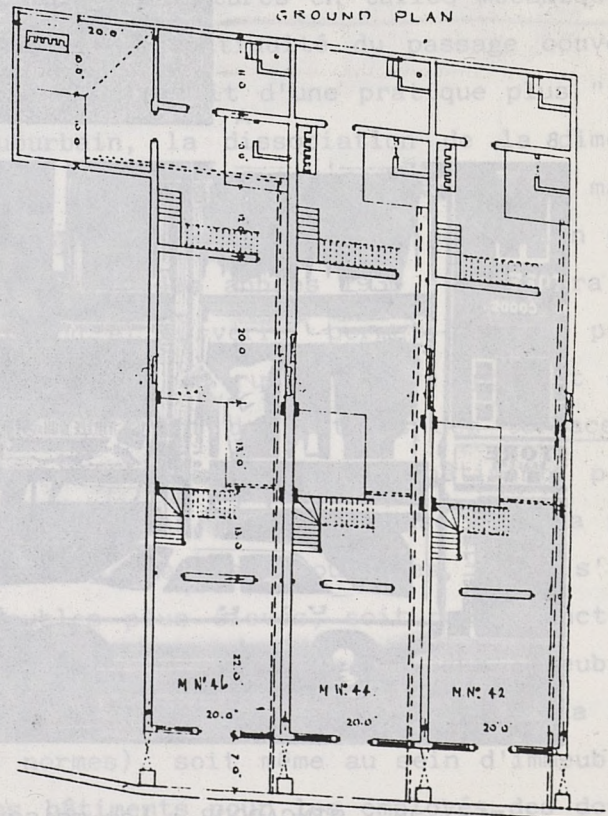
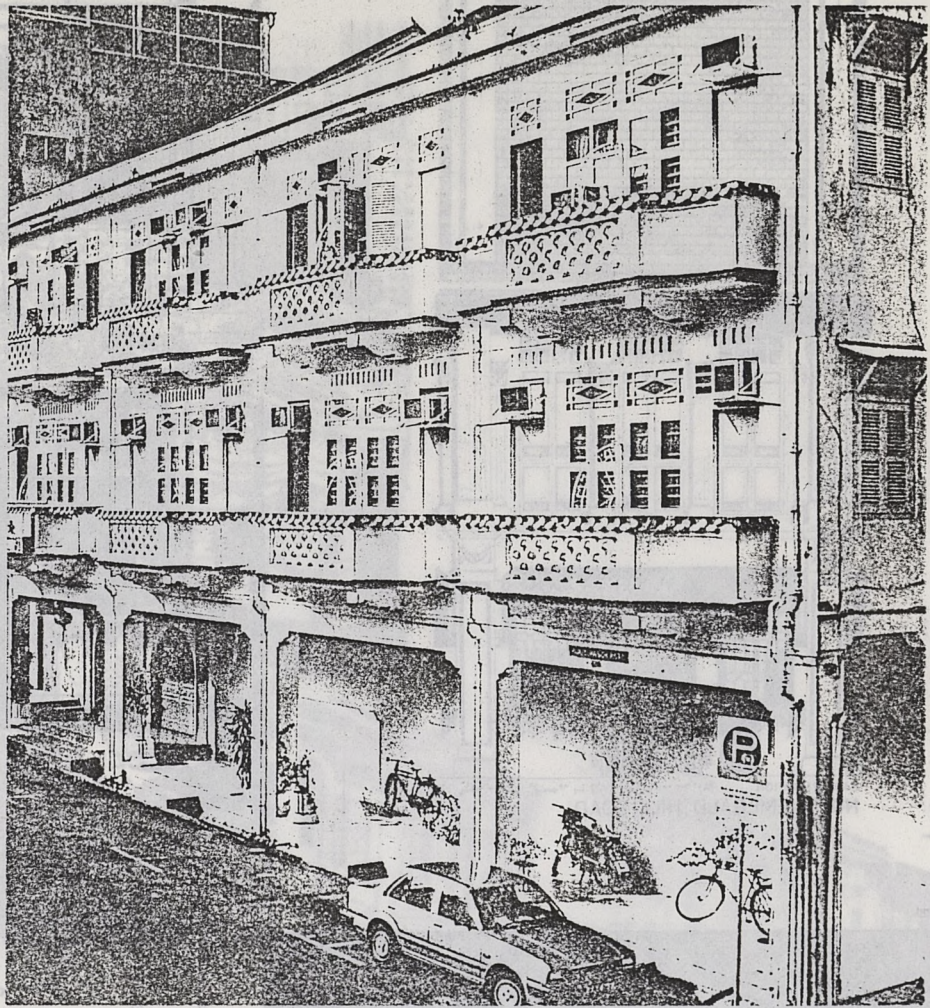


Fig. 24bis : EMERALD HILL (suite)

C et D. 79 Emerald Hill

E. Plan des n°56,58,60 Emerald Hill (source : LEE et YEH, "Emerald Hill..", art.cit., pp. 14 et 15)

F. Porte du n° 127, doublée par une demi-porte (pintu pagar) (source : Pastel Portraits, op.cit.,p.103, photo KOUO Shang-Wei)



A

B



Fig. 25 : SINGAPOUR : Les maisons urbaines. Montée en hauteur et introduction d'un nouveau vocabulaire architectural.

A. Maison de Bukit Pasoh, construite en 1927 par l'architecte W.T.FOO.

Source : *Pastel Portraits*, op.cit., p.55 (photo R. Ian LLOYD).

B. Compartiments (photo Ch. G.)



qui, à la faveur d'une réémergence du terrace house, semble en infléchir la forme. Ce jeu en miroir ne s'arrête pas là, les similitudes d'enveloppe (y compris pour le rez-de-chaussée, qu'il soit affecté à la résidence ou aux activités commerciales) et souvent l'identité de propriétaires et de constructeurs facilitant la circulation du répertoire formel de l'un à l'autre type.

Fig.25

Ce jeu d'échanges connaît cependant une limite, dans la première moitié du vingtième siècle où divers facteurs se combinent dans le sens d'une modification du "vocabulaire architectural" et d'une différenciation plus marquée entre shophouse et terrace house : l'intervention accrue des architectes en titre dans la production de l'architecture domestique asiatique (sanctionnée par l'Architects Ordinance de 1927) et l'introduction du ciment armé (à partir de 1925) ont amené à l'adoption plus exclusive des formes occidentales et à une réduction fonctionnelle, souvent aux dépens de l'ornement, jusqu'en 1939, mais avec encore le maintien fréquent du registre des ordonnancements néo-classiques; ces modifications apparaissent en particulier dans le traitement des toitures : substitution de pignons pointus aux pignons arrondis, couvertures en tuiles mécaniques; - dans le même temps, tandis que la continuité du passage couvert disparaît dans les terraces houses au profit d'une pratique plus "individualisée" de l'habitat suburbain, la dissociation de la dimension résidentielle (locative) et de la dimension commerciale se marque plus fortement sous la pression démographique (la population dépasse les 500 000 habitants au début des années 1930 et doublera en vingt ans); l'utilisation du béton et du verre permet d'ouvrir plus largement les façades commerciales sur la rue, le développement des vitrines les différenciant plus fortement des entrées des terraces houses; les grands magasins se développent dans des bâtiments plus élevés, à usage exclusivement commercial, mais en conservant la référence typologique au compartiment; quant aux boutiques, elles s'intègrent elles-mêmes à des immeubles plus élevés, soit par adjonction d'étages destinés à la location, soit au sein de nouveaux immeubles de rapport privés (tenement houses, new houses, pour lesquels la législation impose de nouvelles normes), soit même au sein d'immeubles

Fig.26

de logements publics (tels les bâtiments pour les employés des doua-

Fig.26 : SINGAPOUR : Ensemble de commerces et de logements publics localisés construits par le Singapore Improvement Trust vers les années 1930 à Cross Street/New Bridge Road. On notera la reprise du principe des compartiments. Source : Pastel Portraits, op.cit., p. 41 (photo R. Ian Lloyd).

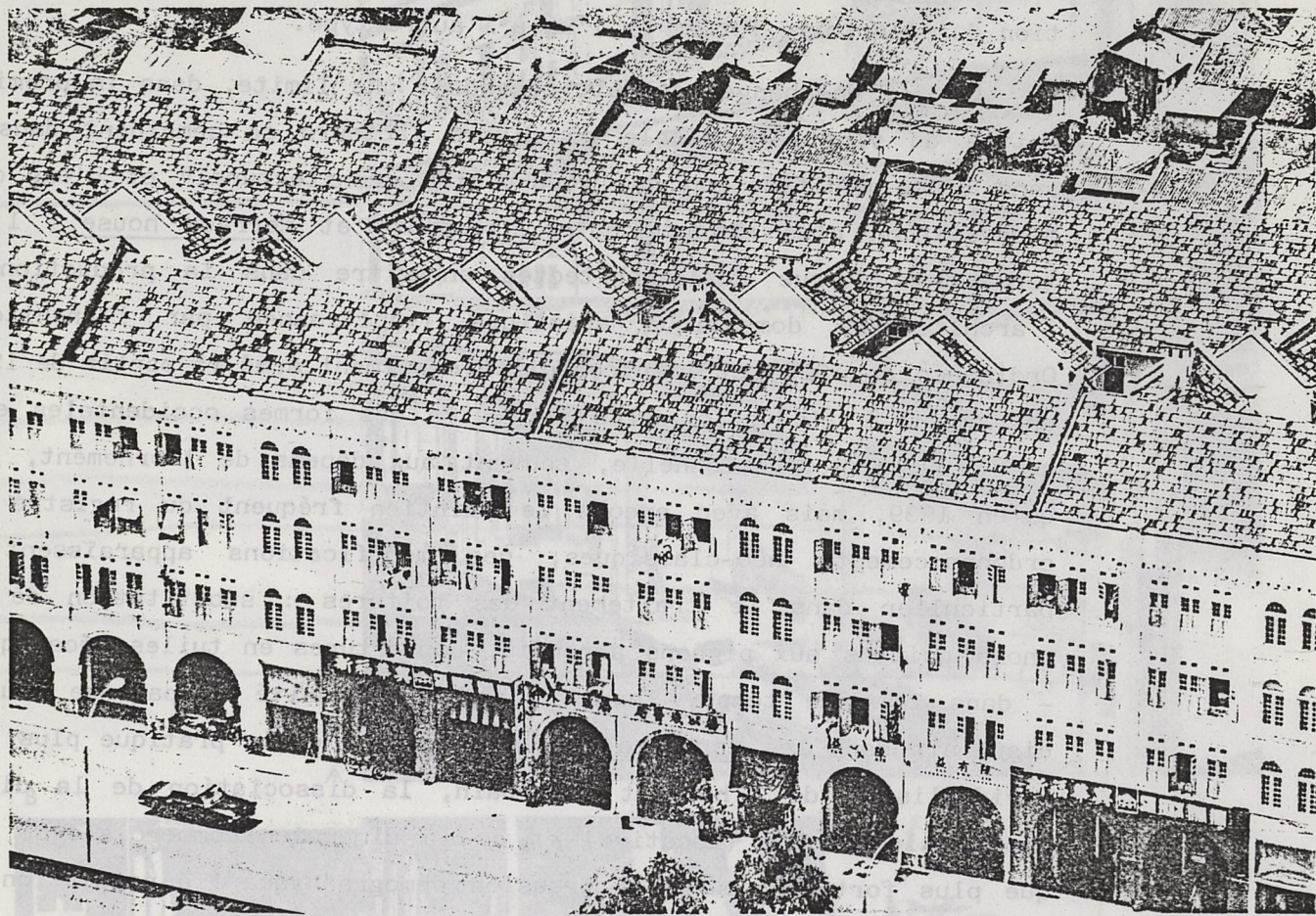


Fig.26 : SINGAPOUR : Ensemble de commerces et de logements publics locatifs construits par le Singapore Improvement Trust vers les années 1930 à Cross Street/New Bridge Road. On notera la reprise du principe des compartiments. Source : Pastel Portraits, op.cit., p. 41 (photo R.Ian LLOYD).

nes construits sur Cross Street/New Bridge Road par le Singapore Improvement Trust au début des années 1930).

L'introduction de nouveaux matériaux (béton, acier), de nouvelles techniques (électricité, ascenseur, climatisation), de nouvelles réglementations et normes de confort modifie également le contexte de l'intervention architecturale : la nouvelle génération d'architectes des années 1930 et de l'après-guerre, sensibilisée aux idées du mouvement moderne en architecture abandonnera progressivement la "tradition néo-classique" pour intégrer la nouvelle esthétique et les nouveaux principes d'économie et de séparation des fonctions, les tendances "modernisatrices" (réduction formelle, élimination des références ornementales et de l'éclectisme) étant accentuées sous l'effet de la Grande Dépression.

Ce n'est pourtant que dans les années 1960 que la trame marchande et résidentielle, qui avait jusqu'alors accueilli et intégré ces modifications technologiques et stylistiques - prouvant de la sorte sa grande flexibilité -, sera fondamentalement remise en cause pour ouvrir la voie à une ère radicalement nouvelle : celle de l'urbanistique singapourienne.

### 2.2.3. Diffusion du complexe urbain sino-colonial britannique : comptoirs et villes minières de la péninsule malaise.

La trajectoire du compartiment chinois ainsi décrite à partir de l'exemple de Singapour, la double généalogie qu'elle semble décrire :

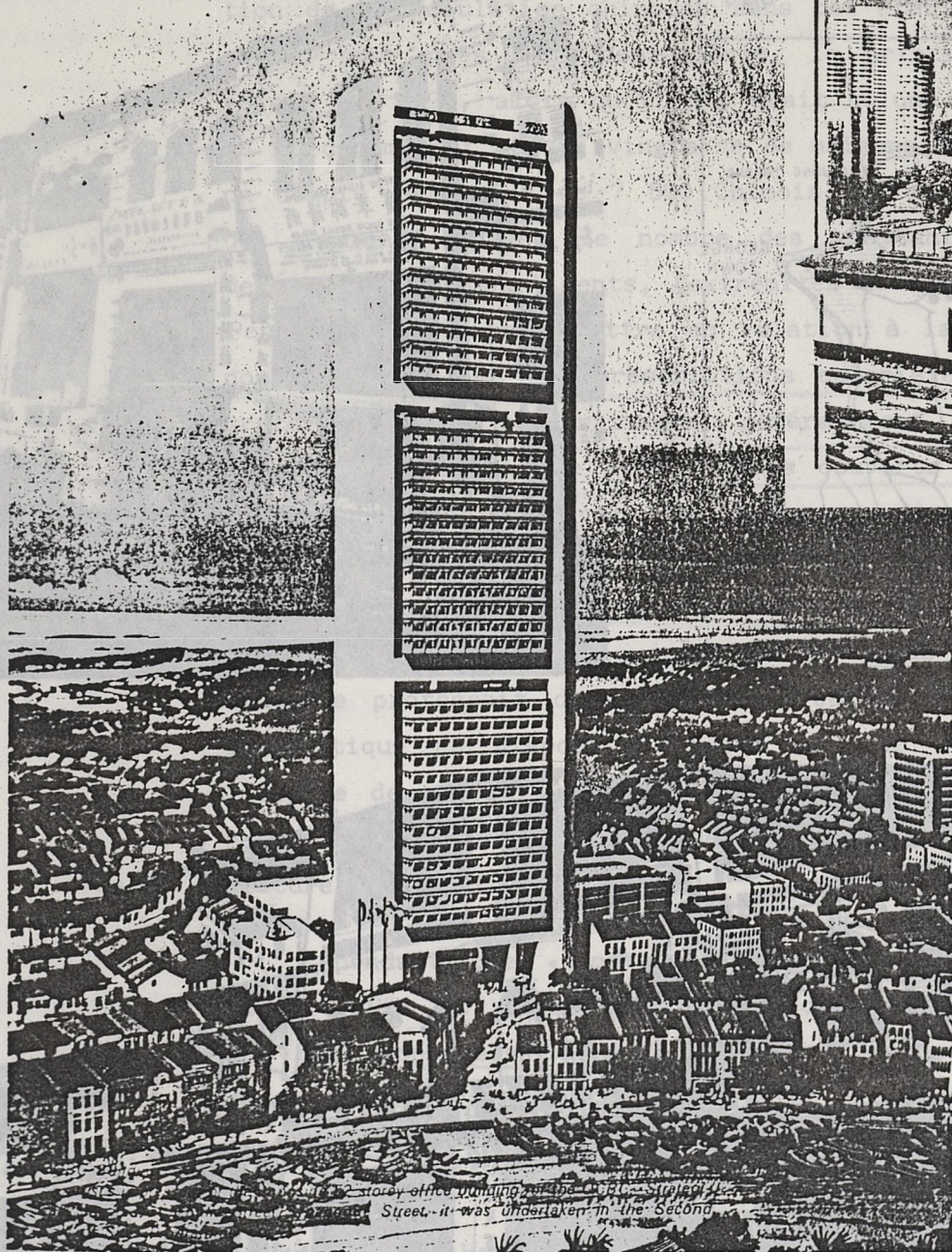
- sur le plan technologique, avec le passage des "matériaux locaux" (bois et atap) à la maçonnerie (pierre, brique, béton),
- sur le plan typologique, avec ses références à la maison urbaine de la Chine du Sud et à l'architecture anglo-indienne,

se retrouvent sensiblement à l'identique dans les Chinatowns de la Malaisie péninsulaire dont elles aménagent l'isotopie.



Fig. 27 : SINGAPOUR : le compartiment chinois en question.  
A. Subdivision des étages en réduits (A1) et taudification (A2, A3) (Doc. et photo Ch.G.)

B1



B2

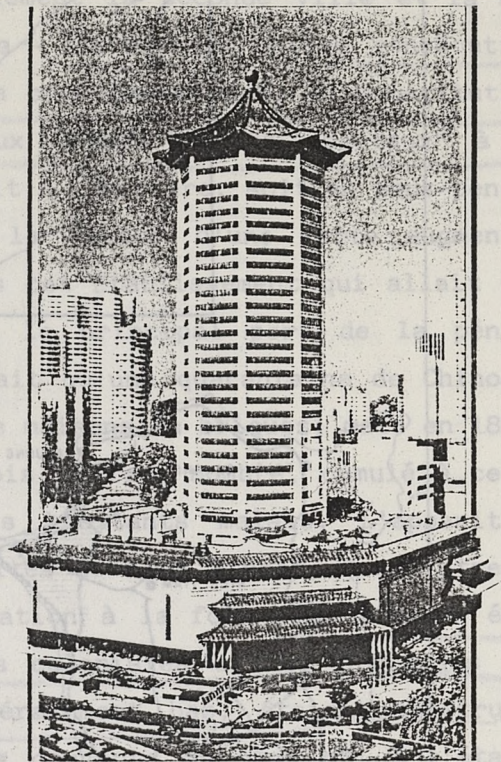
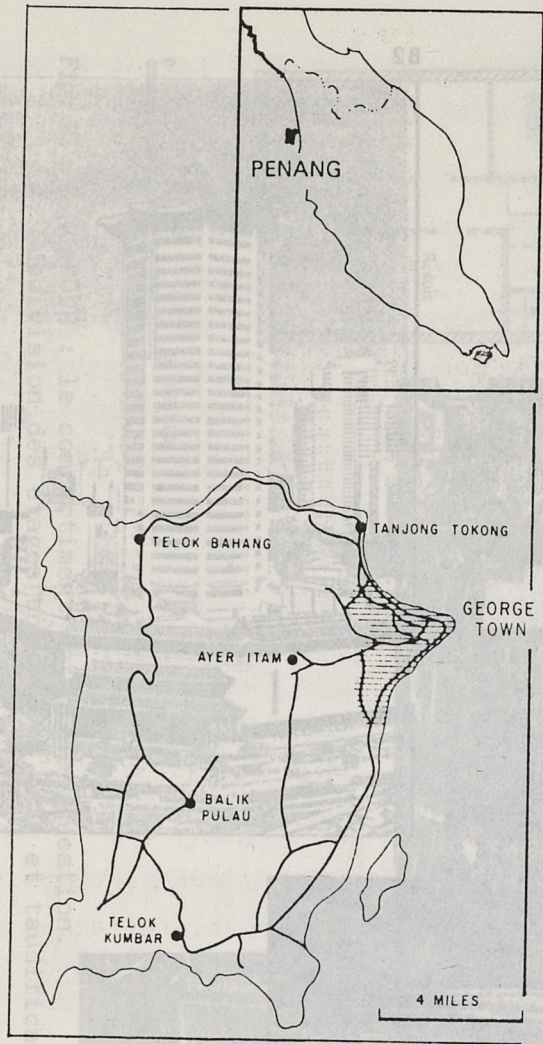


Fig. 27 bis : SINGAPOUR : Le compartiment en question (suite)  
 B. L'émergence d'une nouvelle forme urbaine (B1)... et sa "sinisation"  
 : l'Hôtel Dynasty (B2)  
 (Source : U.R.A., Annual Report 1974/75)

Fig. 28 : GEORGETOWN : A. Localisation de l'île (Source : LIM Heng Kow, op.cit., p.171)  
 B. Compartiments dans le centre-ville (Photos Anne FOURNIER)



A



B1

B2

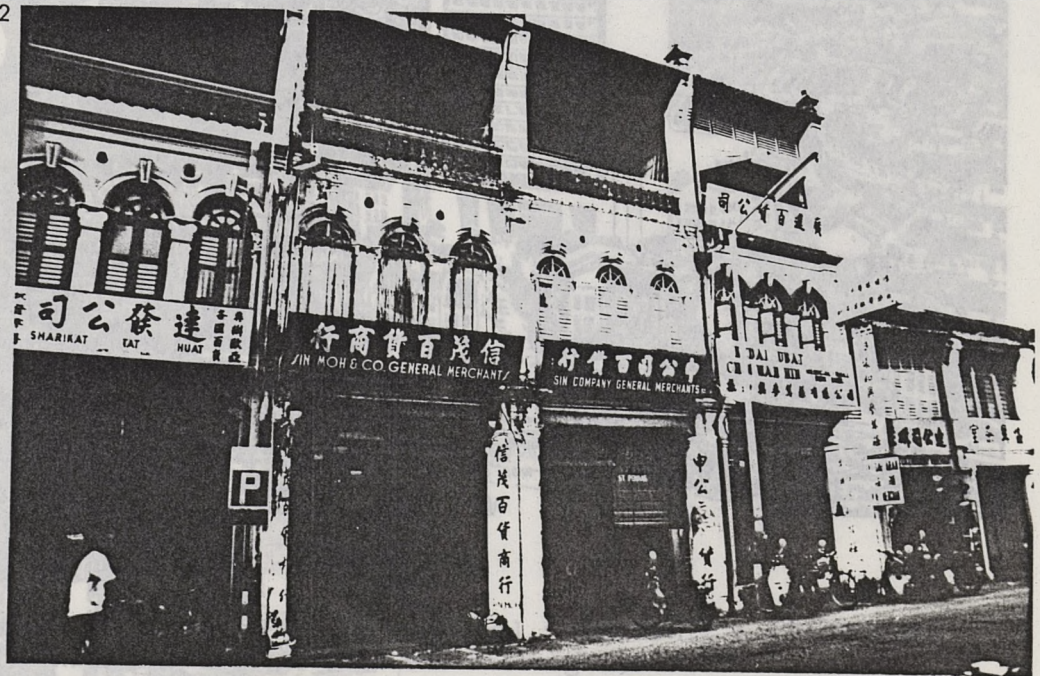


Fig. 28 : GEORGETOWN (PENANG) : Compartiments  
A. Localisation de l'île (Source : LIM Heng Kow, op.cit., p.171)  
B. Compartiments dans le centre-ville (Photos Anne FOURNIER)

Ainsi, à Penang (42) - actuellement la seconde ville et la seconde ville chinoise de la Malaysia - la reconstruction consécutive au grand incendie de 1826 marque la première période de substitution des compartiments en maçonnerie aux "compartiments végétaux" à un niveau (la résidence se trouvant soit à l'arrière, soit en sous-pente) cette modification s'effectuant à la faveur d'une forte augmentation de la population chinoise dans cet Etablissement qui allait devenir, pour près d'un demi-siècle, le principal port de la péninsule : en 1793, alors qu'il n'y avait qu'une quarantaine de Chinois, on ne dénombrait qu'une vingtaine de maisons en briques; mais en 1813, on compte déjà plus de 7 500 Chinois et leur nombre, cumulé à celui des Indiens, dépasse le nombre des habitants malais. L'apparition des premiers compartiments, (extrémités de King Street, Queen Street, Penang Street) est à mettre en relation à la fois avec l'essor économique de l'île, les prescriptions coloniales et les processus migratoires : ces compartiments, généralement bas, étaient construits en briques enduites de plâtre, mais couverts en atap et, à l'étage, la veranda (balcon avec une ouverture unique de la largeur de la façade, fermée par des volets de bois) était encore construite en bois, reposant sur un porche couvert soutenu par de lourds piliers; il s'agissait donc pratiquement de bâtiments dans façade. La galerie couverte protégeait de la pluie et du soleil, mais la devanture de la boutique ne disposait d'aucun mur (le comptoir, l'éventaire ou l'espace de travail ouvrant directement sur la rue), de simples panneaux de bois maintenus par des barres transversales en assurant la clôture pendant la nuit.

Fig.28

Cependant, ces constructions manifestent déjà le caractère de répétitivité et de continuité qui détermineront la formule canonique des shophouses de style "mixte", lorsque tout à la fois la façade s'épaissira, qu'elle sera dotée de percements à l'étage (deux ou trois fenêtres, non vitrée au départ) et qu'elle se chargera d'élé-

(42) Cf. LIM Heng Kow, op.cit., pp. 153-180 C.J. BARROW, "Urbanisation and growth - Growth and environmental degradation in Penang (Georgetow)", Third World Planning Review, vol. 3, n° 4, nov. 1981, pp. 408-418.

ments ornementaux "mixtes", puis "européens", tout en conservant parfois son éclectisme (mélanges entre le style "palladien", les arcades vénitiennes et les évocations de la maison flamande).

Bien que Kuala Lumpur (43) ait été construite plus tardivement, l'évolution de l'architecture domestique et commerciale chinoise s'y inscrit dans un processus similaire. Etablie dans la seconde moitié du XIXème siècle sur la base d'une cité minière chinoise associée à l'exploitation de l'étain (San-Chien-Chuang - en malais : Lorong Pu du - : "village des trois pailletes") dont les Britanniques prennent le contrôle au cours des années 1870, Kuala Lumpur se développera à partir de 1880, comme centre administratif colonial, capitale politique et siège du Résident britannique de l'Etat de Selangor.

La ville s'étend alors sur 20 ha et compte 4 000 habitants, principalement Chinois originaires du Kouang-tong (Guangdong : Cantonnais et Hakka). Toutes les constructions sont alors en bois et couvertes en atap, mais on relève déjà une différenciation des types de construction entre Malais et Chinois : ces derniers construisent, sur des fondations, des maisons de plain-pied accolées formant des rangées continues le long des voies. Ce type de construction, associé à de fortes densités, présente l'inconvénient d'exposer la ville à de fréquents incendies (soit volontaires, comme ce fut le cas lors du conflit de 1869-1873, soit accidentels, tels ceux de 1881).

C'est à la suite de ces incendies (ou en saisissant l'opportunité des destructions que ceux-ci avaient occasionnées) que le Résident britannique engagea, en 1884, une reconstruction complète et systématique, rue par rue, de la ville. Celui-ci fit en effet élargir les voies, les portant de 3,60 m à 6 m et introduisit une règle-

(43) Cf. PAO-CHUN TSOU, Urban Landscape of Kuala Lumpur. A Geographical Survey, Singapour, Nanyang University (Institute of Southeast Asia) 1967. J.M. GULLICK, The Story of Kuala Lumpur (1857-1939), Singapour-Kuala Lumpur, Eastern University Press (M) Sdn. Bhd., 1983. LIM Heng Kow, op.cit., pp. 72-112.



mentation imposant aux propriétaires immobiliers de reconstruire leurs maisons avec des matériaux appropriés (tuiles et briques), selon des normes de surface; des compartiments mitoyens à un étage furent ainsi édifiés de part et d'autre des nouvelles voies, avec des façades sur rue variant de 3,60 m à 4,50 m, une profondeur de 18 à 42 mètres et une hauteur d'environ 12 mètres.

En 1890, il ne restait déjà plus que quelques paillotes en ville et, en 1897, lorsque les édifices administratifs coloniaux furent achevés (Kuala Lumpur étant devenue en 1896 la capitale de la Fédération des Etats Malais), l'image urbaine s'imposa définitivement, l'évolution "stylistique" des compartiments y suivant un parcours similaire à celui de villes de colonisation plus ancienne. Ainsi que le constate Michael E. Emrick :

"La mode des choses occidentales s'est renforcée et les formes architecturales néo-classiques, typiques d'une culture coloniale, ont été considérées comme une manière de symbole de statut social" (44).

Fig.29

De fait, l'expansion de la capitale (25 000 habitants sur 1,3 km<sup>2</sup> en 1896, 300 000 habitants sur 93,6 km<sup>2</sup> en 1956) s'effectue bien selon le principe des regroupements ethniques (Européens à l'ouest de Klang River, Malais au nord de Java Street, Chinois entre Java Street et Market Place). Mais les Chinois, groupe majoritaire (ils représentent encore de nos jours 56 % de la population de l'actuel Territoire Fédéral et l'ancien quartier chinois demeure le plus densément peuplé), définissent dans ce cadre leurs propres lignes de clivage ethno-linguistiques, professionnelles et spatiales internes (Hokkien : plantations et banques; Hakka et Cantonnais : mines d'étain et commerce; Teochiu : import-export; Haïnanais : restaurants et industries alimentaires), ce principe n'étant véritablement remis en cause que depuis l'après-guerre avec l'apparition de nouvelles formes résidentielles péri-urbaines ("spontanées" ou programmées) et plus directement, par la rénovation urbaine affectant la Central

(44) Michael E. EMRICK, "The demise of the shophouse", Ekistics, 278, sept-oct. 1979, pp. 291-296.

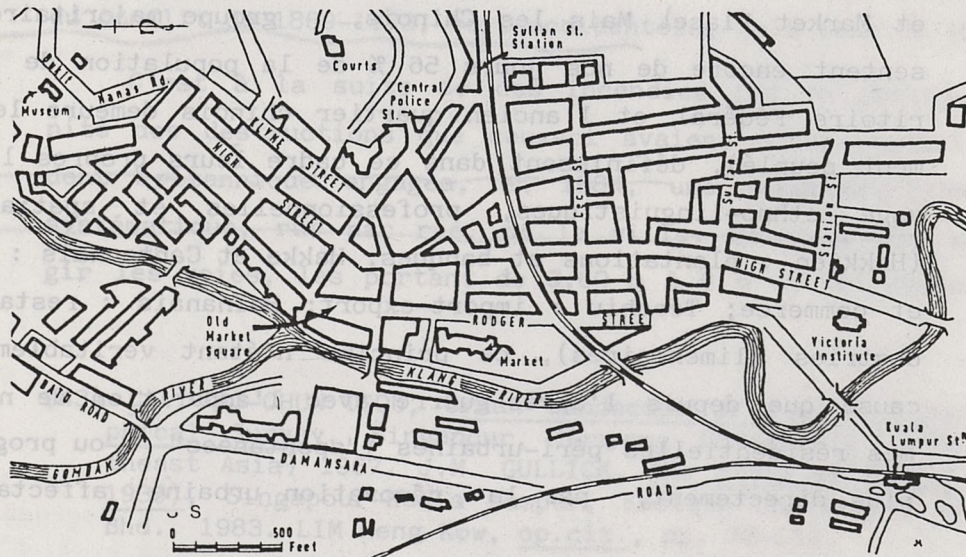


Fig. 29 : KUALA LUMPUR : compartiments en ville coloniale.  
Sources : HAMZAH SENDUT, "The structure of Kuala Lumpur, Malaysia's capital city", *op.cit.*, fig. 3 et TSOU Pao-Chun, Urban Landscape of Kuala Lumpur, *op.cit.*.

Commercial Area (C.C.A.).

Entre la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle et le dernier conflit mondial, les communautés chinoises se sont ainsi affirmées, à travers leurs formes de fixation économique et spatiale, non seulement comme "productrices" de la ville, à l'échelle d'entités urbaines importantes telles que Kuala Lumpur ou Georgetown, mais également comme génératrices de l'expansion d'un réseau urbain étendu à l'ensemble de la péninsule (plus particulièrement dans sa partie occidentale) et comme promotrices des formes de l'urbanité inaugurées dans les grandes villes.

Fig.30

Un exemple particulièrement marquant de cette diffusion est celui des villes minières et portuaires de l'Etat de Perak, sur la partie nord de la côte occidentale (45). Entre la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle et le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, des ports se sont développés dans ce sultanat en relation avec l'extraction de l'étain (entre 1641 et 1795 les Hollandais y ont édifié et contrôlé un port minier sur l'île de Pangkor.); la population locale demeurait cependant de faible importance, dispersée dans une centaine de villages et, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, on y dénombrait 400 Chinois exploitants de mines et commerçants. Mais à partir de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle des agglomérations commerciales - peuplées d'immigrants commencent à se développer; les rues bordées de constructions en briques se substituent progressivement aux constructions végétales, ces agglomérations tendant également à peser sur l'organisation économique des kampung malais.

Le catalyseur de ce processus de constitution d'une "armature" urbaine réside dans la mise en place d'un réseau routier, sous l'administration coloniale que les Britanniques exercent depuis 1874 (l'ensemble de l'Etat ne comptait qu'une trentaine de kilomètres de

(45) Cf. LIM Heng Kow, op.cit., pp. 23-71. Nous tirons de son ouvrage sur l'évolution du système urbain en Malaisie (Malaya) l'essentiel des informations qui suivent.

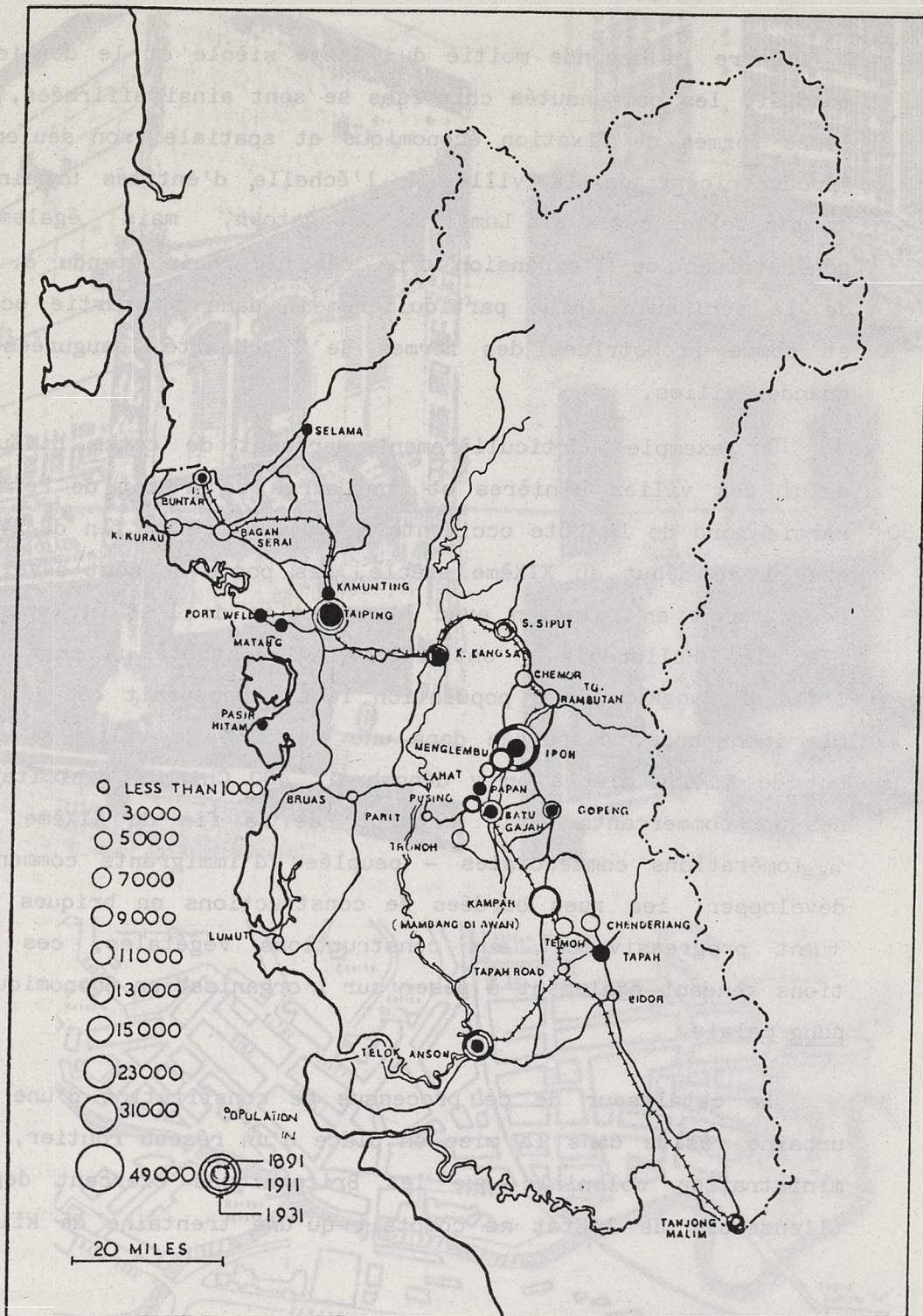


Fig. 30 : Malaisie péninsulaire : l'extension du réseau urbain sino-colonial  
L'exemple de l'Etat de Perak (1891-1931)  
Source : LIM Heng Kow, *op.cit.*, p.50

voies dans les années 1870, les populations locales utilisant les voies d'eau navigables et les chemins forestiers pratiqués à dos d'éléphant). Les Britanniques favorisent eux-mêmes l'installation des agglomérations et villages le long de ces axes (routes et, ultérieurement, voies ferroviaires) comme établissements permanents dotés d'une structure administrative adéquate à leur composition pluri-ethnique et de moyens de communication (télégraphe, téléphone et poste). En 1893, tous les villages importants, cités minières et ports étaient "connectés", avec plus de 1000 kilomètres de voies tous types confondus).

Or, ce développement des liaisons terrestres favorise non seulement l'accélération du peuplement allogène (principalement chinois) des centres les plus importants (cf. Tableau 2), mais également la modification de leur structure urbaine (selon un processus présentant quelque similitude avec celui que nous observerons dans le cas de Bangkok pour la Thaïlande), notamment à la faveur de l'intégration politico-administrative de l'Etat de Perak au sein de la Fédération des Etats Malais (1895).

TABLEAU 2  
PRINCIPAUX CENTRES URBAINS DU PERAK  
(1891-1901)

VILLES	POPULATION (1891)				POPULATION (1901)
	Totale	Chinois	Indiens	Malais	Totale
TAIPING (C.M.)	13 304	8 764	3 549	411	13 331
TELOK ANSON (P.)	3 373	1 368	606	1 204	3 134
IPOH (C.M.)	3 184	2 389	340	407	12 791*

D'après LIM Heng Kow, op.cit., p. 43

(C.M.) = centre minier

(P.) = port

\* On observera la croissance rapide d'Ipoh en relation avec l'exploitation minière, sa desserte par le port en expansion rapide de Telok Anson et sa liaison ferroviaire : au tournant du siècle, ce centre supplantera Taiping comme principale ville de l'Etat de Perak.

Les modifications morphologiques issues de ce mouvement sont canalisées, à partir des années 1890, par les Sanitary Boards, mis en place dans une période de "boom" des valeurs foncières urbaines et de la construction dans les villes du Perak, organismes chargés du contrôle des plans urbains ainsi que de la conformité des bâtiments et des matériaux à ces derniers (avec, notamment, l'exclusion des matériaux inflammables).

Ces modifications "contrôlées" et le type particulier d'articulation "sino-coloniale" qui se noue, à l'occasion de ce contrôle, dans le processus d'instauration de ville (à l'instar de celle qui se noue dans le domaine de l'économie) sont particulièrement sensibles dans le cas de Taiping, plus ancienne ville "moderne" de l'Etat.

Etablie à la suite de l'intervention britannique dans la péninsule (1874), Taiping (en chinois : "paix éternelle") peut être considérée comme un produit urbain de la politique de pacification et de contrôle menée par les Britanniques en Malaisie : elle fut créée, en même temps qu'un autre centre, Kamunting, par le Capitaine Speedy en remplacement de deux anciens campements miniers installés par les Chinois depuis les années 1840 à l'instigation d'un chef malais et objets d'affrontements entre deux clans chinois rivaux luttant pour le contrôle des mines d'étain de la région.

L'ancien établissement ayant été incendié lors de ces affrontements et compte tenu du nouvel afflux d'immigrants chinois consécutif à la "pacification", une nouvelle cité fut établie sur le site désigné par Speedy : elle consistait en une longue rue, d'environ un kilomètre et demi, bordée, de chaque côté, par des constructions "végétales" identiques de belle apparence, abritant aussi bien boutiques, ateliers, habitations, maisons de clan, maisons de jeux ou fumeries d'opium. La ville comptait alors 5000 habitants dont un millier de boutiquiers, mais sa morphologie se distinguait peu de celle de l'établissement précédent. Or, si Taiping a connu les épisodes habituels d'incendie et de reconstruction en briques (1880), ceux-ci ne suffisent à éclairer les modifications rapides

Fig. 30 : Malaisie péninsulaire, l'établissement de Taiping, l'Etat de Perak (1880-1885). L'exemple de l'Etat de Perak (1880-1885). Source : I.R. Hov, op.cit., p. 206.

qui en affectent la structure : cette ville fut en effet la première, dans l'Etat de Perak, à bénéficier de l'aménagement du réseau routier (liaison au port de Matang) et ferroviaire (liaison à Port Weld); devenue capitale de l'Etat au début des années 1890, elle accueille les bâtiments officiels du Résident britannique et les autres administrations et prend alors l'allure d'une ville sino-coloniale "moderne" : rues ombragées, marchés, gare, édifices publics, prisons, musées, hôpitaux, résidences de la communauté européenne, église, écoles, hôtel, banques. C'est dans ce cadre, largement créé par le statut administratif conféré à la ville, que celle-ci devient le front pionnier de l'essor urbain dans le Perak ou, comme l'on disait, "le fer de lance de la civilisation dans les Etats indigènes".

Les formes d'insertion spatiales des Chinois, toujours majoritaires (9 000 sur 14 000 habitants dans la première moitié des années 1890, sans compter les mineurs travaillant et résidant à proximité), sont largement tributaires de ce cadre particulier : non seulement en raison de l'action du Sanitary Board imposant la construction en maçonnerie (en 1898, 55 bâtiments couverts en atap sont détruits et remplacés par 46 nouveaux bâtiments en briques) mais également parce que la position même de la ville vient tout à la fois sanctionner la fixation urbaine et promouvoir le développement commercial. Dans les années 1920, alors que la population atteignait plus de 20 000 habitants (principalement Chinois), on comptait un millier de boutiques relevant des divers secteurs d'activité, les activités commerciales et industrielles étant, comme de coutume, distribuées selon les lignes de clivage ethniques et sub-ethniques.

Les épisodes de l'histoire urbaine dans laquelle s'inscrivent ici l'apparition et le développement des compartiments en maçonnerie, semblent se répéter avec une étonnante régularité. Ainsi Ipoh qui, avant même d'exercer les fonctions administratives à l'échelle de l'Etat de Perak, surclassera Taiping dans sa dynamique de développement urbain, connaît les mêmes "phases" menant du village "végétal" de mineurs chinois (au nombre de 2 000 en 1889) à la petite

bourgade construite en maçonnerie (briques et tuiles) à la faveur de la fixation des commerçants chinois et par suite des incendies (reconstruction de la ville en 1892); elle manifeste dès lors la rapidité de l'essor des "villes-champignons" nord-américaines (5 000 habitants et un millier de boutiques en 1893, 11 000 habitants en 1894). Le processus d'élargissement des voies, de démolition des constructions "végétales" et de reconstruction des bâtiments en brique étant bien engagé, le commerce se développe à mesure de l'accroissement de la population, de l'extension du périmètre urbain, de la réalisation d'équipements publics et d'infrastructures (liaison ferroviaire avec le port de Telok Anson) : en 1905, quarante nouvelles maisons sont construites et, en 1906, la ville compte près de sept cents compartiments chinois de qualité et une centaine en projet. En 1927, le transfert de l'administration de l'Etat à Ipoh (au détriment de Taiping) vient sanctionner l'importance prise par l'agglomération et accentuer la pression foncière sur les terres agricoles environnantes, celles-ci étant rapidement loties en parcelles commerciales (46).

La formation urbaine "moderne" et le développement des compartiments chinois manifestent ainsi une fois de plus, le caractère "structural" de leur articulation, les jeux d'échange stylistiques ne pouvant prendre place que sur la base de ce moment inaugural que constitue le passage de la construction végétale à la maçonnerie, passage qui est lui-même tributaire de processus historiques et culturels complexes que nous n'avons fait ici qu'évoquer.

Cependant, les similitudes d'évolution du compartiment, dès lors qu'il investit les matériaux durables, dans les diverses situations considérées permettent de reprendre la distinction en trois phases proposée par G. KOHL (op.cit.) pour l'architecture chinoise des Etablissements du Détroit :

- une phase de reconstruction "immédiate" (entendons, non médiatisée par d'autres "modèles") des "modèles" architecturaux de la

(46) Cf. LIM Heng Kow, op.cit., pp. 61-65.



Chine du Sud dans la construction des temples et terrace houses de la Malacca hollandaise, ainsi que dans la construction des temples et compartiments de la première période de colonisation britannique; le transfert des formes et des matériaux étant principalement assuré par des immigrants originaires du Fou-kien (Fujian), les références architecturales et ornementales de cette région (forme et traitement des toitures, panneaux de mosaïque, etc.) semblent alors primer sur les autres, celles du Kouang-tong (Guangdong) étant surtout apparentes dans les temples et dans le traitement des ouvertures;

- Fig.31
- Une phase de mixité des styles où les entrepreneurs, cantonais principalement, mettant à profit leur héritage culturel et le savoir-faire des nouveaux immigrants (charpentiers, maçons, sculpteurs sur bois, etc.) puisent plus librement dans le répertoire architectural malais et anglo-indiens; l'éclectisme de l'ornementation se manifeste principalement dans les shophouses et terrace houses, (telles les maisons sino-malayo-palladiennes de Penang), sans en modifier fondamentalement le registre de base pour autant, mais tend également à gagner les temples, ceux-ci intégrant parfois les éléments néo-classiques;
  - une phase postérieure aux années 1860 (début du XXème siècle dans le cas de Singapour) où les riches Chinois, à la faveur d'une nouvelle dissociation entre résidence et commerce, et d'une intervention accrue des architectes, semblent adhérer à un mouvement d'"apurement" des styles, mais avec des tendances divergentes qui semblent aussi bien traduire des positions culturelles voire "politiques" opposées : d'une part, la recherche d'une "authenticité" dans la référence à l'architecture chinoise; d'autre part, une assimilation plus rigoureuse ou complète des styles européens (Renaissance et Baroque), l'irruption du mouvement moderne venant annuler ces jeux de référence en valorisant structure, matériaux, fonctions au détriment de l'ornement, du décor sur lequel jouaient ces oppositions.

Les Chinois du Nanyang semblent ainsi avoir été porteurs d'une architecture qui, en dépit de ses multiples références (et à travers elles), n'en demeure pas moins spécifique. Celle-ci

comme le tissu urbain qu'elle engendre et dans lequel elle s'inscrit - celui des Chinatowns - n'a pas véritablement connu d'équivalent en Chine. Elle s'est, en revanche, diffusée au-delà de la seule aire géo-culturelle considérée dans cette partie de notre recherche, notamment en Thaïlande à la faveur de l'ouverture de ce pays aux grands mouvements commerciaux (ouverture entamée dès les XVIème-XVIIème siècles, dans la période d'Ayutthaya), et aux courants d'idées modernisateurs vers le milieu du XIXème siècle.

*Chinese Stone cutters. Kay tribe*

*Plate 1*

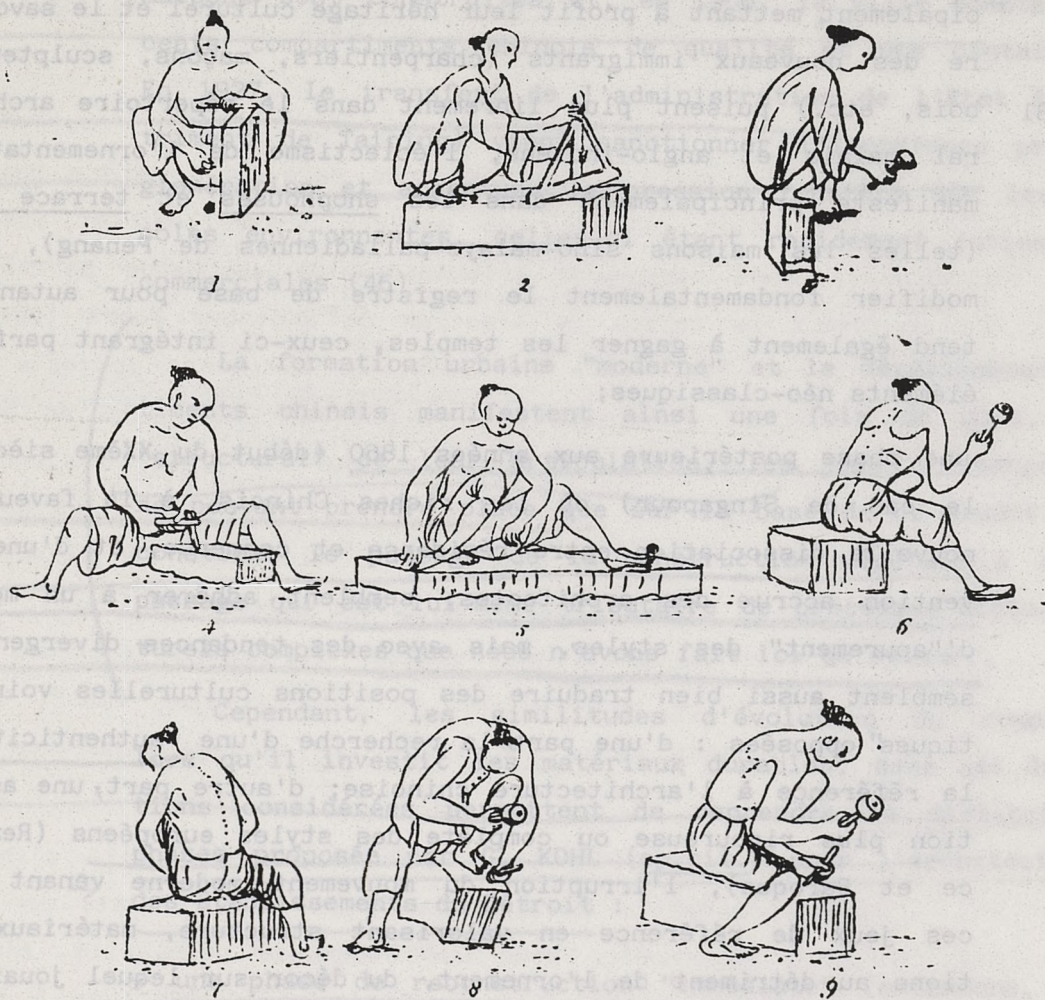


Fig. 31 : Tailleur de pierre chinois (probablement Hakka) à Singapour. Dessin de John TURNBULL THOMSON (1821-1884).

D'après John HALL-JONES et Christopher HOOI, op.cit., p.109.

2.3. Bangkok : p erennit e du compartiment chinois, agent et vecteur de l'ima-  
ge de la ville "moderne"

Bien que située en dehors de toute domination coloniale directe, le développement des compartiments en maçonnerie en Thaïlande s'inspire des mêmes principes d'agencement spatial. Ce type de construction - de même que l'évolution stylistique qui le traverse et les formes urbaines qu'il engendre - semble donc, de ce point de vue, présenter une certaine autonomie, sinon par rapport au pouvoir étatique, du moins par rapport au "système" sino-colonial dont il est issu dans la région du Détroit de Malacca, pour s'identifier à la matérialisation urbaine des nouvelles structures commerciales. Son développement récent (dans la "période de Bangkok", est effectivement associée à un courant modernisateur qui, portée par les souverains siamois depuis le milieu du XIXème siècle, s'impose tant sur le plan administratif (47) que sur celui de l'aménagement urbain.

En ce qui concerne Bangkok (Krungthep Maha Nakhon : "grande citée des anges"), capitale depuis 1782, la "modernisation" urbaine adopte la forme d'un déplacement de polarit e des voies d'eau vers les voies terrestres. Les canaux (klong) constituaient en effet, jusqu'alors, les principaux axes d'échange et structuraient l'espace de la capitale, y déterminant notamment les lieux d'implantation de l'habitat (en bordure du fleuve : Menam-Chao Phraya, le long des canaux) sous la forme de maisons sur pilotis, de maisons flottantes, voire même d'occupation résidentielle des embarcations. En revanche, la mise en

(47) Michel BRUNEAU, "Modes de production et organisation administrative de l'espace : le cas de la Thaïlande", in : C. BATAILLON (Ed.), Etat, pouvoir et espace dans le tiers-monde, Paris, P.U.F. (Tiers-Monde/I.E.D.E.S.), 1977, pp. 121-136.



Fig.32 : LE ROYAUME DE SIAM DANS LA PERIODE DE "JUDIA" (AYUTTHAYA)  
Carte française de 1686.

place progressive du système routier servira de support aux nouvelles constructions en maçonnerie intégrant commerces et résidences, selon une formule similaire à celle développée à Singapour et également portée localement par des minorités marchandes d'origine chinoise (48).

Cependant, la liaison résidence-commerce associée à la présence chinoise préexistait à ce réagencement urbain et avait donné lieu à d'autres formules de construction, à savoir des édifices à un ou deux niveaux en bois installés le long des voies d'eau, à la fois distincts des habitations traditionnelles thaï par leur groupement et leur morphologie, mais s'en rapprochant par les matériaux et les techniques constructives; de là dérive une distinction terminologique entre ces deux types d'habitation commerciale : les Hong Thaeo, bâtiments à usage résidentiel et commercial, alignés en rangée, mais construits en matériaux inflammables, sont différenciés des Tuek Thaeo qui présentent les mêmes fonctions et disposition, mais sont construits en maçonnerie (49), les premiers types persistant encore de nos jours, en particulier le long des canaux de Thonburi.

En outre, les bâtiments commerciaux en maçonnerie, comme plus largement la construction en maçonnerie à usage profane ou domestique, apparaissent en Thaïlande avant même la fondation de Bangkok, en particulier à Ayutthaya, capitale du Siam de 1350 à 1767, dans sa période d'essor commercial.

Fig.32

### 2.3.1. Ayutthaya ou les prémices éphémères de la "ville moderne" (XVIème-XVIIème siècle)

La prospérité d'Ayutthaya reposait alors avant tout sur les échanges extérieurs - devenus monopole royal sous le règne de Pra-

(48) Cf. G. William SKINNER, Chinese Society in Thailand, Ithaca, Cornell University Press, 1957.

(49) Ces derniers sont eux-mêmes distingués des bâtiments en dur à usage exclusivement commercial ou artisanal : A-karn Panich. Cf. Bangkok Metropolitan Area, Règlementation de la construction, (Section : "vocabulaire"), 1979 (en thaï).

sat T'ong (1630-1656) - à la faveur du contrôle exercé sur le bassin de la Chao Phraya; la fonction commerciale d'Ayutthaya en tant qu'entrepôt et lieu de transbordement des marchandises échangées entre l'Europe et l'Inde d'une part, la Chine et le Japon d'autre part (la route de l'Isthme de Kra étant, par ailleurs, de longue date concurrente de celle du Détroit de Malacca), ainsi que comme centre d'exportation des produits locaux (riz, étain), trouve son répondant dans l'hétérogénéité de son peuplement (Hollandais et Anglais des grandes compagnies commerciales, Portugais, Japonais - jusqu'en 1632 -, Chinois, Malais...), le commerce intérieur étant lui-même assuré par des minorités marchandes étrangères : Perses, Arabes et, surtout, Chinois, ces derniers étant déjà de l'ordre de trois à quatre milliers à la fin du XVIIème siècle.

La dimension commerciale imprime également sa marque à la structure urbaine, mais au sein d'une organisation morphologique déterminée par des conceptions religieuses et géomantiques de la cité, comme lieu centré, sacralisé, d'un pouvoir théocratique, réplique et figuration de la cosmogonie bouddhiste : la ville se présentait sous la forme d'une citadelle entourée d'une muraille de pierre principalement occupée par le Palais Royal et des constructions religieuses (plus de 500 monastères), ces édifices, eux-mêmes entourés d'une enceinte, étant organisés selon les orientations cardinales nord-sud et est-ouest (façades tournées vers l'est), orientations suivies par les voies et les canaux. L'ensemble de l'organisation urbaine semblait respecter un principe de séparation entre espace sacré et espace profane, les populations marchandes recevant des concessions hors les murs : les Japonais, qui avaient d'abord été admis à l'intérieur de l'enceinte urbaine, en furent rejetés, comme ce fut ultérieurement le cas pour les Hollandais, les Anglais et les Français avant même que le royaume ne se ferme aux influences étrangères (50).

(50) La période de plus grande ouverture d'Ayutthaya correspond au règne du roi Narai (1656-1688); c'est également une période marquée par l'influence des architectes et ingénieurs français à la suite des accords et échanges diplomatiques conclus avec Louis XIV (1664/1684-1685), celle-ci se manifestant dans les constructions de la ville de Lopburi - lieu de villégiature du roi -. ainsi

.../...

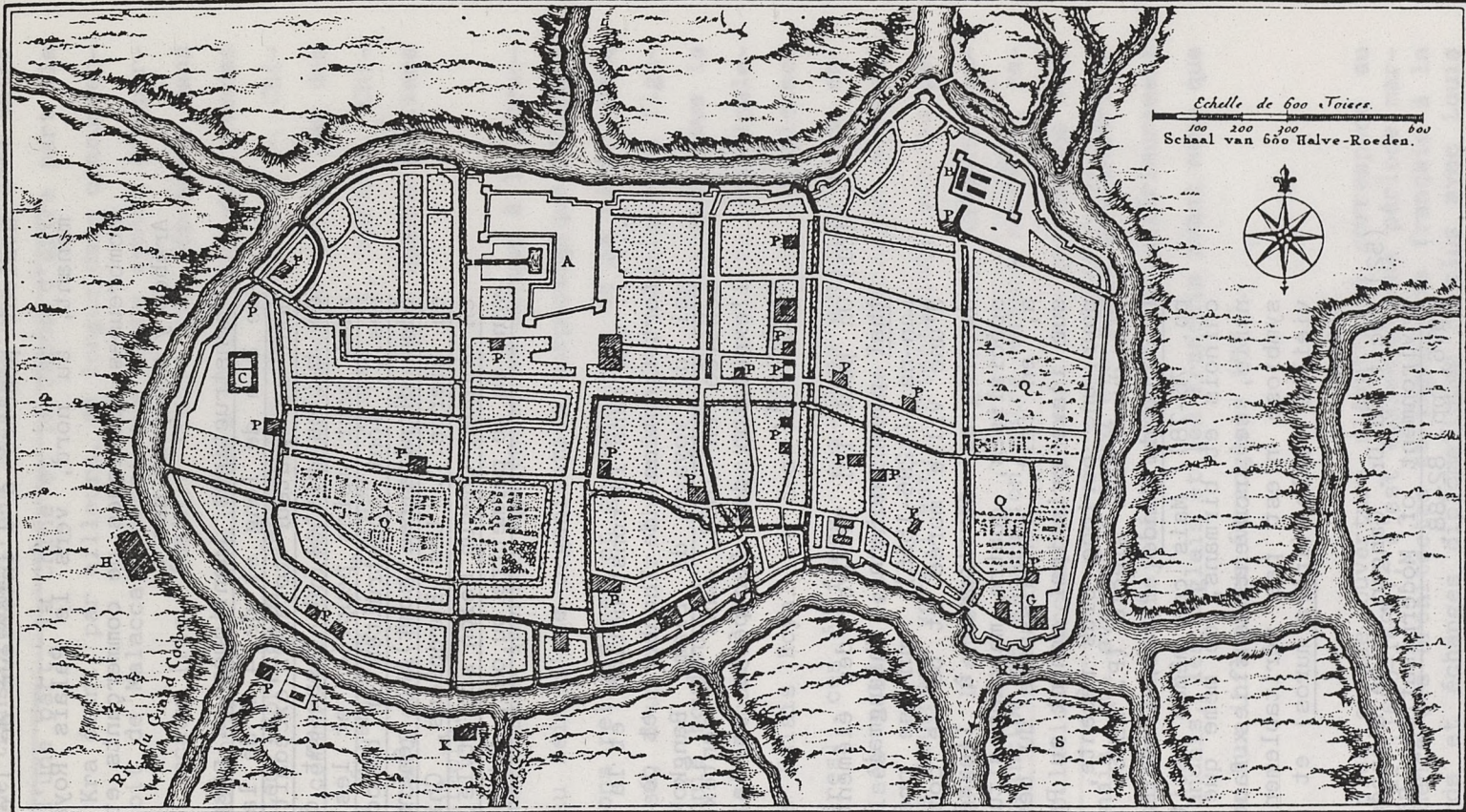
Fig.33 Cependant les nombreuses cartes et descriptions d'Ayutthaya à la fin du XVIIIème siècle montrent que les activités marchandes avaient pénétré à l'intérieur de l'enceinte (51) : la rue centrale menant, au nord, vers le Palais Royal est décrite comme bordée de nombreuses boutiques de commerçants et d'artisans : Chinois, Indiens, Arabes y occupent des :

"constructions identiques en pierre, très étroites, n'étant que de 8 m de long et de 4 m de large, s'élevant sur deux niveaux dont la hauteur totale n'excédait pas 4 m. Elles sont couvertes de tuiles plates et disposent de larges portes... les autres rues sont moins peuplées et les maisons des habitants ordinaires... sont construites en bambou et en planche. Les bâtiments (des dignitaires sont)... généralement construits en chaux et en pierre... Les Européens, Chinois et Arabes... construisent en brique, chacun selon son style, car seuls, je pense, ils peuvent se le permettre ou ont, dit-on, la liberté de le faire"(52).

.../... que dans la construction et la modernisation des dépenses et fortifications de Thonburi et de Bangkok (cf. Abbé CHOISY, Journal du Voyage de Siam, Bangkok, D.K.). Cette période s'est achevée en 1688, dans le contexte du décès du roi Narai, par l'expulsion des Européens et la fermeture du pays au commerce extérieur.

(51) On peut ici trouver des éléments de similitude avec une cité thaï plus ancienne, Chiangmai, ancienne capitale du royaume de Lan-na (1296-1556), qui se présente également sous la forme d'une ville murée et où le commerce et l'artisanat semblaient devoir se développer à l'extérieur des enceintes (villages spécialisés, quatre marchés situés aux portes de la ville). On a, en fait, connaissance du développement d'une rue marchande sur l'axe principal menant au Palais Royal, situation attestée, pour une période plus récente, par les récits de voyage de la fin du XIXème siècle (P. NEIS, "Voyage dans le Haut-Laos", in: Le Tour du Monde, Paris, Librairie Hachette, 2ème semestre 1885, pp. 76-78). Mais ces mêmes récits mentionnent que les "bazars" chinois et birmans, de même que les maisons chinoises en maçonnerie, se trouvent dans les faubourgs. De nos jours encore, la symbiose n'est pas véritablement opérée entre le site de la vieille ville (intra muros) et la ville commerciale et touristique.

(52) Récit du Dr. Ganger, cité d'après Larry STERNSTEIN, Thailand. The Environment of Modernisation, Sidney, McGraw-Hill Book Company, 1976, pp. 82-88.



**PLAN DE LA VILLE DE SIAM,**  
CAPITALE du ROYAUME de ce nom;  
Levé par un Ingenieur François en 1687.

**PLATTE GROND VAN SIAM,**  
HOOFD STAD des KONINGRYKS van dien naam;  
Door eenen Franssen Ingenieur opgenoomen A° 1687.

- Le grand Palais.
- A) Het groot Paleis.
- B) Petit Palais du Roi.
- Klein Koninglyk Paleis.
- C) Pagode où le Roi de Siam régnant alors avoit été élevé.
- Pagode waarin de toen regeerende Koning was opgevoed geworden.
- D) Grande Pagode.
- Groote Pagode.
- E) Grande Pagode Royale nommée Nap-pe-tat.
- Groote Koninglyke Pagode genaamt Nap-pe-tat.
- F) Pagodes Chinoises.
- Chineefse Pagoden.

- G) Collège Constantin.
- Constantyns Collegie.
- H) Pagode Royale.
- Koninglyke Pagode.
- I) l'Évêché.
- Bisdom.
- K) Pagode de la feuë Reine.
- Pagode van wylen de Koningin.
- L) Loge des François.
- Fransse Logie.
- M) Nouvelle Loge des François.
- Nieuwe Fransse Logie.

- N) Hôtel des Ambassadeurs de France.
- Hof van de Franssen Geaanten.
- O) Hôtel de Phaucon ou Constante.
- Phaucons-Hof.
- P) Toutes les autres Pagodes.
- Alle de andere Pagoden.
- Q) Quartiers Champêtres.
- Groen gewassen Plaatsen.
- R) Le Port.
- De Haven.
- S) Île Hollandoise.
- Hollands Eiland.

Fig. 33 : AYUTTHAYA A LA FIN DU XVIIème siècle.

Source : Larry STERNSTEIN, *op.cit.*, p. 85, fig.153.



Certains auteurs reconnaissent ici l'apparition d'une forme d'habitat spécifiquement urbain : la maison chinoise en maçonnerie à usage résidentiel et commercial, répétée à l'identique le long d'une voie, désignée en anglais comme "row house", constitutive de la rue chinoise : "China row".

Cependant, si la richesse commerciale a incontestablement constitué un facteur déterminant pour le développement monumental d'Ayutthaya, celui-ci n'en a pas véritablement dicté les formes et demeure largement périphérique tant par rapport à l'organisation sociale siamoise et aux formes de pouvoir auxquelles celle-ci donne lieu que par rapport à l'organisation urbaine elle-même. Le monopole royal sur le commerce extérieur, la présence encore réduite de minorités marchandes asiatiques et la faiblesse du marché intérieur fixent des limites au développement de la sphère commerciale et à son impact urbain, la maintenant en position "périphérique" par rapport aux marques institutionnelles et urbaines de la centralité; situation assez proche, de ce point de vue, de la position "idéale" du commerce dans les systèmes urbains traditionnels chinois et que viendra sanctionner, à la fin du XVIIème siècle, la clôture du royaume aux influences extérieures.

Aussi n'est-ce véritablement que dans la "période de Bangkok" que l'essor commercial pénétrera le tissu urbain et social siamois, entraînant un déplacement de polarité, du point de vue de l'organisation urbaine, de la figuration symbolique du pouvoir royal vers la puissance de la dynamique marchande portée par les excroissances urbaines(53). C'est dans cette dynamique que Bangkok s'affirmera, parmi les grandes villes de l'Asie du Sud-Est, comme celle où la "for-

(53) Il convient d'insister ici sur le fait qu'il ne s'agit pas que d'une pénétration de l'espace de la citadelle par les activités commerciales, mais bien d'un "décentrage" par rapport à la cité royale au profit de la forme proliférante qu'adopte l'expansion urbaine à base commerciale de Bangkok, suscitant d'autres figures de la centralité.

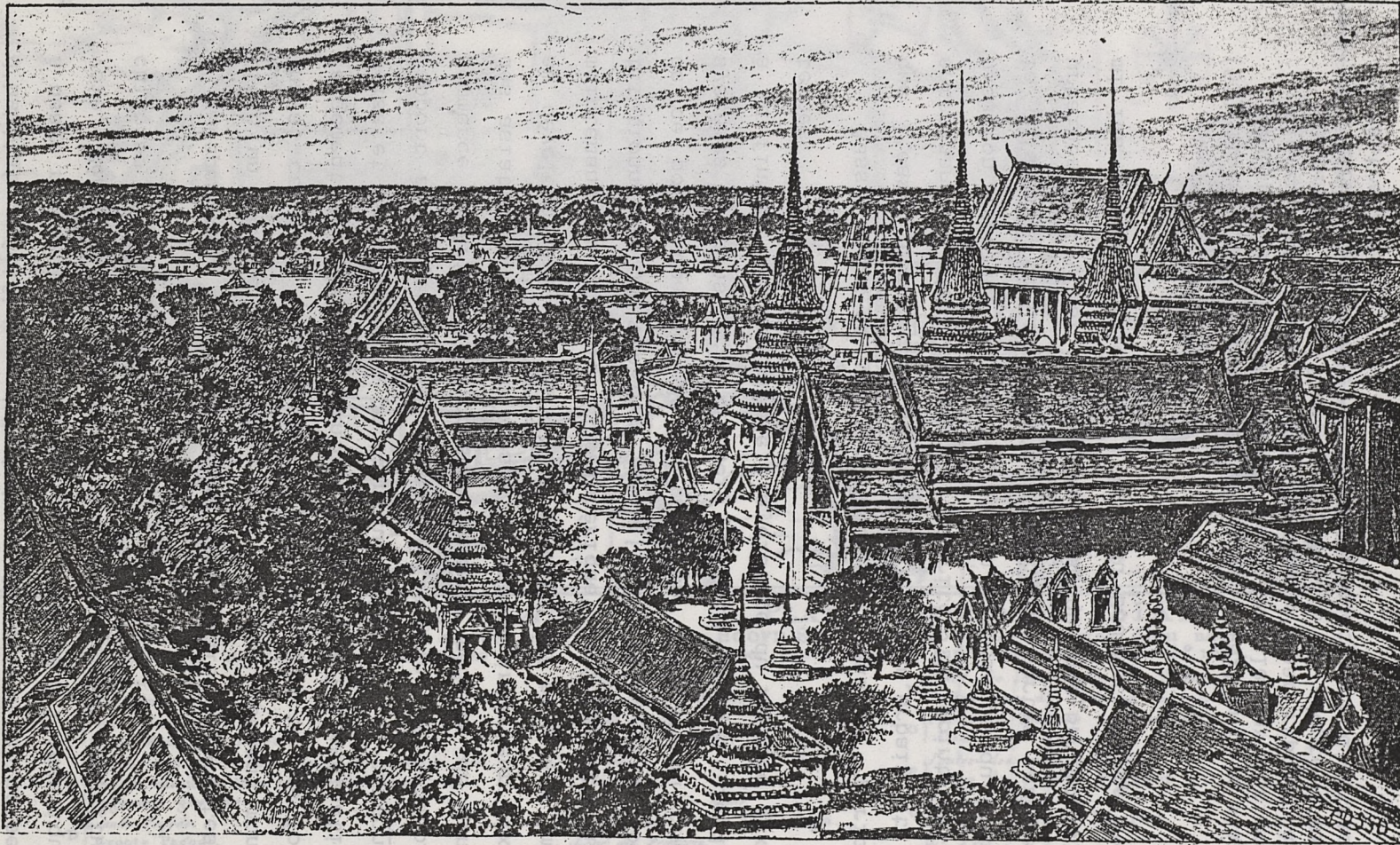


Fig. 34 : VUE DE BANGKOK VERS LA FIN DU XIXème siècle.  
Source : Paul BONNETAIN, op.cit., p. 67.

mule" du compartiment a pu le plus librement et le plus durablement décliner ses variantes, intégrant innovations technologiques, modification des formes d'occupation du sol, verticalisation, sans avoir eu véritablement à en subir, contrairement à Singapour, Kuala Lumpur ou Penang, les effets radicaux récents d'une rénovation urbaine.

### 2.3.2. Bangkok et la logique du réseau : de l'espace de fondation à la ville marchande "moderne"

Consécutive à la mise à sac d'Ayutthaya par les Birmans (1767) et à l'installation éphémère d'une capitale à Thonburi, sur la rive occidentale de la Chao Phraya, par le roi Taksin, la fondation de la capitale siamoise à Bangkok (site faisant face à Thonburi sur la rive opposée du fleuve) fut officialisée en 1782, ce nouveau déplacement correspondant à l'avènement d'une nouvelle dynastie. La citadelle, groupant un "complexe" de temples, de palais et de stupa, fut inaugurée en 1785 par le roi Rama I, mais ce n'est que sous Rama IV (1851-1868) que la ville adopte les principes d'agencement qui en définiront les nouvelles formes de développement : tracé de voies et construction de compartiments en maçonnerie.

Fig.34

En effet, au moment de sa désignation comme capitale, Bangkok ne comprenait ni routes, ni rues et les souverains successifs se sont d'abord attachés à développer un système de canaux (Klong Rob Krung, Klong Maha Nak, San Sap Canal, Klong Padung Krung Kassen, Klong Prem Pracha Khon) au bord desquel se développaient les formes traditionnelles de l'habitat. Il semble que les souverains aient également eu le souci de restituer, sur cette île artificielle de la boucle de la Chao Phraya, l'image d'Ayutthaya - figure des temps de splendeur du royaume - en édifiant des répliques des édifices de la capitale détruite (tel l'ancien Grand Palais), allant jusqu'à en réutiliser les matériaux.

Fig.35

La ville originelle se présentait donc comme l'aspect d'une ville "végétale" (habitations en bois et pailotes) au point que la première enceinte était elle-même construite en bois et ne fut recons-

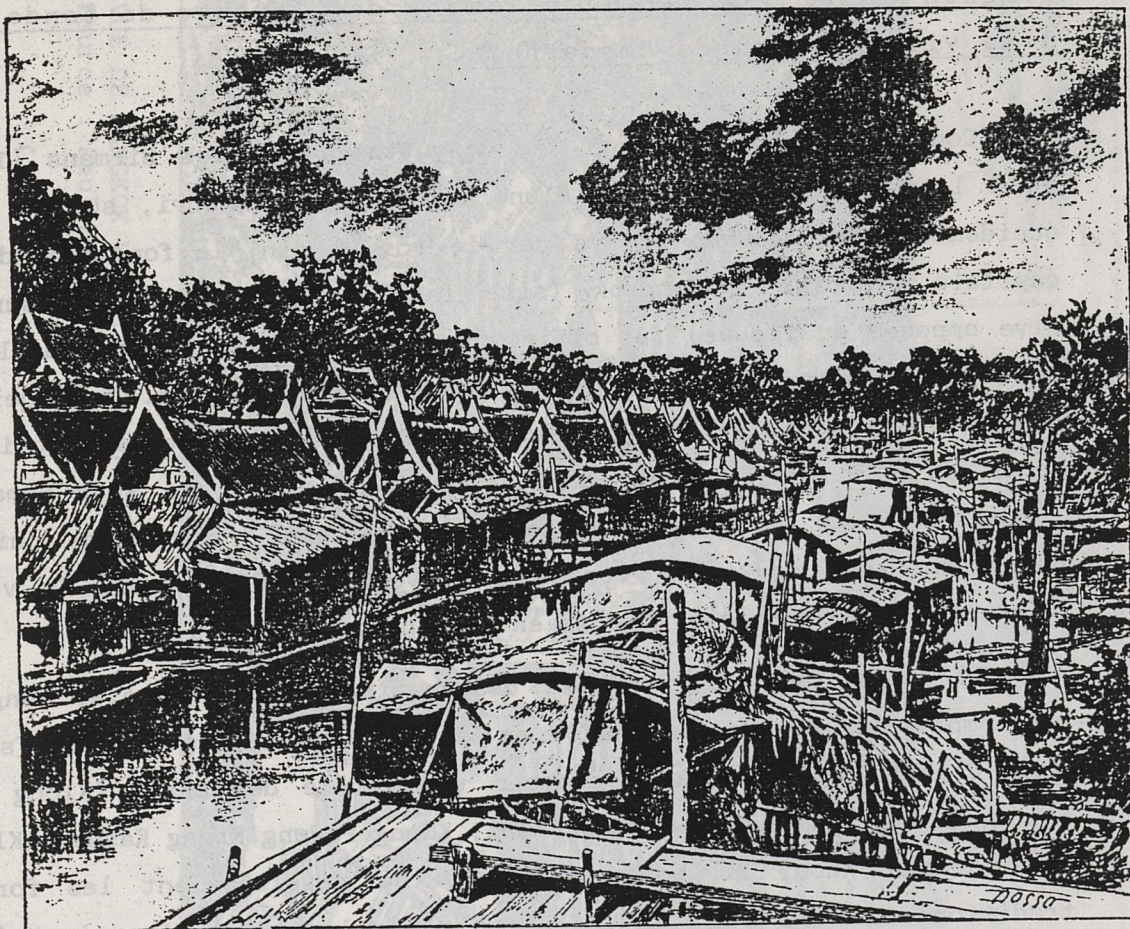


Fig. 35 : BANGKOK : Habitations sur les canaux (klong) à la fin du XIXème siècle.

Source : P. BONNETAIN, op.cit., p. 65.

truite en briques que sous Rama III (1824-1851). Et, comme le note un médecin-missionnaire américain, le Dr. Bradley, installé à Bangkok depuis 1835, la ville conservait encore sous Rama II (1782-1809), une physionomie rurale : "Durant le règne qui précéda immédiatement celui du dernier roi, il y avait fort peu de véritables édifices à l'intérieur de la citadelle, à l'exception de deux palais et des temples" (54). Les seuls éléments présentant des caractéristiques urbaines (du moins au regard des Occidentaux) étaient les Palais, temples et stupa et, ultérieurement, l'enceinte flanquée de forts, ces éléments voyant leur "fonction" urbaine (i.e. politico-religieuse) spécifiée par les matériaux de construction (briques, maçonnerie).

Pour ce qui est de l'habitat, seules les formes d'agglomération articulées à l'espace de fondation que constituait la citadelle, et le caractère relativement compact des groupements le long des klong conféraient à cet espace une certaine "urbanité", le distinguant de la morphologie des villages ruraux. Ce n'est que plus tardivement que l'étirement des villages sur pilotis le long des canaux, forme première de la colonisation du delta, se verra supplantée par une forme de colonisation proprement urbaine, le long des grands axes, répondant à l'"extension de la ville dans l'espace" (55), l'axe de Sukhumvit qui, d'artère interne à la capitale, se mue en autoroute menant sur plus de 150 km au Golfe de Thaïlande, en constituant l'un des meilleurs exemples actuels.

Cependant, vers le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle PALLEGOIX relève des modifications sensibles dans la capitale, du fait de l'importance du peuplement (plus de 400 000 habitants) et de son hétérogénéité

(54) Daniel Beech BRADLEY, Bangkok Calendar, Bangkok, 1871.

(55) Alain DURAND-LASSERVE, Les Facteurs et les mécanismes de la croissance de Bangkok à l'époque contemporaine, Bordeaux CEGET/CNRS (Travaux et documents de géographie tropicale, n°26, 3<sup>ème</sup> trimestre 1976), p. 42.

(les Chinois comptent déjà pour près de la moitié de la population), celles-ci se traduisant dans la morphologie urbaine par "la variété des édifices, à l'indienne, à la chinoise, à l'européenne" (56).

De fait, les débuts de la ville marchande en maçonnerie sont étroitement liés à la construction des premières voies. A l'instigation, dit-on, des légations consulaires européennes, le roi Mongkut (Rama IV : 1851-1868), souverain éclairé et grand réformateur, fit construire, à partir de 1861, des routes pavées de briques, premiers éléments d'un système de voies terrestres : Charoen Krung Road (ancienne piste d'éléphants, désignée par la suite comme "New Road"), Bamrung-mueng ("route de l'extension urbaine"), Fueng Nakorn ("voie principale de la cité"), Rajdamnern.

L'essor des compartiments en maçonnerie est directement associé au percement de ces voies et aux modifications économiques et sociales que celui-ci traduit et impulse. C'est encore au pouvoir royal, en l'occurrence à Rama IV, que revient l'initiative dans ce domaine : il fit édifier des rangées de compartiments à un niveau, sur les nouvelles voies, formant notamment près d'un kilomètre de blocs continus de part et d'autre de New Road, dans la section intra muros (actuel centre historique : Rattanakosin) (57).

Mais c'est véritablement sous le règne de Chulalongkorn (Rama V : 1868-1910) que le modèle du compartiment s'impose véritablement; le souverain, impressionné lors d'un précédent voyage par l'image urbaine des quartiers centraux qu'offraient les métropoles

(56) Mgr. PALLEGOIX, Description du Royaume Thai ou de Siam, Paris, 1854, pp. 60-62.

(57) Larry STERNSTEIN, op. cit., p. 100, K. SUKHAWATTANA, "Le compartiment chinois ancien", in : Faculté d'Architecture, Université de Chulalongkorn, Problèmes du compartiment chinois (Panha Tuek Thaeo), Bangkok, United Production Publishing Co. Inc., 1981 (Actes du séminaire d'octobre 1980), p. 12 (en thai).

coloniales (Singapour et Batavia ) entreprit d'élargir les voies et de les moderniser sous la forme de rues pavées bordées d'édifices reprenant le principe de la trame marchande régulière : constructions en briques à deux niveaux aux façades néo-classiques et dotées de passages couverts continus. Les premiers projets de ce type furent réalisés, en 1870, sur Bamrung-mueng et Fueng Nakorn avec la construction de 458 unités de compartiments (58). Afin d'amortir les coûts de construction, ces compartiments furent loués à des particuliers et les revenus partagés entre l'Etat et les propriétaires fonciers (59).

Faisant suite à ces premières réalisations, des programmes du même type se développèrent, répondant au double objectif d'embellissement urbain et d'alimentation des caisses de l'Etat par le commerce. Financés par la Couronne ou - à son instigation - par les dignitaires du royaume, les compartiments étaient alors construits dans la perspective de leur location, principalement à l'usage des marchands étrangers et des immigrants chinois qui affluaient à Bangkok (60).

En effet, si le régime foncier en vigueur privait alors les Chinois de l'accès direct à la terre, ceux-ci - assumant déjà un rôle majeur dans l'économie marchande et plus réceptifs à ce mode d'installation que la population locale - en constitueront les principaux occupants, soit en les construisant eux-mêmes soit en les louant à l'élite thaï.

Les transformations que connaît dès lors le quartier chinois,

(58) Cf. Bundit CHULASAI, "Bangkok : the myth of shophouses", Mimar, n°15, 1985, pp. 24-30.

(59) O. TESSIRI, Tenure foncière en Thaïlande de 1900 à 1932, Bangkok, Université de Chulalongkorn (thèse d'histoire, en thaï), 1980, p. 33.

(60) B. CHULASAI, ibid., p. 25.

Sampeng (61), indique clairement le rôle de vecteurs qu'exercèrent les Chinois dans le développement des compartiments, désormais associés à l'image de la modernité urbaine. L'apparition des Tuek Thaeo s'y articule au percement de Bamrung-mueng (quartier de Ta-Chang), de part et d'autre de laquelle ces constructions s'ordonnent : on passe ainsi progressivement du quartier chinois dense, replié sur lui-même, à une dynamique nouvelle d'urbanisation "chinoise".

Le développement de la construction mitoyenne en maçonnerie semble ainsi associé à cette liaison entre pouvoir politique et économie marchande, autorisant l'ouverture de la ville sur l'espace extérieur comme celle du pays au commerce extérieur (62), et articulant le percement des premières voies radiales au tracé de voies internes à l'espace jusqu'alors imparti à la communauté chinoise (Tala Noï, Sampeng).

C'est effectivement sous le règne de Chulalongkorn que l'intégration sociale et économique des Chinois - dont la présence s'était déjà affirmée par le nombre dans le contexte d'ouverture commerciale du pays - se trouve promue politiquement, de même que l'extension de leur sphère d'implantation urbaine est promue "physiquement" par l'extension des réseaux : entre 1850 et 1870, la surface urbanisée a pratiquement doublé, "la plupart des klong importants sont doublés

(61) Il convient de noter que la présence des Chinois sur le site de la capitale, sous forme de "village marchand", en a précédé la fondation; si l'édification de la citadelle a donné lieu au déplacement de cette communauté, elle a également suscité une nouvelle "proximité" entre l'espace du souverain et celui nouvellement affecté aux populations chinoises : le toponyme de ce nouveau site de la ville chinoise - Sampeng, situé sur une ancienne zone de vergers, pourrait, si l'on en croit certaines interprétations, renvoyer à la présence de trois (sam) groupes chinois : Teochiu, Cantonais, Haïnanais, originaires donc de la Chine du Sud.

(62) Le facteur décisif de la transformation économique qui sous-tend ces modifications morphologiques a été le traité de Bowring (1855), assurant aux Anglais la liberté commerciale et le privilège d'exterritorialité ainsi que le droit de résider à Bangkok; des traités similaires ont, par la suite, été signés avec douze autres Etats entre 1855 et 1870.



d'une voie de communication terrestre et les rues couvertes d'un revêtement stable" (63). Sur cette base, la population d'origine chinoise s'affirme comme constructrice de la ville - y compris dans sa production matérielle-, à la faveur de la substitution du salariat au régime des corvées et au labeur des prisonniers dans les travaux publics. Ceci ne sera évidemment pas sans incidence sur la place prééminente que les Chinois occuperont dans la chaîne de production du bâtiment, et de là sur la diffusion du "modèle" du compartiment.

Or, la relation particulière au pouvoir "traceur de voies" que traduit le développement de ce "modèle" se double, sur le plan architectural, d'une relation non moins particulière aux références occidentales, celles-ci transitant par les Chinatowns des établissements coloniaux européens de la région et par les maisons de type occidental construites au bord de la Chao Phraya depuis le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Fig.36

Dans le mouvement d'extension urbaine et de progression de la trame commerciale et résidentielle, la jonction se renforce entre la diffusion radio-concentrique des compartiments au-delà de l'ancienne zone des faubourgs et la mise en jeu d'une image et d'une dimension urbaines rapportées de l'Occident. S'éloignant de l'ancien centre, les nouvelles voies ou portions de voies (Charoen Krung, Yawaraj, Prasumern) se chargent de connotations urbaines et architecturales nouvelles à un moment où le roi Chulalongkorn, à la suite d'un voyage en Europe (1897), tend à s'inspirer des "Grands Boulevards" parisiens dans leur tracé (avenue Rajdamnern).

Participant éminemment à ce mouvement d'"occidentalisation" de la forme urbaine, le compartiment abandonne progressivement ses caractéristiques chinoises (tuiles rondes, pignons arrondis) et certains aspects de "mixité" avec la maison traditionnelle thaï sur pilotis (étage construit en bois, semblant dissocier, par les maté-

(63) Alain DURAND-LASSERVE, op.cit., p. 45.

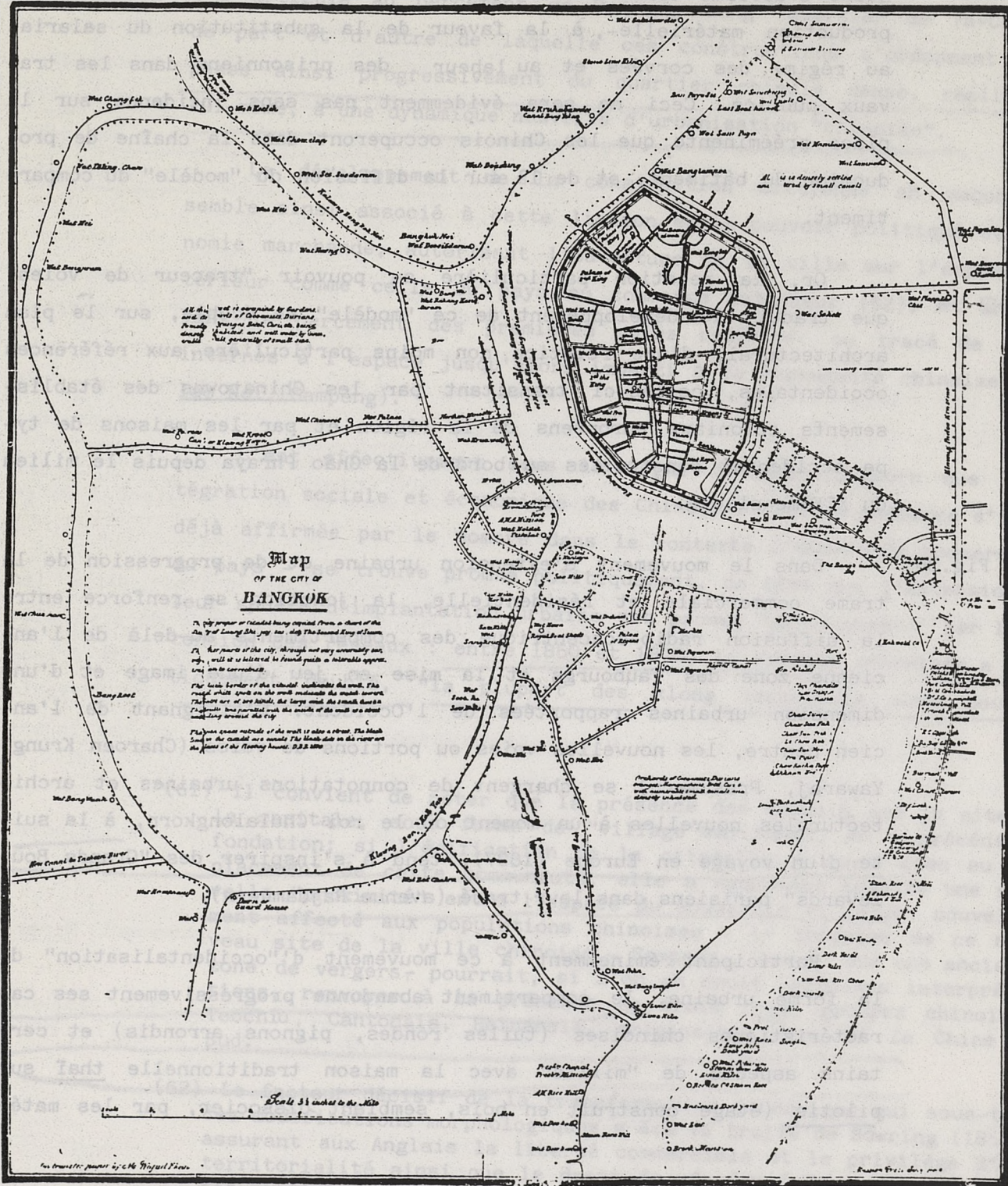


Fig.36 : BANGKOK : la ville circonscrite à la cité intra-muros (1870 environ)  
 Source : Larry STERNSTEIN, op.cit., p.97.

riaux, la fonction commerciale "chinoise" et la fonction résidentielle "locale"); il affirme ses caractéristiques (mitoyenneté, façade étroite de 3 m à 3,50 m) en intégrant les éléments constructifs (tuiles plates) et morphologiques (motifs néo-classiques en stuc)

Fig.37 occidentaux.

Dans la première moitié du XXème siècle, le principe de la trame commerciale et du passage couvert est intégré à de grands édifices groupant plusieurs "travées" : grands magasins et banques, reprenant le principe des "row-buildings" (rangée homogène de compartiment constitutive d'un îlot) en ajoutant fréquemment un étage supplémentaire (trois niveaux), tandis que les compartiments poursuivent leur progression (Charoen Krung, Arun Amarin), gagnant l'autre rive du fleuve (Thonburi) et marquant définitivement le paysage ur-

Fig.38 bain.

Mais, comme pour la Malaisie et Singapour, l'élément marquant de l'évolution des compartiments depuis les années 1930 réside dans l'introduction du béton et des concepts architecturaux qu'y associe le mouvement moderne : affinement des éléments porteurs élargissement des portées et des ouvertures, utilisation du vitrage et de brise-soleil, introduction du plancher en béton, de la toiture-terrasse, des balcons. Ces éléments nouveaux se manifestent notamment dans les constructions qui se développent, entre 1936 et 1953, sur de nouveaux axes (Sukhumvit, Rama I, Rama IV); la disparition des décors néo-classiques en stuc et, plus largement, les effets de réduction formelle et de "normalisation" des bâtiments sont accentués par l'introduction, en 1936, d'une réglementation de la construction et, dans la difficile période de l'après-guerre, par le souci de réduire les coûts de construction. Ces orientations nouvelles ne donnent toutefois pas lieu à une modification sensible de la "formule", les dimensions du compartiment dans sa hauteur (un ou deux étages) et dans son emprise au sol (parcelle oblongue) demeurant, pour l'essentiel, inchangées.

Stimulé par les retombées économiques de la guerre du Vietnam sur la croissance de Bangkok, le processus de pénétration interne du



Fig. 37 : BANGKOK : Rangée de compartiments néo-classiques (China-row) au tournant du siècle :

A. Compartiments de Ta-Chang (Photo K.JINTAVORN)

B et C. Plan, façade et détail de traitement d'angle d'une rangée de compartiments.

Source : "Old Row-Buildings", *Architectural Dimension*, 1, mars 1985, pp.2-12.

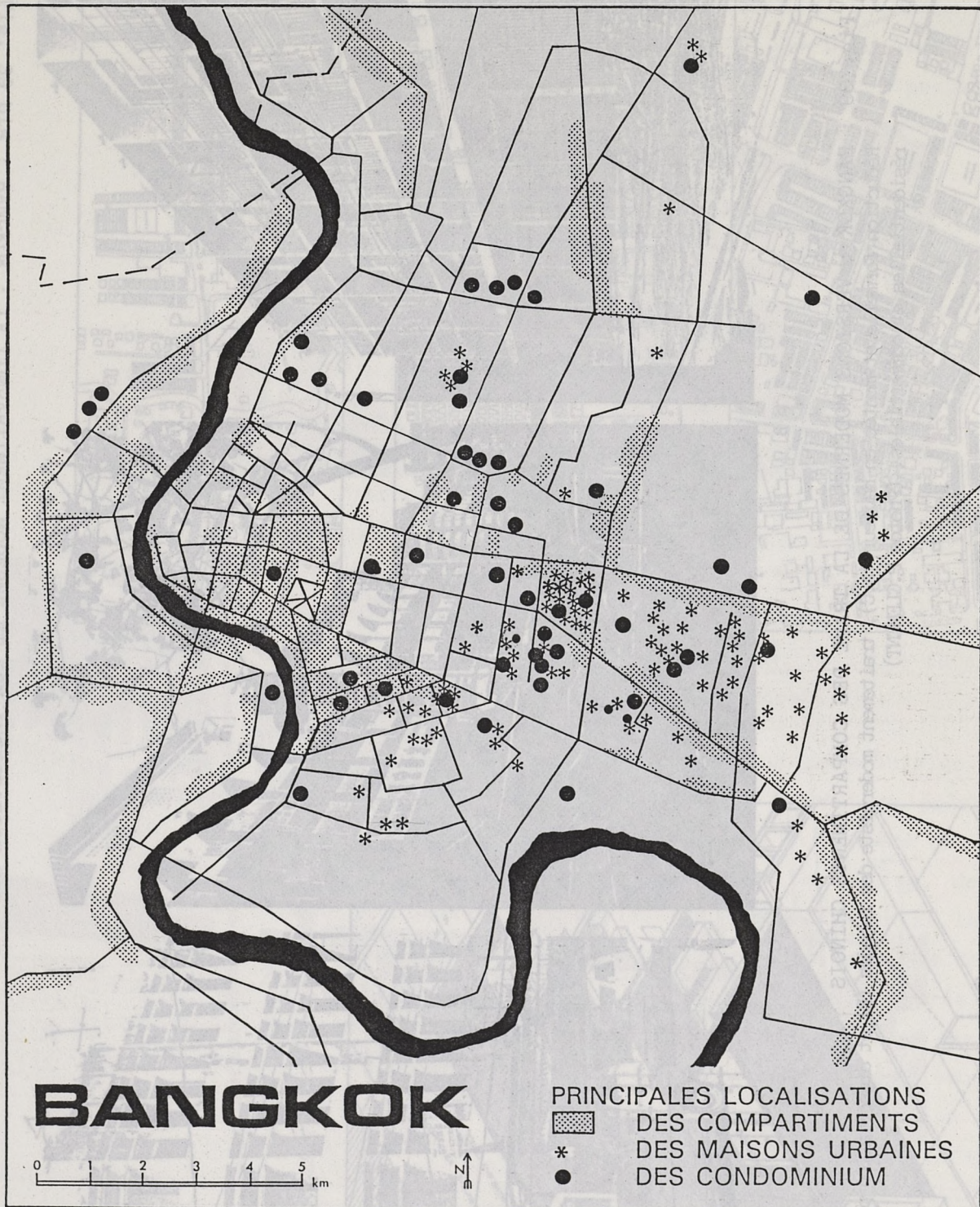
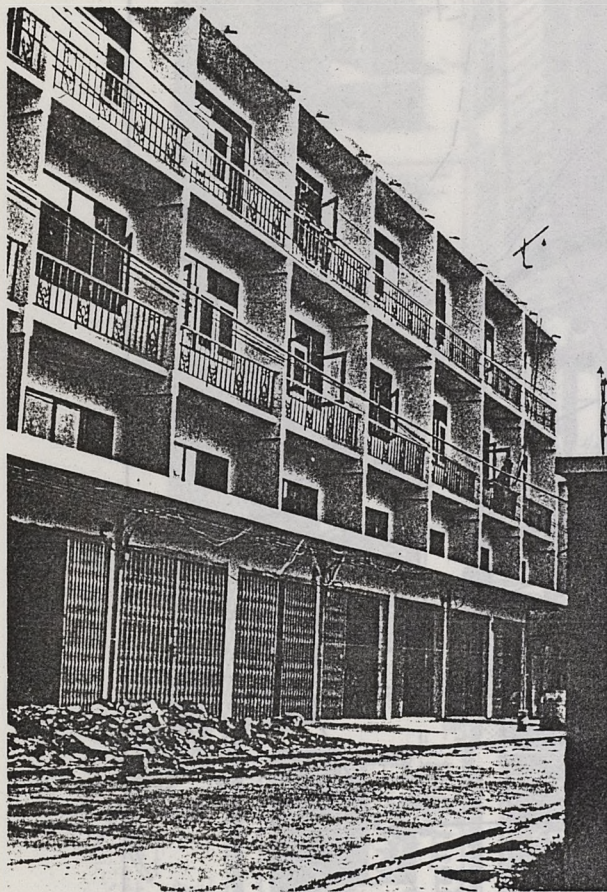
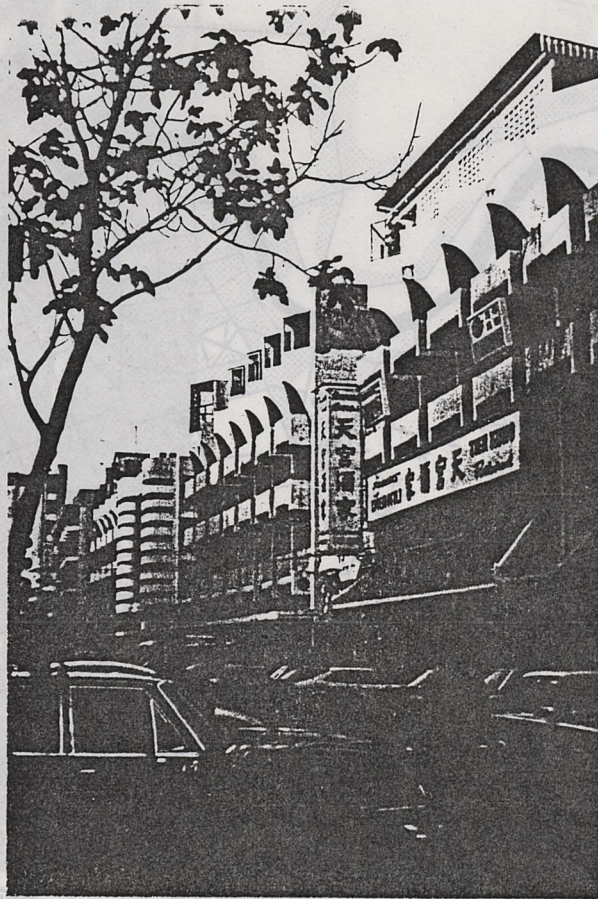


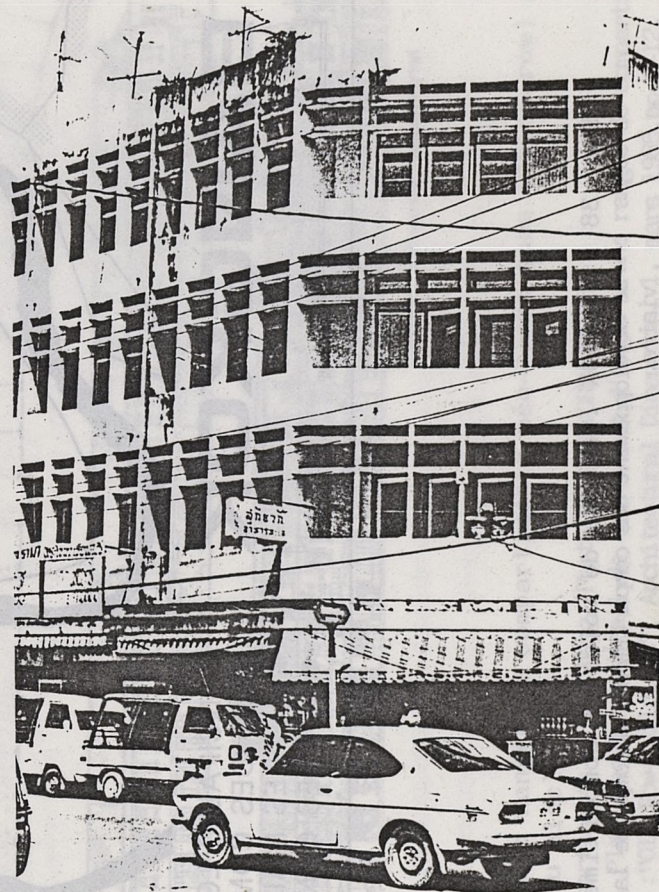
Fig. 38 : BANGKOK : réseau de voies et compartiments (Ch.G.)  
Le développement des compartiments accompagne la progression du réseau  
viaire.



A



B



C

Fig. 39 : BANGKOK : VERSIONS MODERNES DE LA TRAME DES COMPARTIMENTS CHINOIS  
Réduction formelle et montée en hauteur (A,C), traitement moderniste des façades (B) et dissociation plus marquée des fonctions résidentielles et commerciales. (Photos P.CLEMENT)

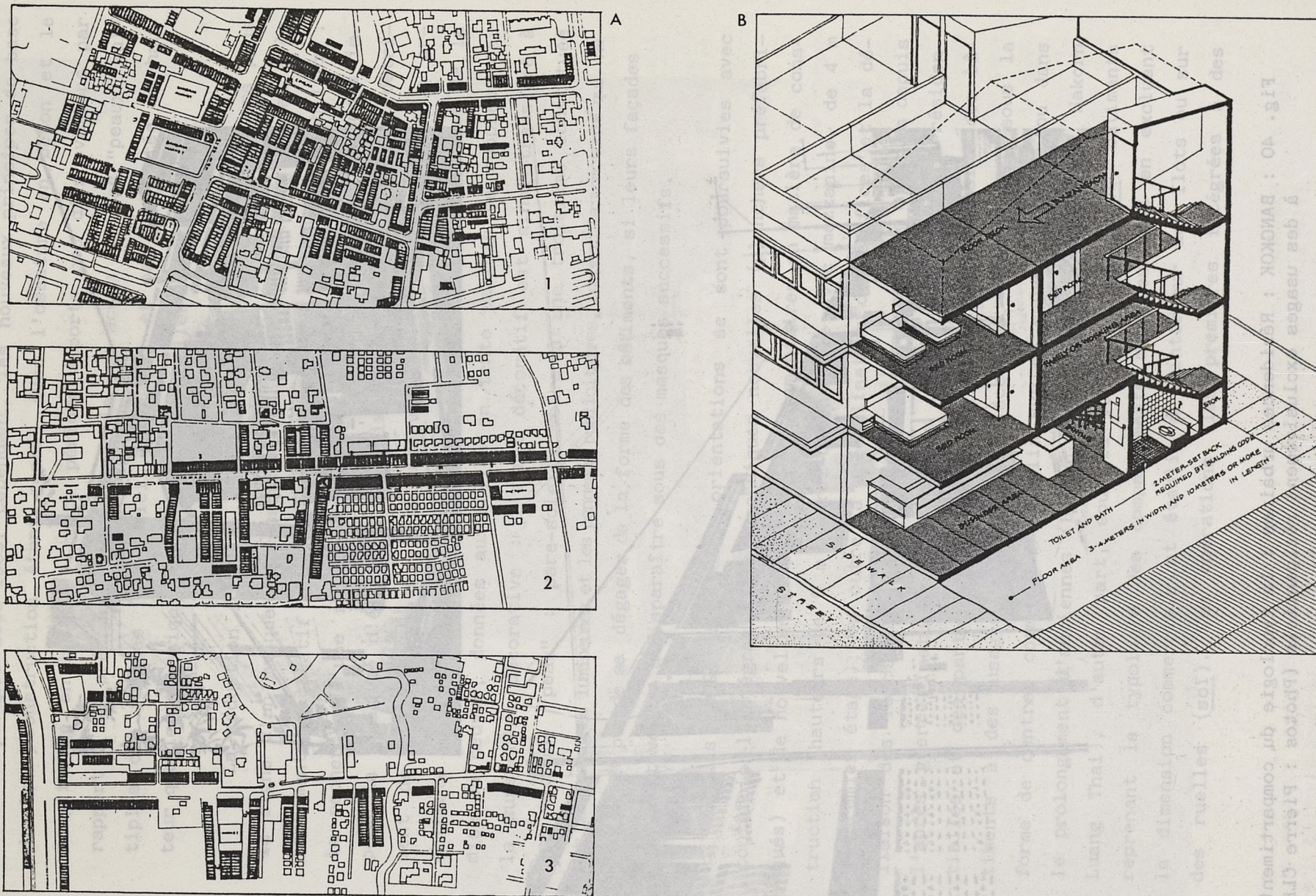


Fig. 39 bis : BANGKOK : LE COMPARTIMENT MODERNE ET SON INTEGRATION URBAINE  
A. IMPLANTATION EN QUARTIER COMMERCIAL (1), EN QUARTIER "MIXTE" (2), EN ZONE RESIDENTIELLE (3).  
B. MODELE-TYPE D'UN COMPARTIMENT MODERNE  
Source : Vira SACHAKUL, *op.cit.*, pp.17-21.

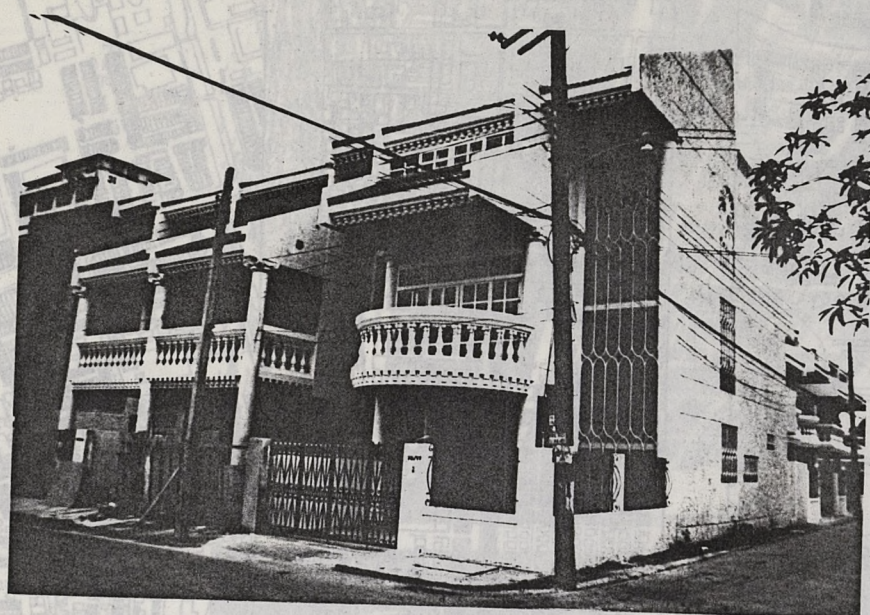


Fig. 40 : BANGKOK : Résidences urbaines : la typologie du compartiment réadaptée à des usages exclusivement résidentiels (Photos : Pierre CLEMENT).

Source : Aits ZACHAKUL, op.cit., pp. 17-21.  
B. MODELE-TYPE D'UN COMPARTIMENT MODERNE  
A. IMPLANTATION EN QUARTIER COMMERCIAL (1), EN QUARTIER "MIXTE" (2), EN ZONE RESIDENTIELLE (3).  
FIG. 33 pis : BANGKOK : LE COMPARTIMENT MODERNE ET SA RECONVERSION URBAINNE



tissu urbain et de diffusion linéaire des compartiments se poursuit dans la période 1953-1969; cependant, les nouveaux principes de base de leur construction étant posés, avec l'ossature en béton et le remplissage en briques, cette période apporte peu d'innovations par rapport à la précédente, sinon par le jeu accru sur les "peaux" multiples des façades (pare-soleil, vitrage) et par la montée en hauteur que les techniques constructives nouvelles autorisent.

La réduction formelle commune à ces édifices n'est alors plus le signe d'un manque de ressources financières, mais du climat très fortement spéculatif qui prévaut dans le secteur de l'immobilier : la recherche d'une rémunération très rapide des investissements impose la rapidité d'exécution au prix le plus bas et joue au détriment de la qualification des intervenants (l'intervention d'un architecte n'est pas requise), de la qualité des matériaux et de la mise en oeuvre, données auxquelles on tente parfois de suppléer par la surenchère décorative : l'effet décoratif est ainsi transféré à une seconde "peau" : pare-soleil, voire à une troisième constituée par les enseignes lumineuses et les panneaux publicitaires, rompant la monotonie qui ne manquerait pas de se dégager de la forme des bâtiments, si leurs façades n'étaient vouées à disparaître sous ces masques successifs.

Fig.39/39 bis Depuis 1969, ces mêmes orientations se sont poursuivies avec toutefois l'intégration de techniques nouvelles (planchers préfabriqués) et de nouvelles dispositions réglementaires en matière de construction (hauteurs de 5 m en rez-de-chaussée avec mezzanine, de 4 m au premier étage); en outre, la spécialisation des édifices et la déliaison des fonctions résidentielles et commerciales apparues depuis l'après-guerre (nature distincte des occupants des parties résidentielles et des parties commerciales ou affectation exclusive des bâtiments à des usages commerciaux) s'accroît, d'une part, sous la forme de centres commerciaux établis sur de nouvelles voies ou dans le prolongement d'anciennes (Bantad Tong, Siam Square, Indra, Nakorn

Fig.40 Luang Thai), d'autre part, sous la forme de townhouses, bâtiments reprenant la typologie des compartiments modernes tout en excluant la dimension commerciale et établis à l'intérieur des îlots ou sur des ruelles (soi). Ces opérations (les premières intégrées à des

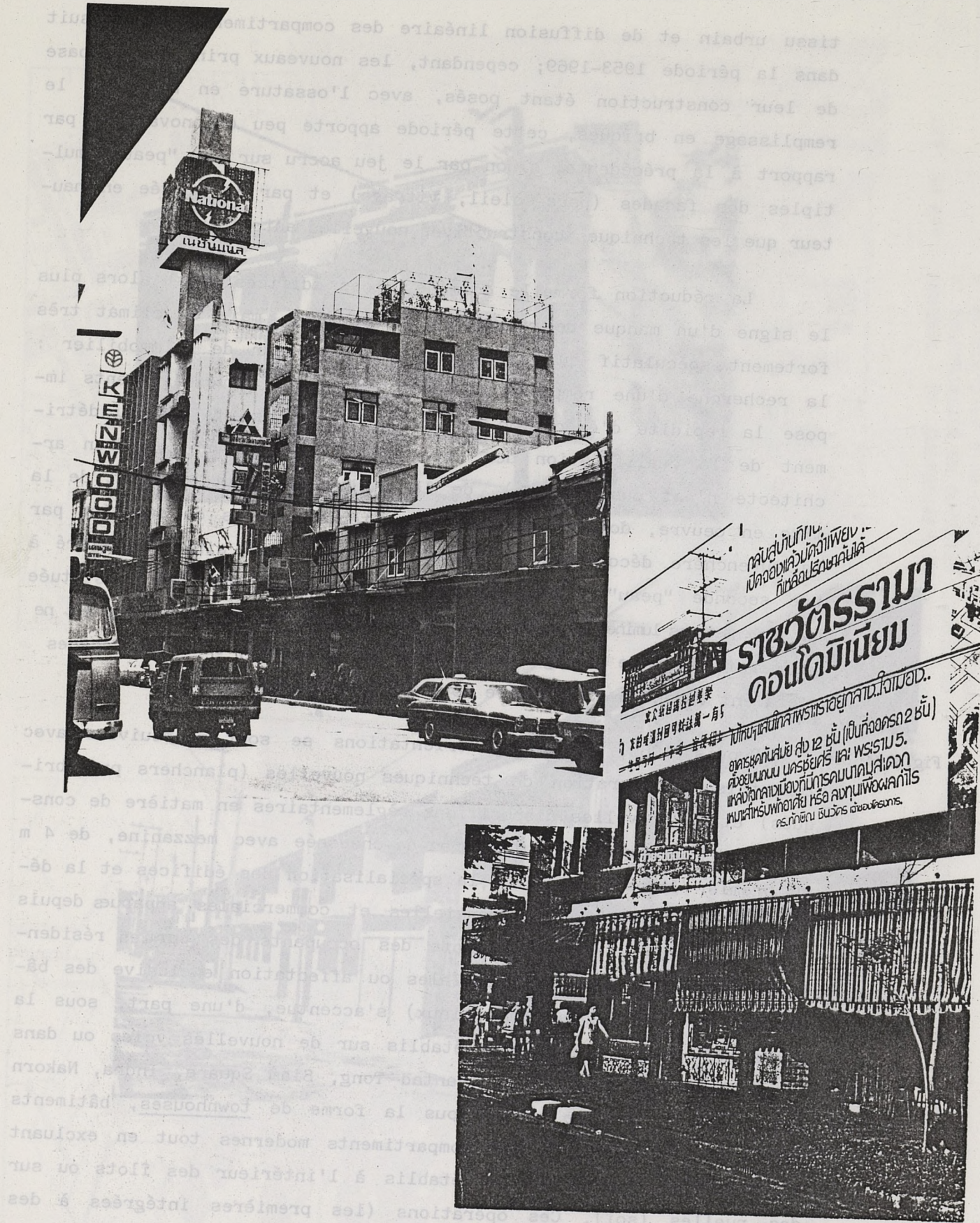


Fig. 41 : BANGKOK. Le compartiment en question :  
Altération et occultation des façades anciennes, rupture de la régularité  
des profils et des rythmes de façade par la construction d'édifices plus  
élevés.

opérations d'urbanisme commercial, les secondes à des opérations de lotissement) constituent des formes nouvelles de densification du tissu urbain et de mise en valeur des espaces résiduels.

Bien que souvent non dénuées de références morphologiques au compartiment, ces nouvelles formes, auxquelles il convient d'adjoindre l'immeuble d'habitation collectif vertical (condominium), esquissent une image différente de la modernité urbaine, jouant sur d'autres impératifs (économiques, fonciers) et sur d'autres références urbanistiques (séparation fonctionnelle) ou architecturales (verticalité, unité structurale du bâtiment), tendant à disqualifier la formule du compartiment.

Cette formule était pourtant, depuis l'origine de son développement à Bangkok, considérée comme instauratrice d'un ordre urbain "moderne", jouant sur les effets de continuité et de rythme portés par son architecture de façade; cet "écran urbain", de l'épaisseur du compartiment lui-même (généralement 12 m), produit par le développement linéaire des compartiments et leurs formes de densification de l'îlot, occulte souvent ainsi, derrière ce qui peut apparaître comme une "urbanité de façade", des formes résiduelles d'occupation de l'espace, terrains d'accueil des villages urbains et des slums.

Fig.41

Mais la façon même dont le compartiment a intégré les composants architecturaux contemporains, la réduction formelle et la monotonie qui en ont résulté, ainsi que leur contrepartie - la recherche de singularisation à l'échelle de l'unité, à travers des éléments signalétiques extra- ou infra- architecturaux, appliqués tant aux façades nouvelles dont ils masquent l'incontestable pauvreté - tendent de plus en plus à être perçus comme sources de dysharmonie, de chaos urbain; d'autant que d'autres formes se profilent, portées par d'autres logiques et jalonnant la ville comme autant de repères d'un nouvel ordre urbain.

Dr. Charles CHULASAI et al., Capitales de l'Asie du Sud-Est. Stratégies urbaines et politiques du logement (Rapport de recherche, programme ReXcoop "habitats adaptés", Paris, IRASE(A.U.) / E.A.P.V., 1985.

Fig. 42 : BANGKOK. Images de l'évolution du compartiment. Source : BUNDIT CHULASAI, art. cit., pp. 24-27.

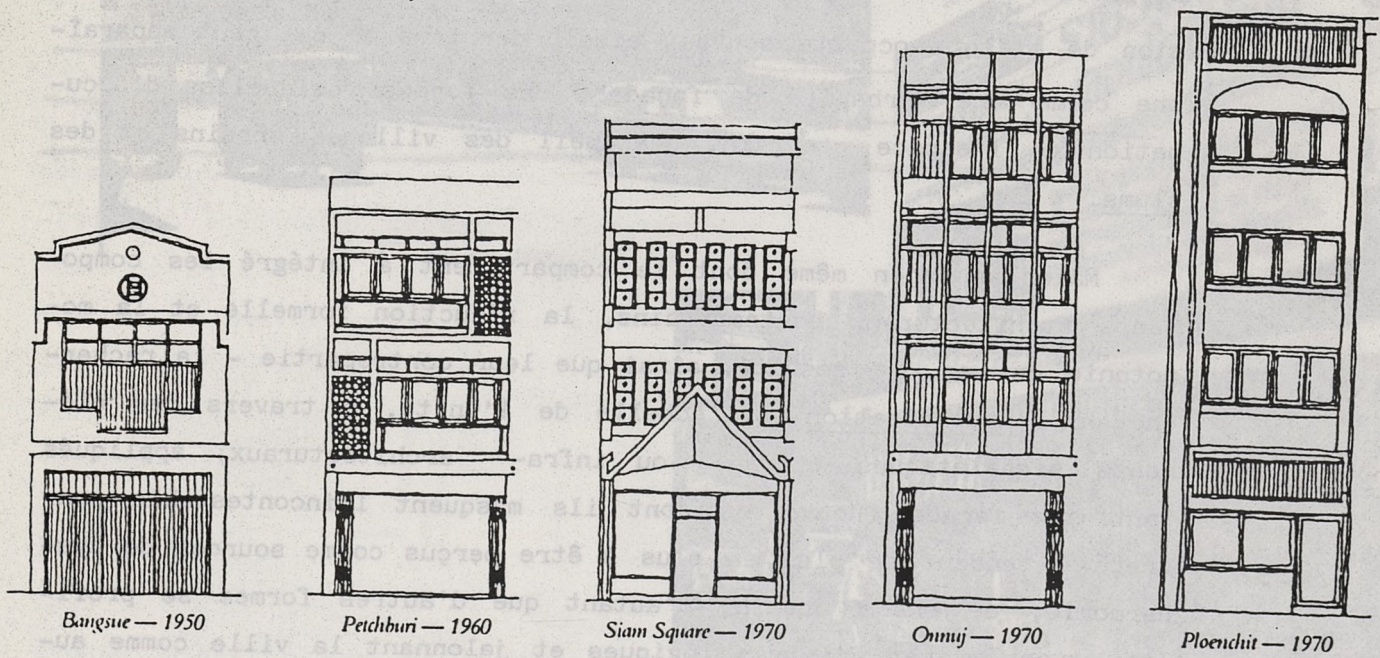
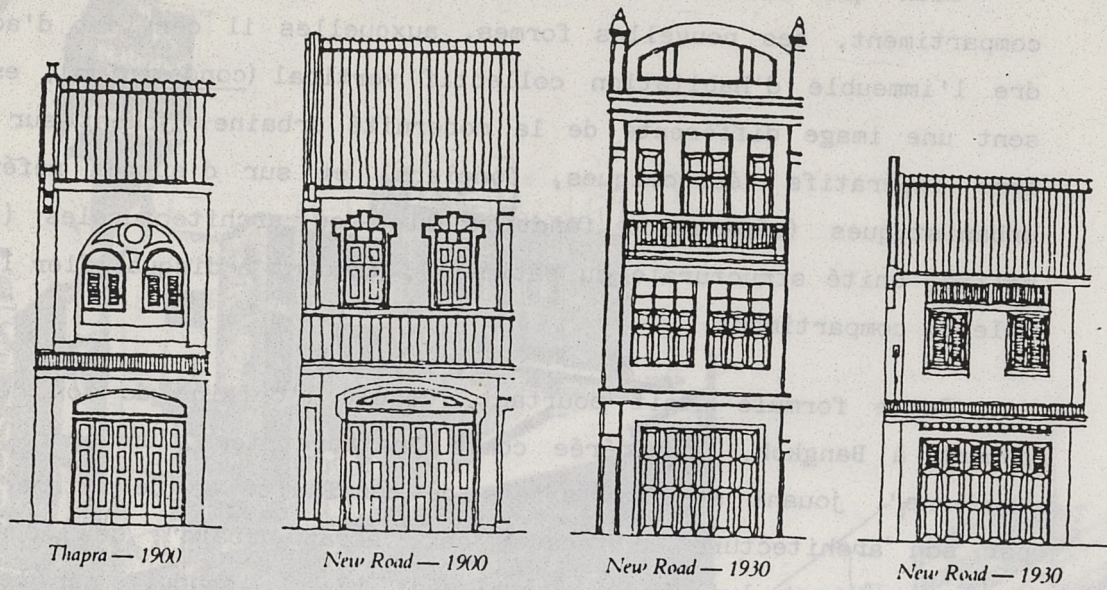


Fig. 42 : BANGKOK. Images de l'évolution du compartiment.  
Source : Bundit CHULASAI, art.cit., pp.26-27.

La question du compartiment, dans ses formes "anciennes" persistantes ou dans ses formes contemporaines, traverse en fait l'ensemble des procédures d'aménagement relatives aux métropoles de l'Asie du Sud-Est - que celles-ci s'inscrivent dans un processus d'exclusion économique-urbanistique, accusant la taudification et la "dévalorisation" du centre urbain, comme à Singapour, ou qu'elles se chargent d'une dimension politico-culturelle, dénonçant le caractère sino-colonial des compartiments, comme à Kuala Lumpur (64).

Compte tenu des modalités expressément "libérales" de la croissance urbaine de Bangkok, et en l'absence d'actions de rénovation urbaine d'envergure comme de toute forme de rejet a priori du compartiment (la Thaïlande, contrairement à la Malaisie, n'ayant pas été colonisée et la population d'origine chinoise étant très fortement intégrée à la société urbaine thaïlandaise), Bangkok avait jusqu'à une date récente écarté ce type de question, ce qui a du reste permis au compartiment d'y développer une trajectoire contemporaine avec une intensité probablement unique. De ce fait, l'irruption récente d'une mise en cause de cette formule acquiert une portée plus grande encore, car elle implique une remise en question du système urbain dans sa quasi-totalité; ce, à un moment où, à la faveur d'un (souvent tardif) regain d'attention pour la valeur architecturale des anciens ensembles de compartiments dans les métropoles du Sud-Est asiatique, une certaine reconnaissance de l'intérêt même de la

Fig.42

(64) Cf. Charles GOLDBLUM et alii, Capitales de l'Asie du Sud-Est : Stratégies urbaines et politiques du logement (Rapport de recherche, programme Rexcoop "Habitats adaptés"), Paris, GRASE(A.U.)/E.A.P.V., 1985.

formule semble se faire jour, venant alimenter, à Bangkok, un intéressant débat architectural, auquel contribuent également historiens, urbanistes et chercheurs en sciences sociales (65).

L'examen de cette confrontation du compartiment aux nouvelles logiques urbaines et du débat que celle-ci suscite nécessitent incontestablement un plus long développement auquel nous nous consacrerons dans la suite de cette recherche. Aussi, c'est sur un autre débat que nous nous proposons de clore ce fragment, à savoir celui relatif aux hypothèses interprétatives qui visent à situer le compartiment, dans son développement historique et technique, par rapport à ses divers univers de référence.

- (65) Cf. le séminaire sur les Problèmes du compartiment chinois, tenu en octobre 1980 à la Faculté d'Architecture de l'Université de Chulalongkorn (op.cit.), ainsi que les travaux universitaires menés à l'Asian Institute of Technology (A.I.T.) de Bangkok sous la direction du Prof. H. Detlef Kammeier : Shahnaz Timuri CHAHIM, Chinese Shophouses in Bangkok : A Typology and Assessment of A Ubiquitous Architecture, Bangkok, A.I.T., avril 1981 (thèse de Master of Science). Chatsiri THANMAROM, Improving the design and siting of the Chinese Shophouse in Bangkok, Bangkok, A.I.T., avril 1982 (Thèse de Master of Science). Suwannee TUNPHIBULWONGS, Shophouses in Bangkok's Chinatown : Socio-Economic Analysis and Strategies for Improvement, Bangkok, A.I.T., avril 1977 (thèse de Master of Science qui a eu un rôle précurseur dans ce domaine). Citons enfin, l'excellente thèse de Vira SACHAKUL, Bangkok Shophouses : Socio-Economic Analysis and Strategies for Improvement, University of Michigan, 1982 (thèse de doctorat en Architecture portant sur les aspects contemporains du compartiment).

2.- HYPOTHESES SUR LE COMPARTIMENT CHINOIS : A propos des discours sur l'origine

Les divers auteurs traitant du compartiment chinois (cf. bibliographie) esquissent généralement un parcours de l'origine au sein duquel il est possible de repérer l'effet d'une triple généalogie, l'accent étant toutefois, plus ou moins explicitement, porté sur l'une des trois suivantes :

- 1. Une origine géographique et culturelle exclusivement chinoise (thèse "diffusionniste" du compartiment) :

Le compartiment chinois serait issu des villes de la Chine du Sud (Canton) dont est originaire la majeure partie des émigrants chinois installés dans le Méyong, la diffusion de ce "modèle" accompagnant les établissements chinois dans cette "région". Cette figure de l'origine, notamment développée par David G. KOHL (op.cit.) à propos de la Malaisie et de Singapour, prend appui sur certaines caractéristiques de l'habitation urbaine en Chine du Sud parmi lesquelles : la mixité de "fonctions" (commerce + résidence), la forme du parcellaire (parcelles étroites, mitoyenneté), la hauteur des bâtiments (deux étages), le traitement des façades (ouverture sur la rue), les éléments architecturaux (traitement des toitures, des murs, des pignons, des poteaux porteurs, encorbellement), la nature des matériaux (brique, pierre, tuiles), caractéristiques distinctes de celles de l'habitation à cours traditionnelle dont ce "modèle" pourrait pourtant, à l'origine, constituer une variante. Nous désignerons cette approche comme "thèse diffusionniste du compartiment" en ce sens qu'elle met avant tout l'accent sur une dimension morphologique circonscrite à un point de départ (celui de l'émigration chinoise vers l'Asie du Sud-Est).

Cependant, la "diffusion" de ce "modèle", accompagnant l'essor des établissements chinois en Asie du Sud-Est, semble transiter par des résidences moyennes détachées de la fonction commerciale (terraces hautes), tandis que la mixité des fonctions (commerce + rési-

HYPOTHESES SUR LE COMPARTIMENT CHINOIS :

A propos des discours sur l'origine

formule semble se faire jour, venant alimenter, à Bangkok, un intéressant débat architectural, auquel contribuent également historiens, urbanistes et chercheurs en sciences sociales (55).

L'examen de cette confrontation de comparaisons des nouvelles logiques urbaines et du débat que celle-ci suscite démontre incontestablement un plus long développement auquel nous nous consacrons dans la suite de cette recherche. Aussi, c'est sur ce cadre théorique que nous nous proposons de clore ce fragment, à savoir, nous référons aux hypothèses interprétatives qui visent à donner un aperçu, dans son développement historique et technique, des rapports à ses divers univers de référence.

### CHAPITRE 3

#### HYPOTHÈSES SUR LE COMPARTIMENT CHINOIS : A propos des discours sur l'origine

(55) Cf. le séminaire sur les Problèmes du développement urbain, tenu en octobre 1980 à la Faculté d'Architecture de l'Université de Chulalongkorn (op.cit.), ainsi que les travaux universitaires menés à l'Asian Institute of Technology (A.I.T.) de Bangkok sous la direction du Prof. H. Detlef Kammerer. CHATSIRI THANNARON, Chinese Shophouses in Bangkok : A Typology and Assessment of a Ubiquitous Architecture, Bangkok, A.I.T., 1977 (Thèse de Master of Science). CHATSIRI THANNARON, Improving the Structure and Siting of the Chinese Shophouse in Bangkok, Bangkok, A.I.T., avril 1982 (Thèse de Master of Science). SANGSOM CHITRACHIT, Chinese Shophouses in Bangkok's Chinatown : Socio-Economic Analysis and Strategies for Improvement, Bangkok, A.I.T., avril 1977 (Thèse de Master of Science qui a eu un rôle précurseur dans ce domaine). Citons enfin, l'excellente thèse de Vira NARASAKI, Bangkok Shophouses : Socio-Economic Analysis and Strategies for Improvement, University of Michigan, 1982 (thèse de doctorat en Architecture portant sur les aspects contemporains du compartiment).



3.- HYPOTHESES SUR LE COMPARTIMENT CHINOIS : A propos des discours sur l'origine

Les divers auteurs traitant du compartiment chinois (cf. bibliographie) esquissent généralement un parcours de l'origine au sein duquel il est possible de repérer l'effet d'une triple généalogie, l'accent étant toutefois, plus ou moins explicitement, porté sur l'une des trois suivantes :

1. Une origine géographique et culturelle exclusivement chinoise (thèse "diffusionniste" du compartiment) :

Le compartiment chinois serait issu des villes commerciales de la Chine du Sud (telle Canton) dont est originaire la majeure partie des émigrants chinois installés dans le Nanyang, la diffusion de ce "modèle" accompagnant l'essor des établissements chinois dans cette "région". Cette figure de l'origine, notamment développée par David G. KOHL (op.cit.) à propos de la Malaisie et de Singapour, prend appui sur certaines caractéristiques de l'habitation urbaine en Chine du Sud parmi lesquelles : la mixité de "fonctions" (commerce + résidence), la forme du parcellaire (parcelles étroites, mitoyenneté), la hauteur des bâtiments (deux niveaux), le traitement des façades (ouverture sur la rue), les éléments architecturaux (traitement des toitures, des murs, des pignons, des poteaux porteurs, encorbellement), la nature des matériaux (brique, pierre, tuiles), caractéristiques distinctes de celles de l'habitation à cours traditionnelle dont ce "modèle" pourrait pourtant, à l'origine, constituer une variante. Nous désignerons cette approche comme "thèse diffusionniste du compartiment" en ce sens qu'elle met avant tout l'accent sur une dimension morphologique circonscrite à un point de départ (celui de l'émigration chinoise vers l'Asie du Sud-Est).

Cependant, la "diffusion" de ce "modèle", accompagnant l'essor des établissements chinois en Asie du Sud-Est, semble transiter par des résidences mitoyennes détachées de la fonction commerciale (terraces houses), tandis que la mixité des fonctions (commerce + rési-

ence) se manifesterait localement sous la forme de constructions végétales (bois, paillotes) à un seul niveau, de plain-pied voire sur pilotis, ce qui ouvre sur une double généalogie en termes de matériaux, avec les constructions en terre pour origine en Chine et les constructions végétales pour origine "locale" en Asie du Sud-Est.

2. Une origine transculturelle et transhistorique (thèse "fonctionnaliste" du shophouse).

L'accent est mis, de ce point de vue, sur la mixité des "fonctions", la combinaison échope + résidence étant structurellement associée à la ville marchande et donnée pour une figure jalonnant l'histoire urbaine mondiale : on la rencontrerait donc, "sous diverses formes, partout à travers le monde" (66). On retrouvera ici les habituelles références aux échoppes des villes médiévales européennes, voire au palazzo de la Renaissance italienne qui aurait présenté, à l'origine, la "même" combinaison de l'échope et de l'habitation, avant de devenir un "édifice monumental" à fonction purement résidentielle (ibid). Nous désignerons cette approche en termes de fonctions universelles comme "thèse fonctionnaliste du shophouse".

Mais une telle généralisation, reposant largement sur le signifiant anglo-saxon (shophouse), revient sinon à nier, du moins à reléguer au second plan à la fois les spécificités morphologiques du compartiment, les conditions de "fabrication" des Chinatowns, la rupture que celles-ci opèrent par rapport aux formations urbaines antérieures et les articulations particulières qui s'établissent entre les références architecturales chinoises et les conceptions urbaines et architecturales européennes véhiculées par la colonisation.

(66) M. SIMON et M.E. EMERICK, art. cit., pp. 291-292.

3. Une origine typo-morphologique et une généalogie technique "locale"  
(thèse "évolutionniste" du shophouse).

La démarche s'oriente ici selon deux volets distincts. D'une part, cette démarche tente d'établir l'ancienneté de l'apparition locale de la forme "mixte" (échope + résidence), tout en postulant la spécificité de son ancrage et de son évolution dans la société considérée. En ce qui concerne la Thaïlande, on tente de situer l'émergence de cette forme à la période de Sukhothai (capitale du XIIIème-XIVème siècle), toujours cependant en référence à la présence chinoise : dans cette période, les commerçants chinois qui développaient leurs échanges avec les ports et marchés du Siam y auraient introduit cette forme. De fait, cette interprétation semble ne s'appuyer que sur l'épigraphie, une inscription désignant le marché comme Prason - terme qui serait dérivé du persan bazar et associé à l'idée d'un alignement de boutiques le long d'une voie (67).

D'autre part, on tente d'établir une généalogie "locale" en termes d'évolution technologique : passage du simple au complexe, posant les constructions à usage commercial et résidentiel en bois et en matière végétale à un niveau comme ancêtres, en Asie du Sud-Est, du compartiment en maçonnerie (briques, puis béton). Nous désignerons cette double démarche comme "thèse évolutionniste du shophouse", car - bien que rejoignant à certains égards les points de vue précédents - elle relève d'une conception commune de l'"évolution locale" de la forme-compartiment.

On peut cependant reprocher à ces démarches soit de privilégier un point de vue unique, soit de dissocier ces divers plans d'analyse : elles achoppent ainsi sur la question de la jonction - sur les plans typo-morphologiques et constructifs - des deux trajectoires séparées que semblent suivre les demeures urbaines mi-toyennes en maçonnerie (terrace houses) et les unités commerciales et résidentielles "végétales". Plus généralement, confondant origine

(67) Cf. Snati CHANTAVILASVONG, "Histoire du compartiment", in : Problèmes du compartiment, op. cit.

et univers de référence, elles présentent le défaut de ne pas considérer la question de l'origine à partir du type constitué dans sa singularité, à partir de l'idéaltype pourrions-nous dire, où viennent précisément se fondre les diverses dimensions mentionnées.

Nous partirons ici d'un triple constat qui nous permettra d'éclairer notre hypothèse selon laquelle le compartiment chinois constitue bien un type spécifique aux Chinois du Nanyang, placé à la confluence des références chinoises, occidentales et "locales", position ambiguë dont il tire son originalité.

Un premier constat porte sur la formation et la configuration des cités et villes marchandes du Sud-Est asiatique avant la pénétration coloniale européenne : si l'on y rencontre effectivement des édifices alliant des caractéristiques résidentielles et commerciales, s'agissant généralement de constructions en bois et en matière végétale, rien ne permet valablement d'inférer une reconduction directe du "modèle" chinois. En revanche, le fait que ces constructions prennent place dans des formations urbaines où les partitions spatiales suivent les lignes de clivage ethnique annonce d'une certaine manière l'une des particularités des futures Chinatowns.

Un second constat porte sur la position particulière de la combinaison échope + résidence en Chine, donnée pour modèle d'origine. Ainsi que nous l'indiquons (cf. supra), rien ne semble plus étranger à l'urbanité "idéale" chinoise que la cité marchande. Un tel constat suffit à marquer la distance entre la polarité marchande des Chinatowns du Nanyang et les espaces concédés au commerce dans les villes chinoises.

Enfin, troisième constat, ce n'est véritablement que dans le contexte de la colonisation européenne (soit en liaison directe avec la création de villes coloniales, soit par la reprise de leur principe dans le cas de Bangkok pour la Thaïlande) que ce que l'on désigne aujourd'hui comme compartiment chinois prend forme.

De cette situation, tributaire de la formation urbaine coloniale, dérivent certaines de ses caractéristiques majeures :

Tout d'abord, le compartiment, en tant qu'il est constitutif de la trame urbaine marchande, est directement associé à la formation de la ville consolidée, en maçonnerie, dont il est la marque même: la colonisation stimule le peuplement commercial de la ville coloniale du Sud-Est asiatique (où les colons européens furent toujours en position minoritaire) par l'entremise de l'intermédiaire (middle-man) chinois, la ville occupant elle-même une position intermédiaire sur le réseau colonial entre l'hinterland rural ou minier et la métropole européenne. Cette adéquation entre la position sociale et économique des Chinois d'Outre-mer (Oversea Chinese) et un statut particulier de la ville du Nanyang confère aux Chinatowns une position prééminente dans les systèmes urbains du Sud-Est asiatique, leur dynamique participant de la dimension du réseau dans laquelle ces entités urbaines se développent.

En second lieu, le compartiment émerge ici à la confluence de deux traditions urbaines : celle de la ville impériale chinoise et celle de la ville européenne qui, bien que foncièrement distinctes dans leur principe comme dans leur univers de référence, n'en présentent pas moins un caractère commun, celui d'être portées par des pouvoirs éditaires, traceurs de voies - ceci les distingue communément des pouvoirs des principautés marchandes asiatiques antérieures à l'irruption européenne, mais également, quoique de façon distincte, des pouvoirs des cités agraires que demeurent fondamentalement les villes thaï (Sukhothaï, Chiangmaï, Ayutthaya, Bangkok dans sa première période) jusqu'au milieu du XIXème siècle : l'ordonnement urbain y était largement conditionné par la sphère politico-religieuse dont la ville constituait éminemment le siège, la fonction marchande demeurant, de ce point de vue, périphérique; en outre la capitale, bien que traversée par des voies, organisait ses liaisons bien plus par les voies fluviales et les canaux qu'à partir d'un réseau routier. De fait, le compartiment est indissociable de l'instauration d'un système urbain de voies hiérarchisées trouvant ses prolongements dans un réseau routier (puis ferré). Cette observation vaut aussi bien pour les villes de fondation coloniale (telles que Georgetown ou Singapour) que pour Bangkok dans

la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, où le déplacement de polarité des klong (canaux) vers le réseau viaire nouvellement implanté sert de support à la création de la ville chinoise et du passage de l'échoppe en bois, installée en bordure des canaux, à la construction de compartiments.

En troisième lieu, si c'est en présence d'un pouvoir traceur de villes et codificateur de la construction que les Chinois semblent, à certains égards, retrouver ou réinvestir la construction en maçonnerie, d'une part la combinaison échoppe + résidence trouve sa référence en Chine dans des zones périphériques par rapport à la centralité impériale, où à l'ouverture maritime semble répondre l'extériorisation des façades (encore que des manifestations extérieures de l'opulence marchande n'aient pas été semblait-il absentes de Pékin); les riches marchands chinois qui, ainsi que le montre Balazs (op.cit.), avaient déjà traditionnellement tendance à suppléer aux aléas de leur statut social par le raffinement esthétique, y trouvent des conditions plus adéquates à son expression (tendance elle-même accentuée au XIX<sup>ème</sup> siècle, dans le contexte de l'ouverture des "ports à traités" aux Occidentaux). D'autre part, cette "réémergence" typo-morphologique, bien que se manifestant également sous les formes de la continuité urbaine, de la mitoyenneté, du rétrécissement du parcellaire, de la densité, s'effectue dans un contexte foncièrement nouveau où s'imposent les concepts urbains (néo-)classiques ordonnant les édifices comme unité d'un ensemble urbain continu. La morphologie urbaine coloniale (ou puisant ses références dans la ville coloniale) est, en effet, traversée d'images urbaines issues de la tradition des villes européennes qui placent précisément l'activité marchande au sein de la ville (témoignage de ses origines bourgeoises) où le passage couvert, l'arcade, est la marque de la continuité urbaine de la rue. C'est précisément avec tous ces éléments que le compartiment chinois devra plus ou moins progressivement composer; négociation de formes sans doute facilitée par l'ouverture et l'extériorisation que pouvait déjà présenter la maison marchande en Chine du Sud et dont témoignent les traversées stylistiques (influences hollandaise, espagnole, portugaise, néo-classicisme, etc...) comme leur combinato-

re avec certains éléments propres à la tradition architecturale chinoise (forme des toitures, tuiles vernissées, traitement des ouvertures).

Aussi est-ce dans cette forme ambiguë, et non à partir de la pureté d'une forme originelle subissant des déformations sous influence extérieure, qu'il convient, de notre point de vue, de penser le compartiment chinois : forme spécifique au Nanyang donc, qu'elle balise, matérialisant dans les villes le réseau commercial chinois par delà les délimitations coloniales ou nationales, et conférant aux Chinatowns une unité morphologique par delà les connotations stylistiques. Ce n'est qu'à partir de la mise en évidence de la particularité de cette forme que le retour aux sources chinoises, la réflexion sur le matériau et l'ouverture sur l'approche de formes combinées ou dérivées plus récentes retrouvent tout leur intérêt.

SUR LES COMPARTIMENTS CHINOIS ET  
CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST

- avec certains éléments propres à la tradition architecturale chi-  
 noise (forme des toitures, tuiles vernissées, traitement des ouver-  
 tures).  
 - dans la partie supérieure, l'édifice est installé sur pilotis, et non à partir de la  
 base. Aussi est-ce dans cette forme aménagée, et non à partir de la  
 construction traditionnelle.  
 - pureté d'une forme originelle subissant des déformations sous in-  
 fluence extérieure, d'un point de vue, de pen-  
 sée, de comportement chinois, forme spécifique au Nanyang donc,  
 - dans les villes de la région commerciale  
 - par les caractéristiques morphologiques par delà les caracté-  
 ristiques stylistiques. C'est-à-dire la prise en évidence de  
 la particularité de cette forme qui retourne aux sources chinoises,  
 la réflexion sur la structure et l'approche de for-  
 mes comparées au Nanyang tout leur in-  
 tendant... (op. cit.)...  
 - à suppléer aux éléments de leur statut et de leur rôle à se  
 estimer par les conditions plus esthétiques  
 (tendance--elle--elle--elle au XIX<sup>e</sup> siècle)  
 de l'ouverture des "ports à traités" aux Nanyang... part,  
 cette "réémergence" typomorphologique, bien qu'elle soit  
 également sous les formes de la continuité...  
 neté, du rétrécissement du parcellaire, de la...  
 dans un contexte...  
 urbains (néo-)classiques ordonnant les...  
 ensemble urbain continu. La morphologie...  
 sans ses références dans la ville coloniale...  
 sées d'images urbaines issues de la tradition...  
 qui placent précisément l'activité marchande...  
 (témoignage de ses origines bourgeoises) le passage couvert,  
 l'arcade, est la marque de la continuité...  
 précisément avec tous ces éléments que le...  
 vra plus ou moins progressivement...  
 sans doute facilitée par l'ouverture et l'extériorisation...  
 vait déjà présenter la maison marchande en Chine du Sud et dont  
 témoignent les traversées stylistiques (influences hollandaise, es-  
 pagnole, portugaise, néo-classisme, etc...) comme leur combinai-



ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES  
SUR LES COMPARTIMENTS CHINOIS ET  
CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST

Remarque : Cette première ébauche de bibliographie sélective ne couvre qu'une partie de notre aire de recherche, principalement Singapour, les villes de Malaisie péninsulaire (Malacca, Penang, Kuala Lumpur) et de Thaïlande (Bangkok, Phuket), avec quelques indications complémentaires sur les Philippines (Manille). Ce choix initial tient à nos hypothèses de travail quant à la place inaugurale de Malacca dans la genèse des Chinatowns et de la "formule" du compartiment dans le Nanyang (Océan du Sud, Asie du Sud-Est), et quant au rôle prépondérant de la colonisation britannique dans sa codification et dans sa diffusion au-delà de sa sphère de domination directe. Nous avons donc attaché un intérêt particulier aux anciens comptoirs britanniques dans cette région - Straits Settlements : Penang (Prince of Wales Island - George Town) et Malacca - tout en conservant, pour les villes considérées selon nos critères, les références européennes.

ANNEXE

ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES  
SUR LES COMPARTIMENTS CHINOIS ET  
CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST

1.- FORMATION URBAINE ET CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST.

1.1. Généralités

- BALAZS Etienne, 1968, La Bureaucratie Céleste. Recherches sur l'économie et la société de la Chine traditionnelle, Paris, Gallimard.
- CRISSMAN Lawrence C., 1967, "The Segmentary structure of Urban Chinese Communities", Man (New Series), vol. 2, n°2, pp. 185-204.
- FITZGERALD C.P., 1965, The Third China : The Chinese Community in Southeast Asia, Melbourne, F.W. Cheshire.
- FITZGERALD C.P., 1972, The Southern Expansion of Chinese People, Londres, Barrie and Jenkins.
- FITZGERALD Desmond, 1961, "Palladio delineated", Straits Times Annual, (Singapore), pp. 17-19.
- GIN-DJIH SU, 1964, Chinese Architecture-Past and Contemporary, Hong-Kong, Sin Poh Amalgamated (H.K.).
- JACKSON J.C., 1975, "The Chinatowns of South East Asia : traditional components of the City's Central Area", Pacific Viewpoint, vol. 16, n°1, pp. 45-77.

ANNEXE

ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES  
SUR LES COMPARTIMENTS CHINOIS ET  
CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST

ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES  
SUR LES COMPARTIMENTS CHINOIS ET  
CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST

Remarque : Cette première ébauche de bibliographie sélective ne couvre qu'une partie de notre aire de recherche, principalement Singapour, les villes de Malaisie péninsulaire (Malacca, Penang, Kuala Lumpur) et de Thaïlande (Bangkok, Phuket), avec quelques indications complémentaires sur les Philippines (Manille). Ce choix initial tient à nos hypothèses de travail quant à la place inaugurale de Malacca dans la genèse des Chinatowns et de la "formule" du compartiment dans le Nanyang (Océan du Sud, Asie du Sud-Est), et quant au rôle prépondérant de la colonisation britannique dans sa codification et dans sa diffusion au-delà de sa sphère de domination directe. Nous avons donc attaché un intérêt particulier aux premiers comptoirs britanniques dans cette région - Straits Settlements : Penang (Prince of Wales Island - Georgetown), Singapour et Malacca -, tout en conservant, pour plus de commodité, une classification des villes considérées selon les partitions territoriales contemporaines.

1.- FORMATION URBAINE ET CHINATOWNS EN ASIE DU SUD-EST

1.1. Généralités

BALAZS Etienne, 1968, La Bureaucratie Céleste. Recherches sur l'économie et la société de la Chine traditionnelle, Paris, Gallimard.

CRISSMAN Lawrence C., 1967, "The Segmentary structure of Urban Chinese Communities", Man (New Series), vol. 2, n°2, pp. 185-204.

FITZGERALD C.P., 1965, The Third China : The Chinese Community in Southeast Asia, Melbourne, F.W. Cheshire.

FITZGERALD C.P., 1972, The Southern Expansion of Chinese People, Londres, Barrie and Jenkins.

FITZGERALD Desmond, 1961, "Palladio delineated", Straits Times Annual, (Singapore), pp. 17-19.

GIN-DJIH SU, 1964, Chinese Architecture-Past and Contemporary, Hong-Kong, Sin Poh Amalgamated (H.K.).

JACKSON J.C., 1975, "The Chinatowns of South East Asia : traditional components of the City's Central Area", Pacific Viewpoint, vol. 16, n°1, pp. 45-77.

LOH Lawrence, 1972, The Kongsu, Londres, University of London, Department of Architecture (non publié).

LOMBARD Denys, 1970, "Les villes du Sud-Est asiatique", Annales E.S.C., 4, pp. 842-856.

LOMBARD Denys, 1982, "Villes coloniales", Urbi, 6, pp. 4-5.

LOU Tsu-K'wang, 1972, Asian Folklore and Social Life Monographs, Taipei, The Oriental Culture Service.

NEEDHAM Joseph, 1973, La science chinoise et l'Occident (Le Grand Tirage), Paris, Ed. du Seuil.

REID Anthony, 1979, "La Structure des villes du Sud-Est asiatique (XVème - XVIIème siècle)", Urbi, 1, pp. 82-96.

SIMON Morris et EMRICK Michael E., 1979, "The demise of the shophouse", Ekistics, n°278, pp. 291-296.

VIRAPHOL Sarasin, 1972, The Nan Yang Chinese, Bangkok, Chulalongkorn University.

VOON P.K. et KHOO S.H., "Traditional Housing in Southeast Asia : An Aspect of Cultural Geography", Kota Kinabalu, Communication à la conférence on Asian Studies (non publié).

WANG Gungwu, 1981, Community and Nation. Essays on Southeast Asia and the Chinese, (articles sélectionnés par Anthony REID), Singapour-Sidney, Heinemann Educational Books (Asia) Ltd et George Allen and Unwin Australia pour l'Asian Studies Association of Australia (ASAA Southeast Asia Publications Series), 292 p.

WERTHEIM, W.F., 1964, East-West Parallels. Sociological Approaches to Modern Asia, La Haye, W. van Hoeve Ltd., 284 p.

WHEATLEY Paul, 1971, The Pivot of the Four Quarters : A Preliminary Enquiry into the Origins and Character of the Ancient Chinese City, Chicago, Aldine Publishing Co.

WOODCOCK George, 1969, The British in the Far East, Londres, Weidenfeld and Nicolson.

YEUNG Y.M. et LO C.P. (Eds.), 1976, Changing South-East Asian Cities: Readings in Urbanization, Singapour, Oxford University Press.

1.2. Approches comparatives et éléments communs aux Etablissements britanniques du Détroit de Malacca (Straits Settlements : Penang - Prince of Wales Island-Georgetown -, Malacca - Melaka -, Singapour)

ANG Lian Neo, 1980-81, The Straits Chinese House, Its Architecture and Artifacts, Singapour, National University of Singapore.

BASTIAN J. et GIBSON-HILL C.A., 1958, "Five early watercolours of Penang and Malacca", in : Journal of the Malayan Branch, Royal Asiatic Society (J.M.B.R.A.S.), vol. 31, pt. 1, pp. 163-177.

CAMERON John, 1965, Our Tropical Possessions in Malayan India, Kuala Lumpur, Oxford University Press, (1ère édition : Londres, Smith Elder and Co., 1865).

CLODD H.P., 1948, Malaya's First British Pioneer, Londres, Luzac and Co. Ltd.

EMERSON Rupert, 1966, A Study in Direct and Indirect Rule, Kuala Lumpur, University of Malaya Press.

JAGOR Feodor, 1866, Singapore-Malacca-Java, Berlin, Julius Springer Verlag.

Journal of the Indian Archipelago, 1855, "Notes on the Chinese of the Straits", vol.9, Singapour.

KOHL David G., 1984, Chinese Architecture in the Straits Settlements and Western Malaya : Temples, Kongsis and Houses, Petaling Jaya, Heinemann Educational Books (Asia) Ltd., 232 p.

LEE Kip Lin et YEH Diing Shin, 1977, "The beauty of Chinese baroque", New Straits Times Annual (Kuala Lumpur), pp. 22-28.

PNG Poh-Seng, 1969, "The Straits Chinese in Singapore : a case of local identity an socio-cultural accommodation", in : Journal of South East Asian History, vol. 10, pt. 1.

PURCELL Victor, 1967, The Chinese in Malaya, Kuala Lumpur, Oxford University Press.

RICHARD Michael, 1978, "Bangkok, Jakarta, and Singapore : a comparative analysis of plans and problems", Ekistics, n° 266, pp. 4-12.

SAHACHAISAREE Nopadon, 1982, Traditional Chinese Shophouses in Phuket (South Thailand) and Georgetown (Penang, Malaysia) : Towards a Policy of Conservation, Bangkok, Asian Institute of Technology (thèse de Master of Science, non publiée), 143 p.

SEOW E.J., 1967, Architecture in Malaya, Melbourne, University of Melbourne - Department of Architecture (non publié)

TREGONNING K.G., 1961, Papers on Malayan History, Singapour, First International Conference of South-East Asia Historians.

TURNBULL C.M., 1972, The Straits Settlements, 1826-27, Londres, Athlone Press.

VAUGHAN J.D., 1971, The Manners and Customs of the Chinese of the Straits Settlements, Kuala Lumpur, Oxford University Press (1ère édition : Singapour, Mission Press, 1879).

YONG K.P., 1956, "Chinese buildings in Malaya", Peta, vol.1, n°3, pp. 1-12.

## 2.- MALAISIE OCCIDENTALE

### 2.1. Malacca (Malaka)

CLYDE Stewart, "Malacca Portuguese", Straits Times Annual, (Singapore), pp. 40-43.

GIBSON-HILL C.A., 1956, "The fortification on Bukit China, Malacca", in : Journal of the Malayan Branch, Royal Asiatic Society, vol. 29, pt. 3, pp. 166 seq.

HUTTON Wendy, 1971, "Historic Malacca", New Nation, 29 juillet, p.9.

KOH Kue Eng, 1978, Conservation : Case Study of Malacca Town, Penang, Universiti Sains Malaysia, School of Housing, Building and Planning. (Thèse de Master of Science, non publiée).

Malacca Historical Society, 1936, Historical Guide of Malacca, Singapour.

MORAES Dom, 1971, "A Sleeper awakes. Drowsy, beautiful Malacca, faces the challenges progress brings", The Asia Magazine, pp.3-8.

PURCELL Victor, 1947, "Chinese Settlement in Malacca", in : Journal of the Malayan Branch, Royal Asiatic Society, vol. 20, pt.1, pp. 122-125.

RESENDE Barretto de, 1901, "Account of Malacca (1646), traduction de MAXWELL W.G., in : Journal of the Straits Branch, Royal Asiatic Society, n°60, pp. 3-24.

SCOTT-ROSS Marcus, Historical Malacca, Singapour, Chopmen Entreprises, 20 p.

SUTTON H.T., 1962, "The building of "A Famosa", Straits Times Annual (Singapore), pp. 30-32.

WHEATLEY Paul, 1966, The Golden Khersonese : Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 388 p.

2.2. Penang (Prince of Wales Island) - Georgetown

BARROW C.J., 1981, "Urbanisation and growth . Growth and Environmental degradation in Penang (Georgetown)", Third World Planning Review, vol. 3, n°4, pp. 408-418.

DAVIES Donald, 1963, "Stately Homes of Prince of Wales Island", Straits Times Annual (Singapore), pp. 8-9.

GEE Thuan Chee, 1976, "Who cares - No one to preserve Penang's oldest building", Penang Star, 15 janvier.

Georgetown City Council, 1968, Penang Past and Present, 1786-1963.

HAUGHTON H.T., 1891, "Native names of Streets in Singapore", in : Journal of the Straits Branch, Royal Asiatic Society, n°32, pp. 49-65.

HOOPS A.L., 1937, "The oldest Straits Settlements", Straits Times Annual (Singapore), pp. 181-191.

Initial Study for Pulau Pinang Structure Plan, 1977, Penang, Universiti Sains Malaysia.

Journal of the Indian Archipelago, 1854, "Notes on the Chinese of Penang", vol. 8, Singapour.

LEUNG Thonf Ping, 1977, "The house that Chee built", New Straits Times Annual ( Singapour ), pp. 68-72.

LOGAN J.R., 1851, "Notes at Penang", Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia, vol. 5.

LO Man Yuk, 1900, "Chinese names of Streets in Penang", in : Journal of the Straits Branch, Royal Asiatic Society, vol. 33, pp. 197-246.

LOW James, 1972, The British Settlement of Penang, Kuala Lumpur, Oxford University Press (1ère éd. Singapour 1836).

PEET C.L., 1951, "An old Penang Album", Straits Times Annual, (Singapore), pp. 40-42.

SHERWIN Dean, 1979, "Malaysian identity around Penang", Majallah Aki-tek, n°4, pp.18-23.

STEVENS F.G., 1929, "Early history of Prince of Wales Island", in : Journal of the Malayan Branch , Royal Asiatic Society , vol. 7, pp. 388-411.

SULLIVAN Michael, 1957, "Sketches of Penang by James Wathen", Malaya in History, vol. 3, n°2, 108-113.

2.3. Kuala Lumpur

- CHONG Seck-Chim, 1954, "The development of Kuala Lumpur District", Journal of Tropical Geography, n°3, pp. 48-50.
- CLAGUE Peter, 1972, "Wisma Loke", Straits Times Annual, (Singapore), pp. 107-109.
- CONCANNON T.A.L., 1961, "An historical Sketch of Kuala Lumpur", Peta, vol. 3, n°4, pp. 30-33.
- GULLICK J.M., 1955, "Kuala Lumpur 1880-1895", Journal of the Malayan Branch, Royal Asiatic Society, vol. 28, pt.4.
- GULLICK J.M., 1983, The Story of Kuala Lumpur (1857-1939), Petaling Jaya, Eastern Universities Press (M.) Sdn. Bhd., 175 p., bibliogr., illus.
- HAMZAH SENDUT, 1969, "The Structure of Kuala Lumpur, Malaysia's capital city", in : BREESE G.W. (Ed.), 1969, The City in Newly Developing Countries, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, pp. 461-473.
- HAWKINS Gerald, 1960, "Kuala Lumpur Centenary", Straits Times Annual, pp. 62-64.
- JACKSON J.C., 1963, "Kuala Lumpur in the 1880's : the contribution of Bloomfield Douglas", Journal of South-East Asian History, vol. 4, n°2, pp. 117-127.
- Kuala Lumpur Municipal Council, 1959, Kuala Lumpur 100 Years, Kuala Lumpur, 119 p., illus.
- McGEE T.G., 1964, "The cultural role of cities; a case study of Kuala Lumpur", Ekistics, vol. 18, n° 104, pp. 19-22.
- Malaysian Institute of Architects, 1976, Guide to Kuala Lumpur Notable Buildings, Kuala Lumpur, Pertubuhan Arkitek Malaysia.
- MOORE Donald, 1957, A Guide to Kuala Lumpur, Singapour, Donald Moore.
- TSOU Pao-Chun, 1967, Urban Landscape of Kuala Lumpur, Singapour, Nanyang University, 68 p., illus.
- STEPHENS Harold, 1978, "A House called Wisma Loke", Asia Magazine, vol. 18, 24 déc., p. 32.



3. SINGAPOUR

AGAR A.P., 1935, "Singapore as it used to be", Straits Times Annual, (Singapore), pp. 17-25.

Archives and Oral History Department, 1983, Chinatown, An Album of a Singapore Community, Singapore, Times Books International.

Archives and Oral History Department, 1982, Singapore Retrospective Through Postcards, 1900-1930, Singapore, Sin Chew Jit Poh.

BERRY Linda, 1982, Singapore's River. A Living Legacy, Singapore, Eastern University Press.

BOEY Yut Mei, 1973-74, Kampong Glam : A Community, Singapore, National University of Singapore.

BUCKLEY C.B., 1965, An Anecdotal History of Old Times in Singapore, 1819-1867, Kuala Lumpur, The University of Malaya Press.

CAMPBELL William, 1970, "Singapore plans to save its history", Malaysia, pp. 15-16.

CHAN Keng Meng, 1975-76, Conservation of Chinatown, Singapore, National University of Singapore.

CHENG Lim-Keak, 1985, Social Change and the Chinese in Singapore, Singapore, Singapore University Press, 235 p.

COMBER Leon, 1958, Chinese Temples in Singapore, Singapore, Eastern Universities Press.

DAVIES Donald, 1962, "John Turnbull Thomson", Straits Times Annual (Singapore), pp. 55-57.

FOONG Chai Yoong, (1970-71), Chinatown House, Singapore, National University of Singapore.

GAN Eng Oon (Ed.) - RUMAH, (1981), Contemporary Architecture in Singapore, Singapore, Singapore Institute of Architects.

GRETCHEN M., 1984, Pastel Portraits. Singapore's Architectural Heritage, Singapore, Singapore Committee, 156 p.

HANCOCK T.H.H. et GIBSON-HILL C.A., 1954, Architecture in Singapore, (catalogue d'exposition), Singapore.

HAUGHTON H.T., 1973, "Native names of streets in Singapore", in : Singapore 150 Years, Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, Reprint n°1, Singapore, pp. 208-219.

HOOI Christopher, 1982, National Monuments of Singapore, Singapour, National Museum.

Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, 1982, Singapore 150 Years, Singapour, Times Book International.

JONES John Hall et HOOI Christopher, 1979, An Early Surveyor in Singapore, Singapour, National Museum.

KAYE Barrington, 1960, Upper Nankin Street, Singapore : A Sociological Study of Chinese Households Living in a Densely Populated Area, Singapour, University of Malaya, 411 p., illus.

KEYS Peter, 1983, "Straits Chinese Terrace Houses in Singapore", Orientalist Magazine (juin), pp. 43-53.

LIP Evelyn, 1983, Temple Architecture in Singapore, Singapour, Singapore University Press.

NEVILLE R.J.W., 1967, Pattern of Change in a Plural Society : A Social Geography of the City State of Singapore, Londres, University of London, London School of Economics and Political Science, (thèse de Ph. D.)

OGDEN Joan, 1976, "Singapore's vanishing Chinatown", The Asia Magazine, vol. 16, n°22, pp. 3-11.

SEOW Eu Jin, 1974, Architectural Development of Singapore, Melbourne, University of Melbourne (thèse de Ph. D. non publiée).

SHARP Ilsa, 1982, There is Only One Singapore, Singapour, Souvenir Press for Times Publishing.

SIDDIQUE Sharon et SHOTAM Nirmala Puru, 1982, Singapore's Little India. Past, Present and Future, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies.

Singapore, Ministry of Culture, 1983, The Singapore Heritage, Singapour.

Singapore, National Museum, 1983, Singapore Rediscovered, (catalogue d'exposition), Singapour.

Singapore, Urban Redevelopment Authority, 1979, Annual Report 1978-79, ("Cuppge Road rehabilitation block programme")

1981, Annual Report 1980-81, ("Emerald Hill conservation")

SONG Ong Siang, 1967, One Hundred Years' History of the Chinese in Singapore, Singapour, University of Malaya Press (1ère édition : Londres, John Murray, 1923)

TAN How Koh, 1981-82, The Ann Siang Hill Study : A Review Singapour, National University of Singapore.

TAN Quee Huat, 1972-73, The Character of the Singapore Riverside, Singapore, National University of Singapore.

TAN Siok Lay, 1972-73, Image of Tanjong Pagar as a Physical Environment, Singapore, National University of Singapore.

TEO Hong Kee, 1975-76, A Study of Pagoda Street, Singapore, National University of Singapore.

THOMSON George, 1973, "Why Singapore must treasure its links with the past", Straits Times Annual (Singapore), pp. 43-45.

TURNBULL C.M., 1977, A History of Singapore, 1819-1975, Kuala Lumpur, Oxford University Press.

TYERS Ray, 1976, Singapore Then and Now (2 vol.), Singapore, University Education Press.

WOO Pei Li, 1980-81, Swan and MacLaren, Singapore's Pioneer Firm in Architecture, Singapore, National University of Singapore (thèse non publiée).

#### 4.- THAILANDE

##### 4.1. Bangkok et généralités sur les compartiments chinois en Thaïlande

BONGSADAT Manop, 1979, "Résidence urbaine ou compartiment chinois", Siamrat, 31 octobre (en thaï).

BONGSADAT Manop et KIRINPANU Sakchai, 1981, "Le compartiment chinois de nos jours", in : Problèmes du compartiment chinois, Bangkok, Université de Chulalongkorn, Faculté d'Architecture, pp. 30-32 (en thaï).

CHAHIM Shanaz Timuri, 1981, Chinese Shophouse in Bangkok : Typology and Assessment of A Ubiquitous Architecture, Bangkok, Asian Institute of Technology (thèse de Master of Science, n° HS 81-82), 54 p. + annexes.

CHANTAVILASVONG Santi, 1978, Etude de quelques aspects de l'architecture du compartiment chinois, Bangkok, Université de Chulalongkorn, Faculté d'Architecture (thèse de Master of Architecture, en thaï, non publiée).

CHULASAI Bundit, 1983, L'évolution des logements urbains à Bangkok, Thaïlande, Paris, Unité Pédagogique d'Architecture n°1, (mémoire de fin d'études d'architecture), 288 p. + bibl. et annexes.

CHULASAI Budit, 1985, "The myth of shophouses", Mimar, n°15, pp. 24-30.

CRAWFURD John, 1967, Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China, Kuala Lumpur, Oxford University Press (1ère édition 1828).

DURAND-LASSERVE Alain, 1972, Les facteurs et les mécanismes de la croissance de Bangkok à l'époque contemporaine : un exemple, la formation et l'organisation de l'espace urbain dans la partie Est de l'agglomération, Paris, Université de Paris IV, UER de géographie (Thèse de 3ème cycle)

DURAND-LASSERVE, 1976, Les facteurs et les mécanismes de la croissance de Bangkok à l'époque contemporaine, Bordeaux, Centre d'Etudes de Géographie Tropicale. C.N.R.S. (Travaux et Documents de Géographie Tropicale n°26), 220 p. + annexes.

DURAND-LASSERVE, 1977, "Bangkok et Kuala Lumpur. Aspects de l'espace social", Asie du Sud-Est et Monde Insulindien - A.S.E.M.I. ("Espace social et analyse des sociétés en Asie du Sud-Est"), vol. 8, n°2, pp. 105-127.

Faculté d'Architecture, Université de Chulalongkorn (Ed.), 1981, Problèmes du compartiment chinois, Bangkok, United Production Publishing Co., Inc. (en thaï).

LANDON Kenneth Perry, 1973, The Chinese in Thailand, New-York, Russel and Russel.

LIEUTANAMONGKOL Noramit, SANGBOONTHAI Sutep et KENVINICH Tavorn, 1979, Manuel pour les compartiments chinois, Bangkok, Namagsorn Printing Co., Ltd. (en thaï).

National Housing Authority, 1980, Present Standards and Prices on the Housing Market in Bangkok, Bangkok.

PALLEGIOIX Mgr., 1854, Description du royaume Thaï ou Siam, Paris, 2 vols., 625 p.

PONGSAPAS I., 1980, Etude de l'activité urbaine : Siam Square, Bangkok, Université de Chulalongkorn, Faculté d'Architecture (thèse de Master of Architecture, en thaï, non publiée).

RABHIBHADANA A., 1978, Organisation de la société thaï à Bangkok, 1782-1873, Bangkok, Pikanes Press (en thaï).

SACHAKUL Vira, 1982, Bangkok Shophouses : Socio-Economic Analysis and Strategies for Improvements, University of Michigan (thèse de doctorat d'architecture, non publiée), 230 p.

SKINNER G. William, 1957, Chinese Society in Thailand, Ithaca, Cornell University Press.

"Shophouse : A bad legacy which Bangkok will have to live with", The Nation Review, 2 nov. 1980, p. 11.

SUKHAWATTANA Kaisang, 1977, Etude de l'influence de l'architecture occidentale sur l'architecture en Thaïlande, 1665-1932, Bangkok, Université de Chulalongkorn, Faculté d'Architecture (thèse de Master of Architecture, en thaï, non publiée).

SUKHAWATTANA Kaisang, 1981, "Les compartiments chinois dans le passé", in : Problèmes du compartiment chinois, op. cit., pp.10-15.

SUPARP Supatra, 1981, "Compartiments chinois et société", in : Problèmes du compartiment chinois, op.cit., pp. 80-82.

SUWANMAS B., 1982, "Bangkok, structure de la ville : 1782-1982", Thammasart (en thaï).

Thaï Investment and Securities Co. (n.d.), Property Development Study - Shophouses 1977-78 (vol. 2), Bangkok, TISCO.

THANMAROM Chatsiri, 1982, Improving the Design and Siting of the Chinese Shophouse in Bangkok, Bangkok, Asian Institute of Technology (thèse de Master of Science, non publiée), 105 p.

TIPTUS P. et BONGSADADT M., 1982, Maisons de Bangkok : leur caractère et leur changement durant 200 ans : 1782-1982, Bangkok, Université de Chulalongkorn, 450 p., illus., (en thaï).

TUNPHIBULWONGS Suwanee, 1977, Shophouses in Bangkok's Chinatown : Socio-Economic Analysis and Strategies for Improvements, Bangkok, Asian Institute of Technology (thèse de Master of Science n° 1214, non publiée), 109 p.

"Townhouse". Bangkok Post (supplément), 30 juin 1978, pp. 1-8.

WENDELL B., 1958, Thaïland : its people, its society, its culture, Connecticut, Human Relations Area Files Inc.

WONGTANGAN K., 1982, "Origine et croissance de Bangkok", Thammasart, (en thaï).

#### 4.2. Phuket

BUMROONGSAKULSAWAT Orajitt 1983, Phuket Conservation Study. Part II: Housing Conditions and Improvements, Bangkok, Asian Institute of Technology (thèse de Master of Science n°: H.S. 83-2; non publiée), 60 p., + bibliographie et annexes.

DOOSADEE Thaitakoo, 1979, Phuket : A Study in Architectural Conservation by Planning Measures, Bangkok, Chulalongkorn University (thèse de Master, en thaï, non publiée).

- SIRIRATANA Pornjai, 1983, Phuket Conservation Study. Part III : Conservation Potential and Planning Proposals, Bangkok, Asian Institute of Technology (thèse de Master of Science, non publiée), 59 p. + bibliographie et annexes.
- 5.- PHILIPPINES : ELEMENTS COMPLEMENTAIRES SUR MANILLE ET LES INFLUENCES ARCHITECTURALES ESPAGNOLES ET CHINOISES.
- ALFONSO Felix Jr. (Ed.), 1966, The Chinese in the Philippines, 1570-1770, Manille, Solidaridad.
- CAMAGAY Maria-Luisa, 1982, "Une ville coloniale espagnole en Asie du Sud-Est : Manille ", Urbi, ("Villes coloniales"), n°6, pp. 65-70.
- CH'EN Ching-Ho, 1968, The Chinese Community in the Sixteenth Century Philippines, Tokyo, The Centre for East Asian Cultural Studies (East Asian Cultural Studies Series, n° 12)
- DIAZ-TRECHUELO SPINALO Maria Lourdes, 1959, Arquitectura Espanola en Filipinas (1565-1800), Seville, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- DOEPPERS Daniel F., 1972, "The development of Philippine Cities before 1900", The Journal of Asian Studies, vol. 31, n°4, pp. 769-792.
- MESA Pompeyo de et VILLAFLORES Isaias, 1975, Intramuros and Beyond, Manille, Letran College.
- ORTIZ ARMENGOL Pedro, 1958, Intramuros de Manila de 1571 hasta su destruccion en 1945, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.
- REED Robert R., 1978, Colonial Manila. The Context of Hispanic Urbanism and Process of Morphogenesis, Berkeley-Los Angeles, University of California Press (Publications in Geography, vol. 22), 129 p.
- WEIGHTMAN G.H., 1960, The Philippine Chinese : A Cultural History of A Marginal Trading Community, Cornell University (Thèse de Ph. D., microfilm)
- WICKBERG Edgar, 1965, The Chinese in Philippine Life, 1850-1898, New Haven et Londres, Yale University Press.

