



Lecture du développement urbain de Yangon

La rue comme expression d'histoire, de pouvoir et de société

Charlotte Din
Enoncé Théorique

Lecture du développement urbain de Yangon

La rue comme expression d'histoire, de pouvoir et de société

Charlotte Din

Professeur: Yves Pedrazzini

Maître EPFL: Bárbara Maçães Costa

Directeur pédagogique: Harry Gugger

Enoncé Théorique

Master en Architecture

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Lausanne, Janvier 2019

Birmanie, Myanmar ? Rangoon, Rangoun, Yangon ?

Explication du choix éditorial qui a été fait pour la rédaction de ce travail.

Les noms Myanmar et Birmanie se réfèrent tous deux à l'ethnie majoritaire du pays: les Birmans. Le nom Myanmar apparaît pour la première fois au XIIIe siècle. En 1755, le Roi Alaungpaya baptise Yangon le village de pêcheurs jusque-là nommé Dagon, marquant ainsi une nouvelle ère pour la ville. Lors de la période d'influence britannique au XIXe siècle, ce sont les termes Birmanie et Rangoun (en français) ou Burma et Rangoon (en anglais) qui sont utilisés, issus d'une distorsion de prononciation des occidentaux des noms d'origine¹. Cette nomenclature est conservée par le pays lors de son indépendance en 1948. C'est en 1989, après l'arrivée au pouvoir de la junte militaire que les noms Myanmar et Yangon sont officiellement réintroduits. Actuellement, l'ONU et la majorité de la communauté internationale reconnaissent la République de l'Union du Myanmar².

Dans le pays, les deux nomenclatures sont en réalité utilisées³: Birmanie pour un usage quotidien et informel et Myanmar dans un cadre plus formel, littéraire ou dans le cas de publications.

Afin de conserver une cohérence avec le contexte historique, il sera choisi d'adopter les termes Birmanie et Rangoun pour la période allant jusqu'en 1989, puis d'utiliser Myanmar et Yangon dans le reste du travail.

1. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.139
2. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation : The cases of Yangon and Colombo*, p.2
3. BBC News, *Should it be Burma or Myanmar ?* (2007), <http://news.bbc.co.uk/2/hi/7013943.stm>, consulté le 06.11.18

Table des matières

Introduction	[6]	Chapitre V: Junte militaire (1948 – 2010),	[63]
Postulat #1		la rue comme outil de contrôle	
Postulat #2		A. Contexte: Contrôle de l'espace public et répression	[63]
Méthode		B. La ville: Moyens de transports et étalement urbain	[68]
		C. La rue: Réécrire la ville	[73]
Partie I: Paramètres géographiques et théoriques	[11]	Chapitre VI: Globalisation (2010 à nos jours),	[77]
		la dématérialisation de la rue	
Chapitre I: Un contexte de globalisation et d'urbanisation	[12]	A. Contexte: Capitalisme, médias et modernité	[77]
A. A propos du développement des villes	[12]	B. La ville: Les gratte-ciels, l'individualisation et la	[81]
B. L'ère des réseaux	[14]	privatisation de l'espace	
		C. La rue: Entre commercialisation et appropriation	[90]
Chapitre II: Composantes de la ville	[18]	Chapitre VII: Projections	[113]
A. Les espaces publics	[18]	A. Contexte: Le Yangon Heritage Trust	[113]
B. L'urbanité	[19]	B. La ville: Vers une nouvelle métropole régionale ?	[114]
C. La rue	[21]	C. La rue: Améliorations et revalorisation	[116]
Partie II: Cas d'étude de Yangon	[25]	Conclusion	[119]
		Postface	[122]
Chapitre III: Contextualisation	[27]	Annexes	[123]
A. Présentation du Myanmar	[27]	Bibliographie	[123]
B. Un peu d'histoire	[29]	Iconographie	[130]
C. Les enjeux actuels de Yangon	[36]	Remerciements	[134]
Chapitre IV: Colonisation britannique (XIXe siècle à 1948),	[39]		
la rue comme démonstration idéologique			
A. Contexte: Impérialisme, ségrégation et sécurité	[39]		
B. La ville: Grands aménagements à Rangoun	[46]		
C. La rue: Apport de la grille	[52]		

Que nous révèle l'étude du tracé viaire d'une ville sur son histoire, son développement, les aspirations politiques et sociales de ses occupants successifs ?

Le but de ce travail est de démontrer que la rue ne se limite pas à son aspect matériel, à son rôle infrastructurel, circulatoire. Qu'elle n'est pas simplement la résultante⁴, le négatif de l'architecture projetée de la ville. Qu'elle est un espace bâti à part entière et qu'elle est le support des intentions de ses auteurs. Elle est alors le témoin du processus de développement de la ville, de la sélection cumulative qui se fait à travers les siècles (on modifie assez rarement le réseau viaire). Élément utilisé au quotidien mais à la fois témoin d'une histoire collective des populations passées l'ayant pratiquée. Résultante des enjeux, des manières de penser, mentalités, sociétés, pouvoirs en place et problématiques territoriales d'une époque donnée.

Grâce à cet outil de lecture, nous étudierons le cas de Yangon, une ville aux multiples enjeux et à l'histoire mouvementée. Nous observerons l'impact des interactions et confrontations des pouvoirs successifs sur la ville. Dans ce but, nous suivrons un ordre chronologique, à partir du XIXe siècle, lors de l'arrivée des colons Britanniques, et ce jusqu'à nos jours. Le palimpseste du territoire sera alors subdivisé en couches d'interventions successives correspondant à chaque tranche historique définie: période d'occupation britannique, époque de la junte militaire, puis contemporanéité. Enfin, nous nous intéresserons aux visions et paris effectués par les autorités de Yangon quant à son développement futur.

La réflexion sur laquelle se base cet énoncé se fonde sur deux postulats. Le premier consiste à envisager la ville comme un palimpseste, soit une superposition d'interventions matérielles des populations successives y ayant vécu. Le territoire est alors porteur de mémoire et son étude nous permet d'en retracer l'histoire. Le second repose sur l'assomption que la rue est l'expression des volontés et idéologies des personnes, entités ou autorités l'ayant projetée. Elle est le témoin d'un contexte politique et social à un moment donné.

Postulat #1

Commençons par le thème de la mémoire. La mémoire collective s'inscrit toujours dans un cadre spatial⁵. Le territoire devient le support, le témoin d'une histoire. «Un paysage en trois dimensions devient ainsi la représentation d'un autre, en quatre dimensions, que l'imagination des habitants et des promeneurs peut développer, peupler et investir.»⁶.

4. GIUDICI Maria Shéhérazade (2014) *The Street as a Project, The Space of the City and the Construction of the Modern Subject*, Technische Universiteit Delft Library, p.20

5. HALBWACHS Maurice (1997) *La Mémoire collective*, Albin Michel, Paris p.209

6. MAROT Sébastien (2010) *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, Editions de la Villette, Paris, p.118

André Corboz évoque le territoire comme un grimoire⁷ sur lequel ses occupants ont sans cesse raturé et réécrit. Pour lui, le territoire n'est pas une donnée, mais la résultante d'un ensemble de processus plus ou moins coordonnés: d'une part naturels (événements géologiques ou météorologiques par exemple), de l'autre, issus d'intervention humaines (système d'irrigation, routes, terrassements, agriculture). Le territoire est sans cesse remodelé, il «fait l'objet d'une construction. C'est une sorte d'artefact. Dès lors, il constitue également un produit.»⁸.

Une stratification se fait au fur et à mesure des diverses intentions et signes imprimés⁹ par les individus et groupes sociaux consécutifs. Les couches s'accumulent, se superposent, sont déformées, se contredisent et sont volontairement effacées parfois. C'est ce que l'on nomme le processus de sélection cumulative. Le territoire incarne alors les archives d'un ensemble de traces, de projets et d'actions concrètes¹⁰.

La ville, peut-être encore plus que le territoire, est, comme le formule Aldo Rossi, «le locus de la mémoire collective»¹¹. L'urbanisme en serait l'art appliqué, regroupant l'ensemble des pratiques visant à la modification continue et consciente de l'état de la ville¹². Il servirait à «introduire ordre et repères dans ces theatrum memoriae vivants, confus et saturés que sont les établissements urbains»¹³.

Il est alors possible de déchiffrer les signes¹⁴ de la ville, les relations qu'ils entretiennent, afin d'en comprendre le discours. Telle une mise au présent du passé¹⁵ des traces d'institutions anciennes, de revendications spatiales. La ville comporte un aspect sémantique, c'est un langage qui reflète la complexité de la réalité humaine¹⁶.

«Les villes comme les rêves sont faites de désirs et de peurs, même si le fil de leurs discours est secret, leurs règles absurdes, leurs perspectives trompeuses; et toute chose en cache une autre.»¹⁷

Italo Calvino, *Les villes invisibles*

7. CORBOZ André (1983) *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Editions de l'Imprimeur, Besançon, p.14-35

8. Ibidem

9. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.13

10. Ibidem

11. ROSSI Aldo (1966) *L'Architecture de la ville*, InFolio éditions, Gollion

12. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.15

13. BOYER Christine (1996) *The City of Collective Memory*, MIT Press

14. KOJI Taki (1994) *La maîtrise de la ville, Rhétorique de la rue*, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, p.290

15. TOPALOV Christian (2002) *Les divisions de la ville*, Maison des sciences de l'homme, Paris, p.1

16. KOJI Taki (1994) *La maîtrise de la ville, Rhétorique de la rue*, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, p.290

17. CALVINO Italo, (2002) *Les villes invisibles*, Gallimard, p.58

Postulat #2

L'histoire de la ville et l'aspect concret des transformations qui y ont eu lieu ne peuvent être dissociés des intentions et pratiques qui l'ont investie¹⁸. Ces dernières découlant elles-mêmes d'un ensemble de valeurs, d'idéologie, d'expressions culturelles¹⁹ et de traditions²⁰ dans lesquelles elles ont pris forme.

En philosophie moderne, l'architecture apparaît comme un redoutable instrument de domination, telle l'expression d'une puissance matérielle et symbolique. Georges Bataille explique que le caractère officiel de la société, «celui qui ordonne et prohibe avec autorité, s'exprime dans les compositions architecturales»²¹. Il illustre son propos de la façon suivante: «c'est sous la forme des cathédrales et des palais que l'Eglise ou l'Etat s'adressent et imposent silence aux multitudes. Il est évident, en effet, que les monuments inspirent la sagesse sociale et souvent même une véritable crainte.»²². Ces édifices, statiques et dominants, seraient alors les symboles de la stabilité sociale.

Au-delà des monuments, constructions ponctuelles, le réseau viaire de la ville et ses espaces publics font également partie d'un projet découlant d'intentions spécifiques. Les espaces publics constituent en effet le lieu de la vie collective²³ de la ville. Leur production dépend du contexte sociopolitique et économique²⁴. Leur aménagement correspond aux attentes des autorités et différents acteurs publics, et les comportements et activités qu'on y pratique sont le résultat de rapports politiques, mais également sociaux.

La rue peut être vue comme l'expression première de la ville. Sa création est toujours liée à des intentions formelles ainsi que politiques²⁵. Elle est le lieu où se tient la confrontation entre l'individu et la société, les citoyens et le pouvoir en place, puisque les bâtiments en sont la représentation²⁶.

18. SECCHI Bernardo (2006) Première leçon d'urbanisme, Editions Parenthèses, Marseille, p.47

19. SOJA Edward (1996) *Thirdspace*, Blackwell, Oxford, p.6

20. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.15

21. BATAILLE Georges (1929) *Architecture, Dictionnaire Critique*, Documents

22. Ibidem

23. LE GALL J. et MEINTEL D. (1997) *Espaces observés : ethnicité et appropriation territoriale*, L'Harmattan, Paris, p.211-229

24. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.60

25. GIUDICI Maria Shéhérazade (2014) *The Street as a Project, The Space of the City and the Construction of the Modern Subject*, Technische Universiteit Delft Library, p.13

26. Ibidem, p.21

Méthode

Ce travail est la synthèse de lectures diverses publications touchant à l'histoire de Yangon, articles de presse quant à l'état actuel et passé du Myanmar et écrits plus théoriques sur l'urbanisme, la ville contemporaine, l'urbanité par exemple. Une série de cartes, gravures et autres visuels historiques constituèrent également un apport durant la recherche.

A cela s'ajoutent les observations, informations recueillies et photographies issues d'un voyage de dix jours à Yangon, en août 2018. Toutes les photos dont les sources ne seront pas spécifiées ont été prises pendant cette immersion sur place.

Partie I
Paramètres géographiques et théoriques

A. A propos du développement des villes

Selon le Département des Affaires Economiques et Sociales de l'ONU, 55% de la population mondiale vit actuellement en zone urbaine. En 2050, ce chiffre approchera les 68%, dont près de 90% de cette croissance aura lieu en Asie et en Afrique²⁷.

Au-delà du fait qu'en 2008 le seuil symbolique de la moitié de la population mondiale habitant en ville ait été dépassé²⁸, et que cette augmentation se fera principalement dans les pays émergents, il est important de souligner que ce phénomène donne lieu à la formation de très grands centres urbains²⁹. Ces derniers, peuplés de plusieurs millions d'habitants, concentrent alors les défis majeurs de notre époque : défi des nombres, défi des vitesses de changement et défi dans les institutions à mettre en place³⁰.

L'Asie est attendue comme l'un des gros pôles de ce développement. Ce continent est associé à un imaginaire de tous les possibles, connotation de nouvelle modernité, d'architecture futuriste. Hong Kong, Shanghai, Singapour, Bangkok, autant de mégapoles concentrant les activités, le taux de construction, d'expansion de la ville, de croissance démographique et économique vertigineux. Tout y est réalisable, toujours plus haut, plus vite, notions de rythme et de temporalité distinctes : même construire un gratte-ciel va plus vite là-bas !

Les métropoles

L'urbanisation devient une question cruciale à l'heure où elle a lieu à l'échelle mondiale³¹. Au-delà de la ville, on parle à présent de métropole, de nature complètement autre : «il n'y a pas de différence de nature entre la ville moyenne et la grande ville, juste une extension des nombres. Avec la très grande ville cet emboîtement historique ne tient plus, il y a changement d'ordre.»³². En effet, les métropoles renferment des propriétés spécifiques concernant leur économie, l'intensité de leur fonctionnement ou encore les modes de vie leur étant inhérents³³, le tout soulevant des problématiques jusque-là inédites.

27. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, (2018) *2018 Revision of World Urbanization Prospects*, <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>

28. UN-Habitat, 2008

29. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.13

30. Ibidem

31. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, p.59

32. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.19

33. Ibidem

Et, face à cette situation nouvelle, les réponses aux enjeux des inégalités sociales, des changements climatiques ainsi que des problèmes de mobilité seront plurielles : «Au 21e siècle, il n'y aura pas *une*, mais plusieurs *métropoles du 21e siècle*. Elles seront différentes non seulement par leurs dimensions et par le rôle principal qu'elles joueront dans le contexte politique international et global, mais aussi par les diverses formes physiques, sociales, économiques et institutionnelles qui ont marqué leur histoire, qui marquent leur activité et qui marqueront leur futur.»³⁴. Chacune des métropoles proposant une solution différente à partir de sa spécificité³⁵.

François Ascher va même plus loin en introduisant un nouveau type de ville : les «métropoles», soit «de vastes espaces urbains hétérogènes, polynucléaires et discontinus, dans lesquels coexistent des zones étales et de fortes polarisations, et qui agglomèrent à la grande ville de la banlieue, du bourg, du village et de la campagne.»³⁶. C'est l'urbanisation complète des territoires, l'abolition entre les notions de ville et de campagne³⁷, tout étant à présent relié.

Ces très grandes villes, métropoles XXL³⁸ ou métropoles tiendront un rôle clé au sein de leur pays respectif dans ce contexte de globalisation. Et ce, en raison de leurs ressources, leur taille et leur impact à différentes échelles. Le rythme des transformations et l'ampleur des enjeux s'y développant étant exacerbés³⁹ par leur amplitude. En effet, elles concentrent les lieux de pouvoir économique et politique, sont de gigantesques accélérateurs de forces sociales, et se trouvent alors à la pointe des transformations⁴⁰ de la société, du pays et de l'innovation.

C'est alors dans ces pôles que sont mises en œuvre de nouvelles technologies urbaines ainsi que des édifices correspondant aux «ambitions de leurs investisseurs des tours de bureaux toujours plus hautes, des centres commerciaux géants et multifonctionnels, des hôtels de luxe et des centres d'affaires, auxquels s'ajoutent des édifices publics (hôtel de ville) et des équipements publics (musée, stade)»⁴¹.

34. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, p.23

35. Ibidem

36. ASCHER François (2007) *La ville, c'est les autres - le grand nombre entre nécessité et hasard*, Aire de Paris, CCI, p.122

37. CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan, p.108

38. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.19

39. MARCUSE P. et VAN KEMPEN R. (2000) *Globalizing Cities. A New Spatial Order ?*, Oxford Blackwell

40. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.13

41. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.20

B. L'ère des réseaux

En plus d'englober tous les territoires avoisinants, ces métropoles sont reliées entre elles, créant un maillage à l'échelle globale. Saskia Sassen parle de « systèmes urbains transnationaux »⁴², chacune des parties prenantes de ce système ne pouvant vraiment se développer de manière autonome. La sociologue et économiste explique ainsi: «La ville globale et ses réseaux est un espace à la fois géographiquement centré, en ce qu'il est partie intégrante de lieux stratégiques bien particuliers, et transterritorial parce qu'il met en relation des sites géographiquement lointains mais intensément liés les uns aux autres.»⁴³.

Se forme alors un réseau de villes, constitué par « la «société» dans son ensemble, comprenant la ville, la campagne et les institutions qui réglementent leurs relations »⁴⁴. Au sein de ce dernier se déroulent de multiples dynamiques⁴⁵ ainsi qu'une certaine division du travail (techniquement, socialement, politiquement). Le tout relié par un ensemble de routes, voies fluviales et maritimes, mais également par des relations commerciales et bancaires.

Analogie hydraulique

Le XXI^e siècle et la ville lui correspondant sont caractérisés par la mobilité, un mouvement ininterrompu, perpétuel⁴⁶. François Ascher parle de physique des fluides⁴⁷, Paola Viganò et Bernardo Secchi font une allusion à la métaphore moderne⁴⁸ de l'analogie hydraulique: «Le point de départ est le suivant: la géométrie du tissu urbain influence la quantité et la qualité des déplacements au sein d'une ville comme la géométrie d'un réseau hydraulique influence l'écoulement des eaux dans un territoire.»⁴⁹. On peut même aller plus loin et évoquer la ville sous l'angle d'un écosystème⁵⁰ ayant une «croissance comparable à celle d'un métabolisme social»⁵¹.

En résulte une conception nouvelle du territoire comme un ensemble de flux, d'axes et de nœuds, remplaçant l'idée que le propos était fondé sur la dialectique entre

42. SASSEN Saskia (2004) *Introduire le concept de ville globale*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p.12

43. Ibidem, p.21

44. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.3

45. SASSEN Saskia (2004) *Introduire le concept de ville globale*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p.16

46. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.77 et p.85

47. ASCHER François (2006) *De la gouvernance des métropoles à la gouvernance des rues*, p.127

48. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p86

49. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, p.46

50. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.9

51. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.39

des étendues et des obstacles⁵². Michel Foucault parle d'un «réseau qui relie des points et qui entrecroise son écheveau»⁵³. Françoise Choay, quant à elle, dans son livre *Espacements*, caractérise chaque grande période de l'histoire occidentale d'un attribut: le Moyen-Age est l'«espace de contact», l'ère classique est vue comme l'«espace de spectacle», la période industrielle et le XX^e siècle correspondent à l'«espace de circulation» et l'historienne propose que notre époque soit l'«espace de connexion»⁵⁴. L'émergence de ce dernier paradigme serait justifiée par «un ensemble de facteurs technologiques, économiques, épistémologiques et esthétiques»⁵⁵.

La ville est à présent fonctionnelle, régulée. C'est la fille de la révolution industrielle⁵⁶: sa morphologie est dictée par ses réseaux (chemins de fer, canalisations d'eau, d'égouts, système de communication), ses extensions aussi, subordonnées au tracé d'un réseau ferré ou des routes.

Infrastructures de transport

Dans le but de définir les différentes composantes de ce réseau émergent, nous aborderons tout d'abord les infrastructures physiques liées à ce processus de mise en réseau. Viendront ensuite les composantes immatérielles telles que les technologies de l'information et l'économie en réseaux.

Thierry Paquot remonte aux débuts de l'Humanité afin de nous expliquer la genèse des tracés: «Les archéologues qui scrutent les plus anciens sites urbains (Mésopotamie, Egypte, Crète, Chine, etc.) remarquent l'existence d'un réseau, plus ou moins dense et hiérarchisé, de voies de circulation, comme si toute ville possédait obligatoirement des rues. [...] une ville est avant tout un ensemble organisé de voies. Les chemins précèdent l'apparition de l'homme, ils sont tracés par les animaux qui chassent, vont boire, se cachent, se reproduisent... Ces pistes animales de survie desservent le territoire de telle espèce en évitant instinctivement de recouper celles des autres espèces, qui leur sont éventuellement hostiles.»⁵⁷.

La conception des rues, et donc des villes, suit alors une logique circulatoire, de mouvement, d'organisation des transports et de maximisation des trafics⁵⁸. Ces flux sont hiérarchisés au sein de réseaux de déplacement⁵⁹, ou réseau connecteur⁶⁰, en

52. CORBOZ André (1983) *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Editions de l'Imprimeur, Besançon

53. FOUCAULT Michel (1984) *Dits et écrits, Des espaces autres*, Gallimard

54. CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan

55. Ibidem, p.105

56. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.77

57. Ibidem, p.68

58. ASCHER François (2006) *De la gouvernance des métropoles à la gouvernance des rues*, p.127

59. RUZICKA-ROSSIER Monique (2012) *Tokyo: autrement ville*, Faces, p.4

60. CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan, p.110

relation direct avec la structure de l'urbanisme. Ils sont ensuite distribués par des grands équipements. Ces objets pouvant être vus comme des points d'accroche structurants, qui viennent à former l'ossature de la ville⁶¹. Il est même possible d'évaluer une agglomération au regard de son «niveau réseautique»⁶².

Françoise Choay met en parallèle les différentes natures de flux traversant ce qu'elle définit comme espace de connexion: «En fait, le cadre spécifique (non plus anachronique, mais synchronique) des rapports humains actuels est un espace de connexion qui assure à nouveau la coïncidence de l'information et de la circulation: espace de plus en plus abstrait et médiatisé, constitué par l'ensemble des réseaux nécessaires à la circulation des personnes, des idées et des marchandises, par le moyen des automobiles et des avions, des trains, des ondes électriques et électromagnétiques, des satellites artificiels.»⁶³. Tous ces artefacts convergent puisque les différents médiums par lesquels ils sont acheminés sont développés de façon similaire et simultanée⁶⁴.

Le rôle des NTIC

Cette géographie des réseaux⁶⁵ comme la nomme Manuel Castells est rendue possible par le développement des télécommunications et des *mass media*⁶⁶. Ces derniers permettent une diffusion homogène de l'information, générant un espace global unitaire. Ce système global de communication, d'échange d'informations est basé sur les NTIC (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication), à commencer par internet.

De ce fait, la globalisation, en plus de se répandre de manière physique, s'applique à présent aux individus faisant partie de la ville. Les citoyens constituant un ensemble qui contiendrait leurs actions et interactions: «un type particulier d'environnement urbain fonctionne de la même manière qu'un centre informationnel. Être localisé dans une ville revient à participer à une boucle d'information extrêmement dense et intense.»⁶⁷ mais également: «Le gigantisme, la multiplication des déplacements et l'avènement de nouvelles techniques de communication transforment le rapport à l'autre et introduisent ce principe: il faut être connecté à un réseau pour communiquer»⁶⁸.

61. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.15

62. Ibidem, p.29

63. CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan, p.110

64. SASSEN Saskia (2004) *Introduire le concept de ville globale*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p.17

65. CASTELLS Manuel (2005) *Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age*, in *Comparative Planning Cultures*, Routledge, p.49

66. CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan, p.108

67. SASSEN Saskia (2004) *Introduire le concept de ville globale*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p.11

En ce qui concerne l'économie

A la suite de la géographie des réseaux, Manuel Castells évoque l'essor des entreprises en réseaux⁶⁹. Phénomène dont l'émergence est favorisée par l'expansion des métropoles: «les très grandes villes agglomèrent des populations importantes et développent d'autres réseaux pour les servir : des réseaux techniques urbains. L'économie devient donc plus infrastructurelle.»⁷⁰

Henri Lefebvre met l'accent sur cette notion de développement des réseaux économiques et commerciaux inhérents au phénomène de la ville⁷¹. L'auteur du *Droit à la ville* affirme que «le capitalisme commercial et bancaire a déjà rendu mobile la richesse et constitué des circuits d'échanges, des réseaux permettant les transferts d'argent.»⁷²

Cette mobilité est à présent canalisée, organisée dans la zone métropolitaine, sous la forme d'une «grille» de nœuds d'activités (*grid of nodes*) d'affaires intenses qui s'articule autour des nouvelles routes digitales⁷³. C'est l'économie en réseaux, issue de la division spécialisée des activités entre les villes, au sein d'un système transfrontalier⁷⁴.

La société hypertexte

Enfin, cette prévalence des connexions sur les objets ou les étendues est également observable au sein du fonctionnement de notre société contemporaine. François Ascher lui associe la métaphore de l'hypertexte⁷⁵: «chaque individu appartient aujourd'hui de plus en plus à plusieurs mondes à la fois, comme un même mot peut dans un hypertexte appartenir simultanément à plusieurs textes. De plus en plus fréquemment, les individus passent de plus en plus vite, à tout moment, réellement ou virtuellement, d'un milieu d'activités à un autre, comme s'ils cliquaient sur eux-mêmes pour se trouver le plus rapidement possible dans un autre contexte, pour approcher une espèce d'ubiquité. La ville se transforme ainsi en une sorte d'espace à n dimensions»⁷⁶.

68. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.21

69. CASTELLS Manuel (2005) *Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age*, in *Comparative Planning Cultures*, Routledge, p.49

70. LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, p.27

71. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.9

72. Ibidem, p.3

73. SASSEN Saskia (2004) *Introduire le concept de ville globale*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p.17

74. Ibidem, p.21

75. ASCHER François (2005) *A propos du Mangeur hypermoderne*, Libération, p.109

76. ASCHER François (2007) *La ville, c'est les autres - le grand nombre entre nécessité et hasard*, Aire de Paris, CCI, p.125

Maintenant le contexte général et ses enjeux présentés, penchons-nous sur le sujet même de ce travail. Ce dernier se concentrera sur les notions d'espaces publics et de rue, comme vecteurs d'urbanité au sein de la ville.

A. Les espaces publics

Tout d'abord, il est important de différencier l'Espace public et les espaces publics. En effet, bien que liées, ces deux notions concernent des champs clairement différenciés.

Habermas

Dans son livre *L'Espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise* (1962), Jürgen Habermas définit l'Espace public comme une entité n'étant pas géographique ou territoriale⁷⁷, donc ne touchant pas aux domaines de l'architecture ou de l'urbanisme. Il s'agit d'un espace virtuel, métaphorique, d'une «sphère intermédiaire entre la vie privée de chacun et l'Etat monarchique»⁷⁸, un «espace abstrait lié à la démocratie participative, la politique, l'économie et au juridique»⁷⁹.

Dans cette conception, l'Espace public est donc virtuel, désarchitecturé⁸⁰: la communication prime et remplace le réel. Cette communication que Thierry Paquot décrit comme un ««être en relation avec» [*communicare*], cela sous-entend un échange quelconque de signes, peut-être un déplacement, à coup sûr un transport réel ou symbolique.»⁸¹. Il ajoute que les voies de communication sont l'expression de «la puissance d'un peuple, sa civilisation, son bien-être social, le degré de liberté civile et politique»⁸² et mentionne l'exemple de Rome.

L'Espace public compte alors une composante communicationnelle. En revanche, on ne peut affirmer que les espaces publics lui sont soumis, autrement ce serait les réduire à leur seul espace viaire et fonction de circulation.

77. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.4

78. Ibidem, p.10

79. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.59

80. CAYE Pierre (2018) *Architecture et République, L'espace public*, Colloque International d'architecture, Société Française des Architectes

81. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.4

82. LAROUSSE Pierre (1869) article «Communication», *Grand Dictionnaire universel du XIXe siècle*

Les espaces publics

Contrairement à leur pendant métaphorique, les espaces publics sont «physiques, localisés, délimités géographiquement»⁸³. Ce sont des «endroits accessibles au(x) public(s), arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité. Ce sont des rues et des places, des parvis et des boulevards, des jardins et des parcs, des plages et des sentiers forestiers, campagnards ou montagnaux, bref, le réseau viaire et ses à-côtés qui permettent le libre mouvement de chacun, dans le double respect de l'accessibilité et de la gratuité»⁸⁴. La notion d'accessibilité est fondamentale, elle signifie que ces espaces sont destinés à tous types d'individus, indépendamment du niveau de leurs revenus et de leurs appartenances sociales⁸⁵.

Ces espaces ont pour fonction «d'héberger des contacts entre les citoyens, de favoriser les échanges et l'interconnaissance afin de créer un mieux vivre en ville»⁸⁶. Ces lieux sont des ressources pour la vie collective⁸⁷, inclusifs, propices aux rencontres spontanées⁸⁸, générateurs d'unité dans la ville⁸⁹.

B. Urbanité

L'ensemble des interactions venant d'être mentionnées constituent ce que l'on nomme l'urbanité. François Ascher définit cette notion comme «l'adéquation d'un lieu à ses usages, tient précisément au mélange, à la variété, à l'inattendu, au spectacle d'une rue composite»⁹⁰. Le tissu urbain n'est alors plus seulement caractérisé par sa morphologie, mais constitue surtout le support d'une «façon de vivre»⁹¹, de pratiques sociales⁹².

Jane Jacobs lit la ville comme un lieu possédant une complexité organisée, ayant des raisons sous-jacentes. L'auteur de *Déclin et survie des grandes villes américaines* parle d'un «ballet des rues»⁹³, dans lequel les acteurs, interactions et événements

83. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.4

84. Ibidem, p.3

85. KOSTOF Spiro (1992) *The City Shaped; Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames & Huson, Londres, p.123-124

86. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.15

87. LE GALL J. et MEINTEL D. (1997) *Espaces observés: ethnicité et appropriation territoriale*, L'Harmattan, Paris, p.211-229

88. FLUTSY S. (1994) *Building Paranoia : The proliferation of interdictory space and the erosion of spatial justice*, West Hollywood: Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design et GHORRA-GOBIN Cynthia (2002) Dévalorisation de l'espace public et spatialisation du fait ethnique, CNRS, Paris

89. NAVEZ-BOUCHANINE F. (2002) *La fragmentation en question; des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* L'Harmattan, Paris et SIMON P. (1997) *Les usages sociaux de la rue dans un quartier cosmopolite*, Espaces et Sociétés, vol.90-91, p.43-68

90. ASCHER François (2006) *De la gouvernance des métropoles à la gouvernance des rues*, p.128

91. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.9

92. ASCHER François (2009) *Organiser la ville hypermoderne*, Editions Parenthèses, p.21

s'y déroulant se développent de manière non-coordonnée mais créative. Le trottoir est porté comme monument essentiel de la ville, puisque c'est là que l'étranger et l'habitant peuvent se rencontrer.

Ces contacts entre usagers de la rue peuvent paraître insignifiants, mais leur somme ne l'est pas⁹⁴. Selon Henri Lefebvre, la richesse de la vie urbaine se base justement sur ces «rencontres, confrontations des différences, connaissance et reconnaissance réciproques (y compris dans l'affrontement idéologique et politique) des façons de vivre, des «patterns» qui coexistent dans la ville»⁹⁵. Toutes ces confrontations aboutissent à un sentiment d'appartenance⁹⁶ à une communauté, à la participation à la vie sociale de la ville⁹⁷.

Paul Valéry disait que l'urbaniste ne faisait jamais une œuvre accomplie⁹⁸, que passé un certain stade, elle était laissée à d'autres acteurs qui l'interprètent et la modifient. La vie citadine s'y déroule, dans une sorte «d'animation «toujours polyfonctionnelle: on y discute, on y mange, on y traite des affaires, on s'y donne rendez-vous, on y travaille, on y dort, on y lit, bref elle est un territoire, à la fois personnel et collectif, privé et public, un morceau de chez-soi et un monde [...] Le télescopage de ces dedans et de ces dehors fortuit, provisoire, incertain dans ses issues, façonne un univers réel et mental qui redistribue les places et les temporalités de chaque citadin.»⁹⁹. Cette composante mentale est alors le signe de la mentalité citadine acquise par les habitants¹⁰⁰.

André Corboz affirme qu'un territoire n'existe qu'à travers un rapport avec sa population, cette dernière lui associant alors un imaginaire collectif¹⁰¹. Thierry Paquot va dans le même sens en affirmant qu'un espace est défini par son utilisation, ses représentations et ses pratiques¹⁰². Cette dialectique se fonde sur un ensemble de pratiques, que l'on peut regrouper sous le concept d'appropriation de l'espace. Ceci correspond au fait d'établir une relation entre un espace limité et le soi (se le rendre propre), qu'il soit de nature personnel ou collectif, afin de lui d'attribuer une signification, une «symbolisation de la vie sociale»¹⁰³. Cela pouvant se faire au «niveau sémantique, à travers les mots et par les objets et les symboles qui leur sont attachés»¹⁰⁴.

93. JACOBS Jane (1961) *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Editions Parenthèses, p.54

94. Ibidem, p.60

95. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.13

96. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.104

97. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.14

98. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.41

99. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.98

100. CORBOZ André (1983) *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Editions de l'Imprimeur, Besançon

101. Ibidem

102. PAQUOT Thierry (2008) *De «l'espace public» aux «espaces publics». Considérations étymologiques et généalogiques*, Editions Multimondes, Québec

103. HAUMONT N. et RAYMOND M.G. (1961) *Les Pavillonnaires*, L'Harmattan, Paris

C. La rue

Qu'est-ce qu'une rue ? Quelles sont ses fonctions? Est-elle construite comme un projet ou la résultante d'autres enjeux?

Georges Perec décrit de façon simple et pragmatique: «L'alignement parallèle de deux séries d'immeubles détermine ce que l'on appelle une rue: la rue est un espace bordé, généralement sur ses deux plus longs côtés, de maisons; la rue est ce qui sépare les maisons les unes des autres, et aussi ce qui permet d'aller d'une maison à l'autre, soit en longeant, soit en traversant la rue.» puis «A l'inverse des immeubles qui appartiennent presque toujours à quelqu'un, les rues n'appartiennent en principe à personne. Elles sont partagées, assez équitablement, entre une zone réservée aux véhicules automobiles, et que l'on appelle la chaussée, et deux zones, évidemment plus étroites, réservées aux piétons, que l'on nomme les trottoirs.»¹⁰⁵ Pour lui, la rue est un espace, principalement à but circulatorio.

François Ascher complète «C'est une voie à l'intérieur d'une agglomération qui sert spécifiquement ou simultanément à traverser une zone de cette agglomération. À accéder à des lieux situés le long ou à immédiate proximité de cette voie, et à produire un espace collectif utilisable pour divers types d'activités. Une rue assure donc au moins une des trois fonctions de transit, de desserte, d'accueil.»¹⁰⁶ Sa vision de la rue comporte une notion de tracé (voie) à fonction circulatorio (transit, desserte) mais il y ajoute une production d'espace (accueil), le tout dans un environnement urbain (agglomération).

Otto Wagner quant à lui perçoit la rue comme une surface de circulation, visuellement délimitée par la surface des façades des édifices la bordant¹⁰⁷.

A propos de la conception habituelle de la rue

Comme en attestent les définitions précédentes, la rue est souvent perçue comme un vide. Elle est soit la résultante, le négatif du bâti de la ville, soit un vide à caractère infrastructurel, permettant aux transports de transiter, aux canalisations et réseaux de communication de se développer au-dessus et en-dessous d'elle.

Plusieurs auteurs s'accordent à dire que la ville est perçue de prime abord par l'intermédiaire de ses rues: «Lorsque vous pensez à n'importe quelle ville, ce sont ses rues qui vous viennent d'abord à l'esprit; si celles-ci sont intéressantes, toute la ville prend de l'intérêt, si au contraire ses rues sont mornes, la ville entière semble

104. SEGAUD M. (2007) *Anthropologie de l'espace; Habiter, fonder, distribuer, transformer*, Armand Colin, Paris, Chapitre 3

105. PEREC Georges (1974) *Espèces d'espaces*, Galilée, Paris, p.93-94

106. ASCHER François (2006) *De la gouvernance des métropoles à la gouvernance des rues*, p.126

107. WAGNER Otto (1991) *Die Groszstadt: Eine Studie fiber diese*, Anton Schroll, Vienne

morne.»¹⁰⁸ et «Chacun d'entre nous en a fait l'expérience, une ville, c'est d'abord ses rues.»¹⁰⁹

Mais alors, si l'on affirme que la ville est le produit d'un ensemble d'interventions, d'actions et d'interactions politiques et sociales, pourquoi ne pas également envisager la rue comme un projet¹¹⁰ à part entière ?

Le rôle infrastructurel de la rue est indéniable. Si l'on remonte à l'étymologie du mot street, ce dernier provient du latin *strata*, couramment utilisé pour *via strata*, soit la route pavée, et de la famille du verbe *sternere* (établir, déposer, disperser, paver)¹¹¹. La nature artificielle, construite, touchant à l'architectural¹¹² est bel et bien ancrée.

La signification sociale

Mais au-delà de cet aspect circulatoire et fonctionnel, la rue comporte également des caractéristiques immatérielles, issues de la dialectique entre la ville, son architecture et ses habitants.

A la fin du XIXe siècle déjà, Camillo Sitte affirmait que la rue était un espace entre des édifices. Mais pour lui, ce vide, ou plutôt ce volume, était un intérieur urbain, chargé d'une signification sociale¹¹³. Il s'agissait alors d'un lieu où se déroulaient les activités humaines, au-delà de la triviale circulation.

L'homme de lettres français Emile Magne écrivit par la suite: «Une rue, si belle soit-elle, ne manifeste pas d'existence par la seule vertu de son architecture. Organisme inerte, elle a besoin d'être habitée et parcourue pour acquérir une âme. Dès lors, reflet d'humanité, elle adopte, dans la collectivité urbaine, l'attitude que lui communiquent ses habitants et ses passants»¹¹⁴.

A son tour, Walter Benjamin formula le postulat que «Si les rues sont l'appartement du collectif, le passage est de toutes pièces celle qui sert de salon »¹¹⁵, à propos des passages couverts parisiens, lieux destinés au flâneur et à la nouvelle consommation devenue possible, à présent intériorisée et protégée des intempéries et inconvénients du boulevard.

108. JACOBS Jane (1961) *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Editions Parenthèses, p.37

109. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.77

110. GIUDICI Maria Shéhérazade (2014) *The Street as a Project, The Space of the City and the Construction of the Modern Subject*, Technische Universiteit Delft Library

111. Online Etymology Dictionary, <https://www.etymonline.com/word/street>, consulté le 04.01.19

112. GIUDICI Maria Shéhérazade (2014) *The Street as a Project, The Space of the City and the Construction of the Modern Subject*, Technische Universiteit Delft Library, p.309

113. SITTE Camillo (1889) *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Carl Graeser, Vienne

114. MAGNE Emile (1908) *L'Esthétique des villes, Chapitre 3 : Le mouvement de la rue*, Mercure de France, Paris, p.52

115. BENJAMIN Walter (1939) *Paris, Capitale du XIXe siècle*

Jane Jacobs énonça quant à elle dans son livre *Déclin et survie des grandes villes américaines* qu'un trottoir seul ne représentait rien, qu'il prenait sens une fois mis en relation avec les constructions et usages le bordant ou situés dans son voisinage immédiat, et qu'il en était de même pour les rues. Selon la journaliste, les rues et trottoirs constituaient les organes vitaux de la ville et ne pouvaient être réduits au rôle de chaussée circulaire¹¹⁶. Elle ajoute que les rues et trottoirs ont pour devoir premier de préserver la sécurité au sein d'une grande ville.

Dualité entre public et privé

La rue comme entité complexe, composée d'éléments antagonistes cohabitant entre eux.

La rue présente une situation ambiguë quant à son statut juridique¹¹⁷. En effet, sa surface horizontale, au sol, est publique et entretenue par l'Etat, quand les façades la bordant reviennent à des privés. Elle se présente alors comme le lieu de négociation entre la sphère publique et les intérêts privés¹¹⁸.

Une autre dualité est incarnée par la confrontation entre l'individu et la société, les citoyens et le pouvoir en place, puisque les bâtiments possèdent une fonction de représentation¹¹⁹ et la rue se retrouve à occuper le rôle de théâtre où se construit la société.

Ces fonctions sociales et politiques remettent en question la primauté du rôle d'équipement fonctionnel de la rue, comme espace de circulation, infrastructure répondant à un besoin¹²⁰.

116. JACOBS Jane (1961) *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Editions Parenthèses, p.37

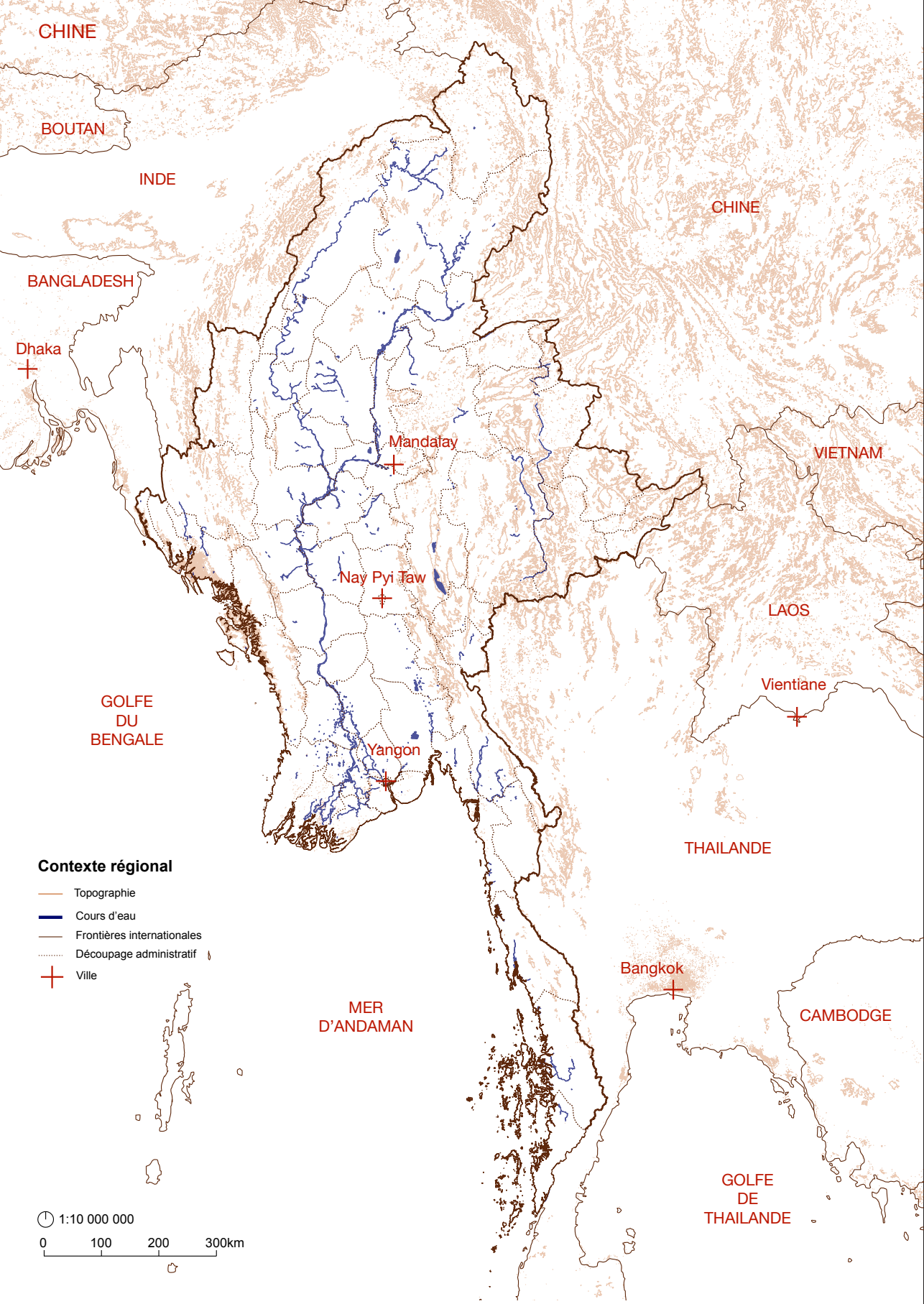
117. GIUDICI Maria Shéhérazade (2014) *The Street as a Project, The Space of the City and the Construction of the Modern Subject*, Technische Universiteit Delft Library, p.9

118. Ibidem, p.13

119. Ibidem, p.21

120. Ibidem, p.30

Partie II
Cas d'étude de Yangon



A. Présentation du Myanmar

Géographie

Superficie du pays: 676 553km²
Ce qui en fait le deuxième plus grand pays d'Asie du Sud-Est derrière l'Indonésie.

Longueur du littoral: 2 228,47km

Climat:
zone tropicale et sub-tropicale, climat de mousson dans la plupart des régions

Élévation:
- moyenne: 702m
- point minimum: Mer d'Andaman, Golfe du Bengale, 0m
- point maximum: Gamlang Razi, 5870m

Ressources naturelles: charbon, bois, gaz naturel, pétrole brut et produits raffinés, pierres précieuses et semi-précieuses (jade, rubis, saphir, spinelle), métaux (manganèse, plomb, cuivre, zinc, étain)

Utilisation du sol:
- zones forestières: 48%
- surfaces cultivées: 25,5%
- autres: 26,5%

Risques naturels:
tremblements de terre, tsunamis, cyclones tropicaux, inondations, glissements de terrain, sécheresse

Société

Population: 53 343 778 habitants
- Densité: 78,84 hab./km²
- Population urbaine: 34,1%

Aires urbaines majeures:
- Yangon: 7 360 703 habitants, soit 14,3% de la population nationale
- Mandalay: 6 165 723 habitants, soit 12,0% de la population nationale
- Nay Pyi Taw: 1 160 242 hab, soit 2,3% de la population nationale

Croissance démographique: 0.89%
Espérance de vie: 67 ans pour les hommes et 70,3 ans pour les femmes

Ethnies:

Le Myanmar est le pays aux 135 ethnies.

- Birmans (Bamar): 68%
- Shans: 9%
- Karens: 7%
- Rakhines: 4%
- Chinois: 3%
- Indiens: 2%
- Mons: 2%
- Autres: 5%

Religions

- 89,8% Bouddhistes
- 6,3% Chrétiens
- 4,3% Musulmans
- 0,8% Animistes
- 0,5% Hindous
- 0,2% autres
- 0,1% sans religion

Taux d'alphabétisation: 75,6%

Economie

Monnaie: Kyat (MMK)

PIB

- national: 69,322 milliards \$USD
- par habitant: 6 300 \$USD
- composition par secteur: 24,1% du PIB (et 26,3% de l'emploi) secteur primaire, 35,6% (et 27,5% de l'emploi) secteur secondaire, 40,3% (et 46,2% de l'emploi) secteur tertiaire

Croissance du PIB: 6,8 % / an

Indice de développement humain: 0,578 / 1

Gouvernement

Nature de l'Etat: République parlementaire

Capitale: Nay Pyi Taw

Découpage administratif: 14 états et régions, comprenant 74 districts, 330 townships, 442 towns, 3301 wards, 13588 village tracts et 63 798 villages

Indépendance: 4 janvier 1948

B. Un peu d'histoire

Yangon doit son développement à deux facteurs: la pagode Shwedagon et le fleuve¹²¹.

En effet, située dans le delta de l'Irrawaddy, la ville n'exista au départ que par la présence de la pagode Shwedagon, dont la flèche élancée du stupa se dressait au sommet de la colline de Singuttara¹²², elle-même s'élevant au-dessus des plates altitudes du delta du fleuve, lieu évident pour construire un temple¹²³.

Centre de vie religieuse depuis les temps les plus anciens, le petit village de pêcheurs, son port et les activités commerciales lui étant liées commencèrent à se développer au XVIIe siècle et les colonisateurs britanniques en firent rapidement un port clé de leurs territoires «indiens» au XIXe siècle. De là, la prospérité du port engendra le développement de la ville, bientôt nommée capitale de Basse-Birmanie par les Anglais.

Dans les années 1920, grâce à son économie florissante, le port de Yangon était le deuxième port recevant le plus d'immigration au monde, après New York¹²⁴, ressortissants provenant principalement du sud de l'Inde, venus bénéficier de l'essor du commerce : exportations de teck, riz¹²⁵, laque, acacia catechu, huile végétale, pétrole, cire d'abeilles, ivoire, coton, orpiment¹²⁶.

La période d'occupation britannique dura près de deux siècles et apporta de multiples aménagements territoriaux, que nous approfondirons plus tard dans le Chapitre IV. Yangon fut capitale du pays pendant près d'un siècle. En effet, même à la suite de l'indépendance, proclamée en 1948, la ville resta le centre politique et économique du pays. En 2005, la junte militaire transféra tous les ministères et autres organes administratifs à Nay Pyi Taw, ville construite ex-nihilo, à quelques 300 km au Nord de Yangon.

121. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.1

122. Musée National des Arts Asiatiques – Guimet (2017) *Images Birmanes, 1865-1909*, Cohen&Cohen Editeurs, p.92

123. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.1

124. LUCASSEN Jan Lucassen and LUCASSEN Leo (2014) *Globalising Migration History: The Eurasian Experience (16th-21st Centuries)*, BRILL, p 146

125. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p 207

126. Ibidem, p 67

Birmanie	Rangoun
	- 600 avant JC Selon la légende, le Roi Okkalapa commence les travaux de la Shwedagon
	- Entre le 6e et le 10e siècle Période de la construction de la Shwedagon, existence du village de pêcheurs de Dagon. Jusqu'en 1750 Dagon n'est qu'un village au bord de l'eau avec une grande pagode
1619 - La British East India Company s'installe en Birmanie pour le commerce d'ivoire, d'huile et de bois	- 1612 Arrivée des premiers traders Arméniens, initiant l'héritage cosmopolite de la ville
1752 - Le Roi Alaungpaya fonde la Dynastie Konbaung qui unie la Birmanie	- 1755 Comme le veulent les traditions au début de chaque nouveau règne, le Roi Alaungpaya désigne une nouvelle capitale. Il choisit une ville d'importance mineure du nom de Dagon et la rebaptise Yangon, dont la signification serait «la fin des conflits». C'est le début de la Yangon Moderne.
	- Autour de 1760 Arrivée de missionnaires Portugais, Italiens et Britanniques à Rangoon
	- 1766 Construction de la toute première église sur la berge du fleuve
	- 1795 Les rues sont pavées de briques et des ponts en bois enjambent les criques
	- 1814 Grand incendie qui endommage une grande partie de la ville



1824-1826 - Première Guerre Anglo-Birmane qui se solde par une victoire britannique. Ceci conduit à des accords commerciaux et la Birmanie doit céder des territoires mais Yangon reste aux mains Birmanes	
1852 - Deuxième Guerre Anglo-Birmane: invasion puis annexion de la Basse-Birmanie, incluant Yangon, alors officiellement renommée Rangoon	- 1852-1853 Projets de Montgomerie et Fraser pour l'aménagement de la ville
	- 1855 et 1857 Grands incendies
	- Autour de 1860 Construction de multiples bâtiments publics: British Burma Secretariat, Telegraph Office, Custom House, Treasury and Deputy Commissioner's Office, Post Office, Reserve Bank, Roman Catholic church, General Hospital
	- 1875 Début de l'éclairage des rues, à la lampe à huile
	- 1884 Le Royal Lake devient le réservoir d'approvisionnement pour Rangoon. Et arrivée du premier tramway à vapeur dans la ville. Des extensions suivront en 1886 et 1887.
1885 - Troisième Guerre Anglo-Birmane: Les Britanniques prennent le contrôle de la Haute-Birmanie, terminant l'annexion du pays. Ils font de Rangoon la capitale. Thibaw, le dernier roi Birman, est exilé en Inde, où il meurt en 1916. La Birmanie devient une simple province de l'empire des Indes.	- 1893 - 1894 Introduction du rickshaw et du hand cart (voiture à bras) à Rangoon
	- 1894 Inauguration du nouveau réservoir de Pagoda Hill
	- 1905 Apparition des premières voitures à moteur à Rangoon



- 1906
Premier tram électrique

- 1907
Mise en place de l'éclairage électrique

- 1913
La Rangoon Electric Tramway and Supply Company introduit cinq bus à moteurs

- Autour de 1910
Nouvelle vague de construction de bâtiments publics: Government Press Office, Custom House, Central Telegraph Office, Zoological Garden, Dufferin Hospital, Lunatic Asylum, Police Court, City Hall

1914-1918 -
Première Guerre Mondiale: N'atteint pas la Birmanie mais impacte son économie

1935 -
Le Parlement Britannique émet le Government of Burma Act, qui sépare la Birmanie de l'Inde au sein de l'Empire Britannique, ce qui donne plus de pouvoir à Rangoon. Sa mise en application a lieu en 1937. La Birmanie, séparée de l'Inde, devient une colonie britannique à part entière.

1939 -
Début de la Seconde Guerre Mondiale

1940 -
Les Japonais proposent leur aide à la cause nationaliste portée par le Général Aung San

- 1930
Un tremblement de terre de magnitude 7.3 endommage des bâtiments de Rangoon

- 1941
Les Japonais lancent une attaque aérienne sur Rangoon

- 1942
Invasion terrestre de Rangoon par les forces japonaises, accompagnées par les alliés nationalistes birmans, avec le Général Aung San à leur tête. Plusieurs centaines de milliers de migrants indiens quittent Rangoon, de peur du futur d'une ville qui n'est plus sous le contrôle anglais

1945 -
Fin de la Seconde Guerre Mondiale

1947 -
En janvier, le Général Aung San se rend à Londres pour négocier l'indépendance de la Birmanie avec le Premier Ministre Clement Attlee. Il est assassiné en juillet de la même année.

1948 -
4 janvier, l'Union de Birmanie proclame son indépendance, sous la présidence du bouddhiste U Nu

1954
Construction Circular Train

1962 -
Coup d'état du chef d'état-major de l'armée, le général Ne Win. Il s'empare du pouvoir et le donne à l'armée, initiant une longue période de dictature militaire à tendance socialiste.

- 1988
«8888 Uprising», soulèvement pour la démocratie, initiant une période de révolte et l'ascension d'Aung Dan Suu Kyi, la fille de Aung San. En juillet, Ne Win démissionne. Et en septembre, c'est State Law and Order Restoration Council (SLORC), géré par l'armée, qui prend le contrôle du pays.

1989 -
La Birmanie devient le Myanmar. Aung Sann Suu Kyi est assignée à résidence.

1990 -
La Ligue Nationale pour la Démocratie (LND) remporte les élections démocratiques mais les militaires refusent de reconnaître les résultats.

1997 -
Le Myanmar entre dans l'ASEAN (Association of South East Asian Nations). Le SLORC est renommé State Peace and Development Council (SPDC). Un décret du président Bill Clinton interdit aux sociétés américaines d'investir en Birmanie.

2005 -
6 novembre, le gouvernement déplace la capitale du pays de Yangon à Nay Pyi Taw. Transfert de tous les ministères et administrations. L'opération coûte des milliards de dollars au pays, ce qui explique la suspension de tous travaux publics à Yangon à partir du début des années 2000

2008 -
Le cyclone Nargis, le pire désastre naturel recensé dans l'histoire du pays, tue 140 000 personnes à travers le pays. 800 000 personnes sont déplacées et 2 millions se retrouvent sans abri. La capitale économique est particulièrement touchée et une partie de ses édifices sont endommagés et portent à présent les séquelles de cette catastrophe naturelle. Les régions de Yangon et du delta de l'Irrawaddy, le grenier à riz du pays, sont particulièrement dévastées.

- 1996

La municipalité de Yangon, le Yangon City Development Committee (YCDC), désigne 189 édifices patrimoniaux dans la ville. La junte militaire lance l'«Année du tourisme» dans le but d'attirer les investissements étrangers et les touristes. L'opération est un échec mais de vastes programmes immobiliers et hôteliers sont mis en route.

- Fin des années 1990

Construction de tours
(Centrepont Towers, Sakura Tower)

- 2007

Révolution de Safran, un des mouvements les plus iconiques pour la démocratie, mené par des milliers de bonzes et comptant 50 000 personnes dans les rues de Yangon.

2010 -
7 novembre, Thein Sein, un ancien général militaire et ex-premier ministre, remporte les élections et devient le premier président civil du Myanmar depuis le coup d'état de Ne Win. La junte s'autodissout, laissant place à une «administration civile». Le 13 novembre, Aung San Suu Kyi est libérée de son assignation à domicile.

2012 -
1 avril, Aung San Suu Kyi est élue au Parlement

2015 -
8 novembre la LND obtient la majorité absolue dans les deux chambres du Parlement, avec 80% de taux de participation. Victoire devant laquelle s'inclinent militaires et gouvernement

2016 -
5 mars, Htin Kyaw, un proche d'Aung San Suu Kyi, devient le premier président civil depuis 1962. Aung San Suu Kyi est nommée Ministre des Affaires Etrangères. Levée des sanctions économiques imposées par les Etats-Unis

- 2012
Création du Yangon Heritage Trust.

Un groupe privé obtient la concession du Yangon Division Office Complex et projette d'en faire un hôtel pour une chaîne internationale

- 2014

Remise en service du tram, utilisé pour la première fois en 1884, le long de la Strand Road

Les premières élections du YCDC pour son conseil municipal ont lieu en décembre. Elles sont cependant entachées par un faible taux de participation et une controverse quant à la règle d'une voix par foyer.

- 2015
Des centres commerciaux sont sur le point de se construire

C. Les enjeux actuels de Yangon

Yangon est la vitrine sur le monde et le principal centre économique du pays (commerce, manufacture, services financiers) depuis le XVIII^e siècle. Actuellement, son aire métropolitaine s'étend sur 1535km², regroupant 44 municipalités (townships)¹²⁷, et compte 7,3 millions d'habitants. La ville tient le rôle de principal centre urbain et économique du Myanmar¹²⁸, et représente une part importante du PIB et de l'emploi du pays. L'agglomération possède un des deux aéroports internationaux birmanes et un grand port commercial.

Après des décennies de régime militaire, l'ouverture progressive du pays depuis 2010, liée à l'assouplissement progressif de la junte, marque le début de transformations en profondeur au sein du pays. Une restructuration économique coïncide avec de grands changements politiques, eux-mêmes liés au contexte régional en mutation. En effet, les prévisions annoncent que dans les prochaines décennies, les pays asiatiques devraient être en tête de la croissance mondiale¹²⁹.

Arrivée des investisseurs

Depuis la levée des sanctions économiques établies par les pays occidentaux, les entreprises étrangères lorgnent¹³⁰ sur ce nouveau marché potentiel de plus de 50 millions d'habitants, où la croissance dépasse les 6% par an. En effet, situé au cœur de l'Asie, au carrefour d'échanges commerciaux et culturels entre les deux plus grandes et rapides économies majeures au monde (l'Inde et la Chine), le Myanmar constitue un potentiel énorme de croissance économique, et émerge au bon moment pour faire partie d'un boom régional et d'une économie globalisée grandissante¹³¹. Le pays peut également compter sur l'atout de son importante population active¹³²: 50% de sa population étant âgée de moins de 27ans¹³³.

L'essor du pays est étroitement lié au devenir de Yangon. En effet, la société de conseil McKinsey évalue que 54% de la croissance du PIB birman d'ici à 2030 sera produite dans les centres urbains du pays, menés par sa capitale économique¹³⁴. La ville se trouve une fois de plus au centre de l'attention et devient le théâtre de

grandes mutations incluant de multiples enjeux autant sur les plans politiques, qu'infrastructuraux (développement de tous types de réseaux), culturels (protection de son patrimoine religieux, historique et colonial) et économiques («modernisation» de la ville afin de la rendre la plus attractive possible pour le tourisme).

La situation d'isolation sur les plans politique et économique du Myanmar avait jusqu'à présent prémuni Yangon de ce considérable développement urbain¹³⁵. Mais dès 2011 et la libéralisation économique, la ville est sujette à un processus d'urbanisation à laquelle prend part une multitude d'acteurs de la communauté internationale: «Nous recevons de nombreuses délégations dans notre pays, de différentes nationalités», explique le président des chambres de commerce birmanes Win Aung: «Pas seulement d'Asie mais aussi d'Europe et des Etats-Unis, et nous connaissons une amélioration formidable des investissements»¹³⁶. Parmi ces derniers, on trouve différents Etats, par l'intermédiaire de leur ambassades ou agences de développement (Agence Française de Développement, Agence de Coopération Internationale du Japon, Agence Coréenne de Coopération Internationale, Département du Développement international Britannique)¹³⁷, des organisations internationales (UN-Habitat), la Commission Européenne, le Fonds Mondial pour les Monuments, des investisseurs privés (Accor, Lafarge, Bouygues) ainsi que des ONG¹³⁸.

Le Japon, par l'intermédiaire de son Agence de Coopération Internationale du Japon (JICA), tient une place prédominante dans cette politique de développement. En effet, JICA propose le Strategic Urban Development Plan of Greater Yangon, également appelé Plan pour Yangon 2040, élaboré en partenariat avec la municipalité de Yangon, le YCDC (Yangon City Development Committee)¹³⁹, mais prépare également un plan de développement à plus long terme pour les trente années à venir¹⁴⁰.

Il faut dire que tout est à faire dans cette ville: infrastructures, réseaux d'eau, d'électricité, de transports, gestion des déchets. Le tout ajouté à la croissance démographique exponentielle de la capitale économique – en 2040, on estime que Yangon comptera 10 millions d'habitants¹⁴¹ –, qui augmente la pression sur des équipements déjà dépassés et saturés. A titre d'exemple, on citera que seuls 42%

135. *Expecting to Boom to 10 Million People, Yangon Plans for Its Infrastructural Future* (2013) <https://nextcity.org/daily/entry/expecting-to-boom-to-10-million-people-yangon-plans-for-its-infrastructural>, consulté le 29.07.18

136. *La Birmanie, nouvel eldorado des entreprises françaises ?* (2014) https://www.francetvinfo.fr/economie/commerce/la-birmanie-nouvel-eldorado-des-entreprises-francaises_1663377.html, consulté le 14.12.18

137. *JICA updates 2040 plan for Yangon development* (2018) <https://www.mmtimes.com/business/24405-jica-updates-2040-plan-for-yangon-development.html>, consulté le 29.07.18

138. *Imagined Urban Futures of Yangon* (2017) <https://teacircleoxford.com/2017/01/20/imagined-urban-futures-of-yangon/>, consulté le 29.07.18

139. Ibidem

140. *Expecting to Boom to 10 Million People, Yangon Plans for Its Infrastructural Future* (2013) <https://nextcity.org/daily/entry/expecting-to-boom-to-10-million-people-yangon-plans-for-its-infrastructural>, consulté le 29.07.18

127. *An overview of spatial policy in Asian and European countries – Myanmar* (2017) <http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/myanmar/indexe.html>, consulté le 29.07.18

128. United Nations Development Program (2015) *The State of Local Governance: Trends in Yangon*, p 13

129. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.12

130. *La Birmanie, nouvel eldorado des entreprises françaises ?* (2014) https://www.francetvinfo.fr/economie/commerce/la-birmanie-nouvel-eldorado-des-entreprises-francaises_1663377.html, consulté le 14.12.18

131. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.12

132. Ibidem, p.39

133. KRAAS Frauke, SPOHNER Regine, MYINT Aye Aye (2017) *Socio-Economic Atlas of Myanmar*, Franz Steiner Verlag

134. McKinsey Global Institute (2013) *Myanmar's Moment: unique opportunities, major challenges*, p.85

des habitants de Yangon ont accès à l'eau courante et moins de 10% de la ville est reliée à un système d'égouts¹⁴².

A cela, il ne faut pas oublier la composante de l'activité touristique, qui draine également pléthore d'investisseurs étrangers, multinationales et autres chaînes hôtelières versant leur dévolu sur cette ville au fort potentiel de devenir la prochaine grande métropole dans le système régional comprenant entre autres Bangkok et Singapour. Le nombre de touristes a explosé lors des cinq dernières années, atteignant 3 443 000 en 2017¹⁴³.

141. Ibidem

142. Ibidem

143. <https://www.populationdata.net/pays/myanmar-birmanie/>



A. Contexte: Impérialisme, ségrégation et sécurité

Les Britanniques désignèrent Rangoon comme capitale et la transformèrent en ville coloniale par excellence, de par sa planification urbaine et son architecture¹⁴⁴. Le système de grille établi dans la partie sud de la ville naissante, dont on parlera dans la seconde partie de ce chapitre, étant une des principales caractéristiques du développement colonial¹⁴⁵.

La présence anglaise présenta des moyens de procéder récurrents au sein de ses différents établissements «dans les Indes»: fortification militaire, système de zonage, ségrégation résidentielle, construction et amélioration d'infrastructures, attention à la santé publique et à la salubrité, maintien de l'ordre et lutte contre l'insurrection, contrôle des personnes, le tout appliqué dans le but de réglementer la vie des populations urbaines dans des villes en mutation¹⁴⁶.

Au-delà de la volonté de sécuriser la ville, les colons se chargèrent de la modeler de manière à servir leurs ambitions politiques et commerciales au sein de leur Empire des Indes¹⁴⁷. En effet, les Britanniques virent dans le port de Rangoon le potentiel d'être développé afin d'accueillir encore plus d'activités qu'il ne le faisait déjà avant leur arrivée¹⁴⁸. En effet, la ville portuaire se caractérisait déjà par un certain caractère cosmopolite¹⁴⁹, engendré par la présence de commerçants Chinois, Arméniens, Portugais, Musulmans depuis le XVIIe siècle.

On développa alors le port, ainsi que les activités fluviales sur l'Irrawaddy: les cargos militaires croisant les bateaux à vapeur destinés aux passagers civils. D'autres convois charriaient à leur tour du courrier, des équipements lourds, des vivres et les ressources naturelles en abondance que le pays avait à offrir. La terre fertile birmane, recelant entre autres d'énergies fossiles (pétrole), de minéraux (pierres précieuses), de métaux et de coton, combinée à la capacité d'acheminer de façon efficace les marchandises, instaura des conditions favorables pour le développement d'échanges commerciaux significatifs au sein de la Birmanie et vers l'extérieur¹⁵⁰. Les principales exportations consistant en teck, matériau essentiel pour les chantiers navals de Calcutta et Madras¹⁵¹.

144. MORLEY Ian (2013) *Rangoon, Cities*, p.604

145. MOORE Howard, OSIRI Elizabeth and Navanath (2014) *Urban Forms and Civic Space in Nineteenth to Early Twentieth Century Bangkok and Rangoon*, Journal of Urban History, p.159

146. BEVERLEY Eric Lewis (2011) *Colonial urbanism and South Asian cities*, Social History, p.490

147. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.141 et PEARN B.R.(1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.93

148. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation: The cases of Yangon and Colombo*, p.3

149. NEILD Susan M. (1979) *Colonial Urbanism: The Development of Madras City in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Cambridge University Press, p.237

150. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.178

151. PEARN B.R.(1939) *A History of Rangoon, 1939*, Corporation of Rangoon, p.93

Comme ce fut le cas d'autres ports de villes coloniales fondées par des Européens, Rangoon se développa jusqu'à acquérir une place charnière dans le réseau politique et économique des «Indes Britanniques». L'accent étant alors principalement mis sur l'aspect commercial, au détriment des pratiques ethniques, culturelles et traditionnelles¹⁵².

Cette attitude impérialiste fut décriée par des auteurs tels que Pierre Loti et George Orwell dans leurs écrits:

«A Rangoun, que la grande pieuvre appelée «Civilisation d'Occident» est venue appliquer sa principale ventouse pour tirer à soi les richesses et les forces vives de la Birmanie.»¹⁵³

Pierre Loti, *Les pagodes d'or*

« – Mon cher docteur, dit Flory, comment pouvez-vous imaginer que nous sommes ici pour autre chose que pour voler notre prochain ? C'est pourtant très simple. Le fonctionnaire maintient le Birman à terre tandis que l'homme d'affaires lui fait les poches. (...)

- C'est monstrueux ce que vous dites-là ! Regardez cet hôpital et plus loin sur la droite cette école, ce poste de police. Regardez donc tous les progrès de la civilisation moderne !

- Je ne nie évidemment pas, dit Flory, que nous ayons modernisé ce pays dans une certaine mesure. Nous ne pouvons faire autrement. En réalité, nous aurons, avant d'en avoir terminé, bousillé toute la culture birmane.»¹⁵⁴

George Orwell, *Une Histoire birmane*

Orwell, né aux Indes, s'engagea à l'âge de vingt-et-un ans (en 1925) comme officier de la police impériale en Birmanie, qui n'était alors qu'une province de l'empire des Indes. Écœuré par le racisme ambiant et opposé à l'impérialisme britannique, il démissionna cinq ans plus tard, rentra en Angleterre et se consacra pleinement à l'écriture. Son livre *Une Histoire birmane* (titre original: *Burmese days*) est directement inspiré de son expérience dans le pays. Il marque également sa prise de conscience personnelle et son interrogation quant au destin de l'Angleterre en tant que puissance coloniale.

De nos jours, la présence britannique reste présente à Yangon, à travers les imposantes silhouettes des édifices coloniaux. En effet, le XIXe siècle fut pour la

152. NEILD Susan M. (1979) *Colonial Urbanism: The Development of Madras City in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Cambridge University Press, p. 217

153. LOTI Pierre (1931) *Les pagodes d'or*, Librairie des amateurs

154. ORWELL George (1934) *Une Histoire birmane*, Editions Ivrea

ville une période prolifique de production architecturale: construction de bâtiments à fonctions municipale, gouvernementale, commerciale, résidentielle, défensive ou religieuse, le tout dans un style néoclassique, caractéristique de l'époque victorienne. C'est la naissance du «style impérial britannique»¹⁵⁵. Bien qu'une différence soit à noter entre les notions d'architectures coloniale et impériale, n'en demeure la volonté d'incarnation du pouvoir¹⁵⁶: «Si l'architecture impériale est le plus souvent coloniale, la réciproque n'est pas forcément valable: elle englobe toute construction définie comme telle, et qui cherche à incarner le pouvoir, en imposant un sens spécifique au bâtiment dès sa conception. L'architecture impériale est donc, au cœur d'un processus à la fois politique et créatif, caractérisée par sa monumentalité et un caractère «civilisateur», qui se veut permanent.»¹⁵⁷

La propriété terrienne et donc l'expansion des constructions coloniales étaient également signe d'autorité et d'influence¹⁵⁸. Cette conception fut lisible dans l'organisation de la ville comme nous allons le voir.

Il est fréquent que l'urbanisme impérial, développé en Asie du Sud-Est, mette les préoccupations de sécurité au centre de ses projets: facilitant les interventions militaires et répondant aux besoins des troupes. On retrouve alors souvent le thème de délimitation, de frontière, de ségrégation. La ville coloniale est alors très souvent définie par une hiérarchisation, à la fois spatiale, économique et sociale¹⁵⁹, qui met en avant la souveraineté impériale¹⁶⁰. Ceci prend la forme d'un dual city model¹⁶¹, soit le paradigme de la ségrégation raciale¹⁶², comportant d'un côté les colons et de l'autre la population locale. La ville se structure alors entre des postes civils et des installations militaires. Ces dernières prirent différentes formes: initialement fortifiées, elles évoluèrent plus tard vers un cantonnement étendu¹⁶³.

Concrètement, cette conception se traduit dans l'organisation urbaine par un regroupement géographique des institutions religieuses (églises, cathédrales) et éducatives (universités) - outils de la propagande impériale¹⁶⁴, mais également par

155. PETIOT Aurélie (2017) G.A. Bremner (ed.), *Architecture and Urbanism in the British Empire*, ABE Journal, p.3

156. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation: The cases of Yangon and Colombo*, p.3

157. PETIOT Aurélie (2017) G.A. Bremner (ed.), *Architecture and Urbanism in the British Empire*, ABE Journal, p.4

158. NEILD Susan M. (1979) *Colonial Urbanism: The Development of Madras City in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Cambridge University Press, p.224

159. Ibidem, p.217

160. BEVERLEY Eric Lewis (2011) *Colonial urbanism and South Asian cities*, Social History, p.488

161. Ibidem, p.485

162. KING Anthony D. (1976) *Colonial Urban Development: Culture, Social Power, and Environment* et BEVERLEY Eric Lewis (2011) *Colonial urbanism and South Asian cities*, Social History, p.482

163. Ibidem, p.486

164. PETIOT Aurélie (2017) G.A. Bremner (ed.), *Architecture and Urbanism in the British Empire*, ABE Journal, p.4

un gradient de proximité résidentielle des fonctionnaires: les employés les mieux payés se voyant assigner un logement plus proche du centre des pouvoirs¹⁶⁵.

L'urbanisme colonial est alors un moyen de ségrégation et de contrôle social, allant du contrôle spatial à celui des individus¹⁶⁶. Un répertoire de technologies fut développé, ces dernières parfois masquées derrière des raisons sanitaires¹⁶⁷. La séparation entre les Britanniques et la population locale avait lieu sous prétexte que l'organisme des indigènes représentait un potentiel de maladies et d'infections¹⁶⁸.

165. BEVERLEY Eric Lewis (2011) *Colonial urbanism and South Asian cities*, Social History , p.489

166. Ibidem, p.485

167. Ibidem, p.494

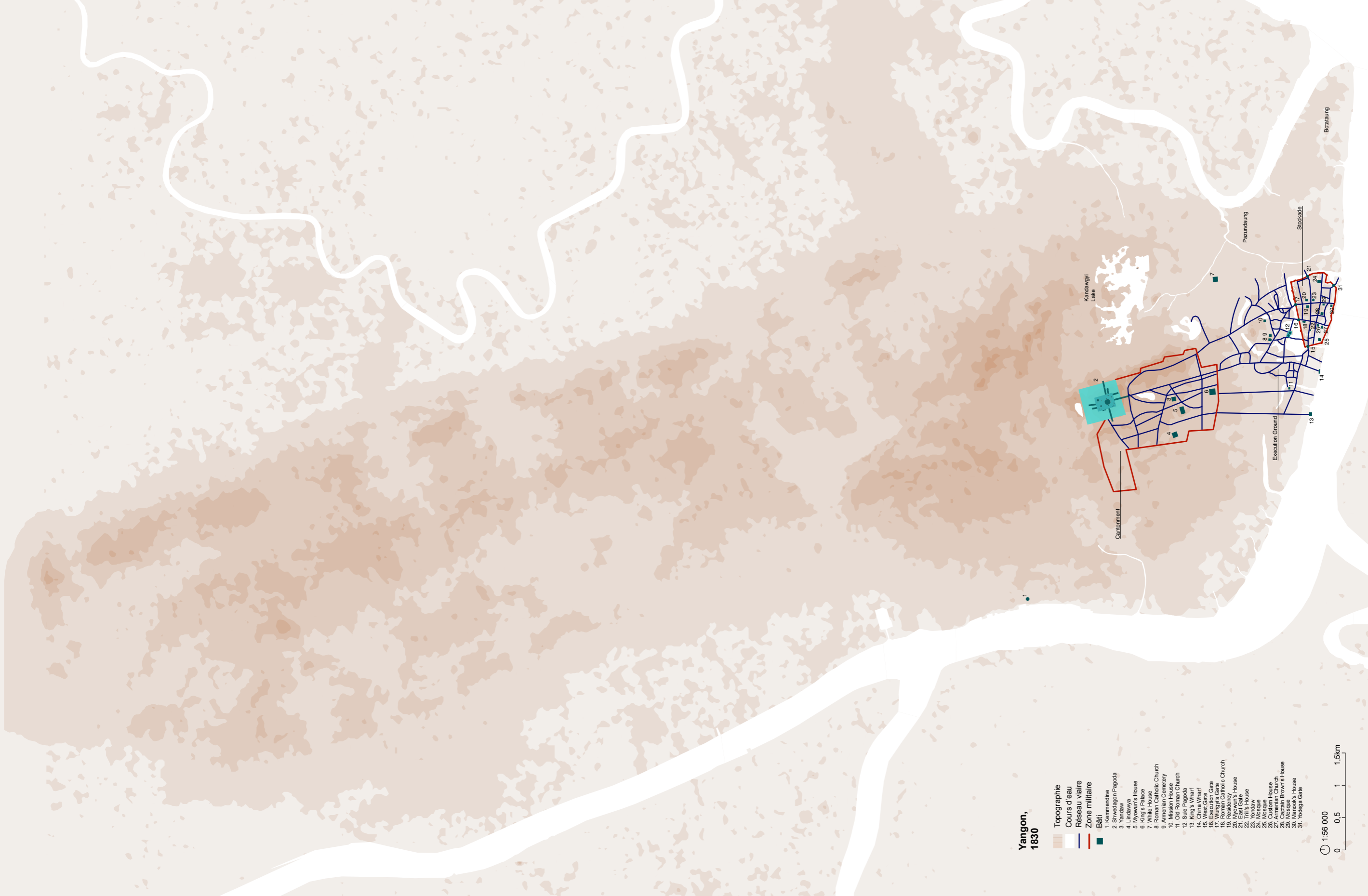
168. Ibidem, p.487

Yangon, 1830

- Topographie
 - Cours d'eau
 - Réseau viaire
 - Zone militaire
 - Bâti
1. Kemmehine
 2. Shwedagon Pagoda
 3. Yandaw
 4. Lindawya
 5. Myowun's House
 6. King's Palace
 7. White House
 8. Roman Catholic Church
 9. Armenian Catholic Church
 10. Mission House
 11. Old Roman Church
 12. Sule Pagoda
 13. King's Wharf
 14. China Wharf
 15. West Gate
 16. East Gate
 17. West Gate
 18. Roman Catholic Church
 19. Residency
 20. Myowun's House
 21. Tili's House
 22. Yondaw
 23. Mosque
 24. Yondaw
 25. Custom House
 26. Custom House
 27. Armenian Church
 28. Captain Brown's House
 29. Marock's House
 30. Marock's House
 31. Yodaga Gate

1:56 000

0 0,5 1 1,5km



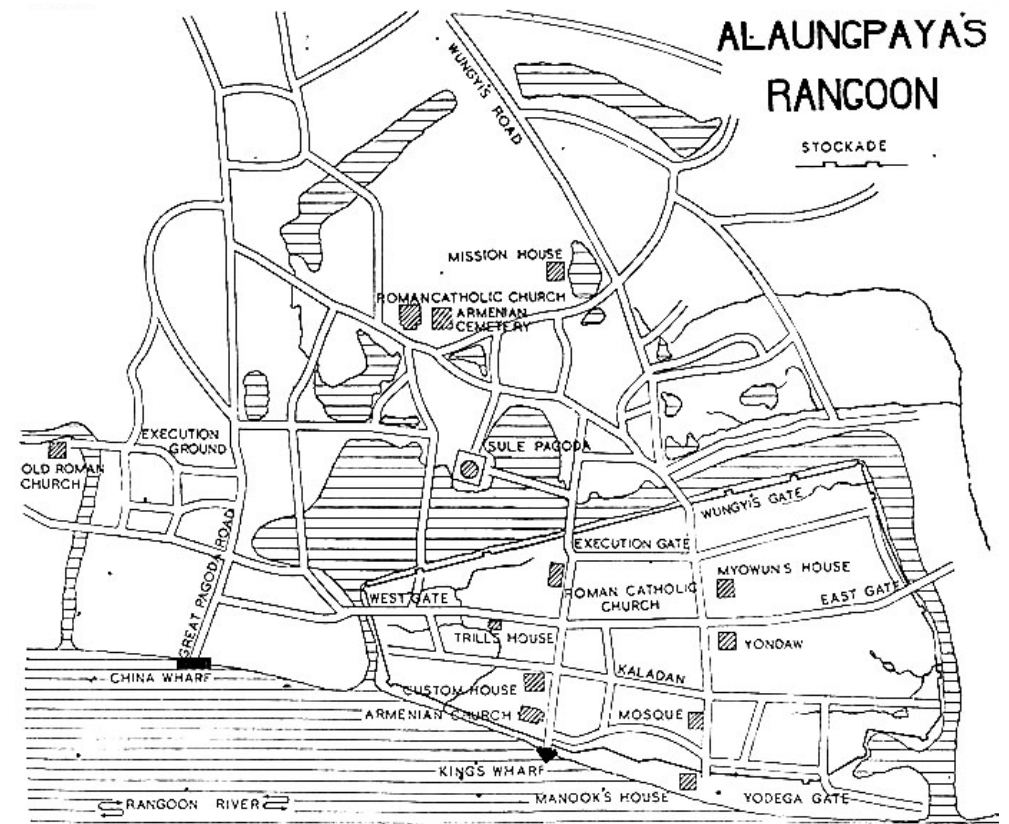
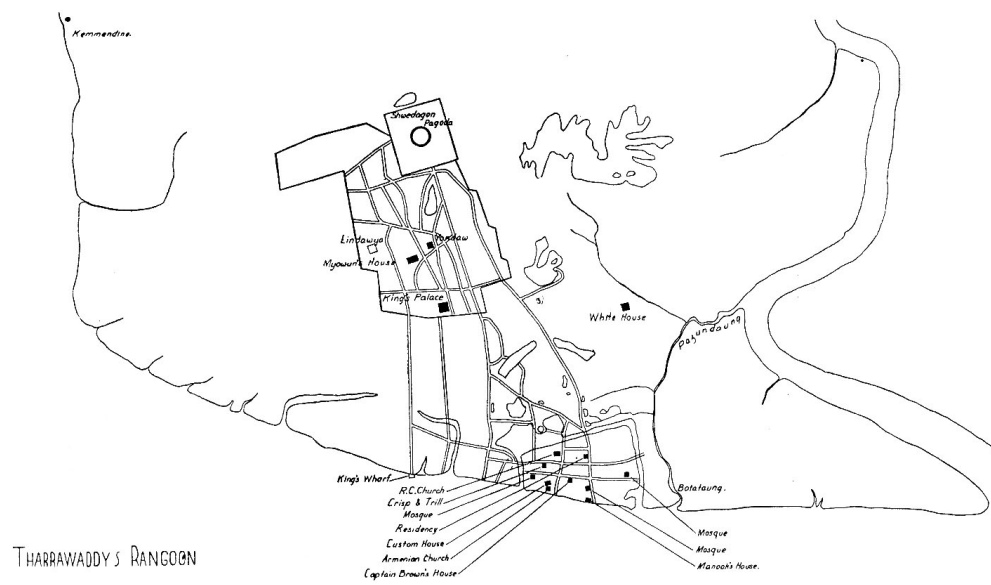


Fig.1 - Rangoon à l'ère du Roi Alaungpaya (1760)



THARRAWADDY'S RANGOON

Fig.2 - Rangoon à l'ère du Roi Tharrawaddy

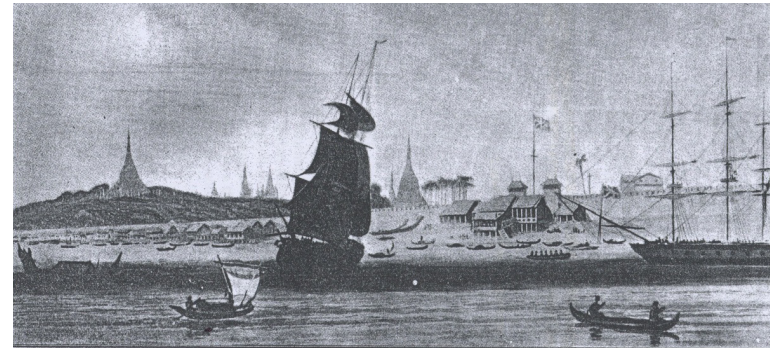


Fig.3

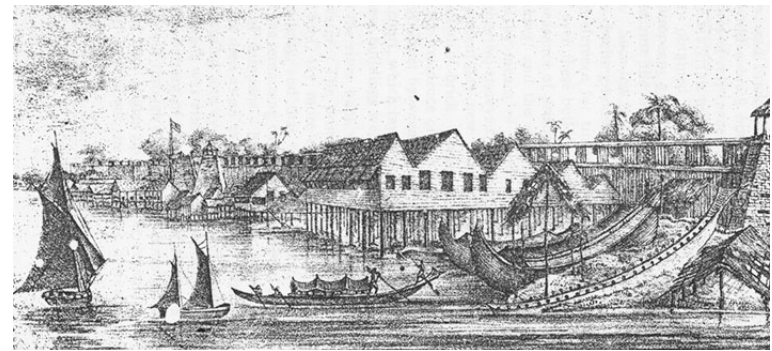


Fig.4

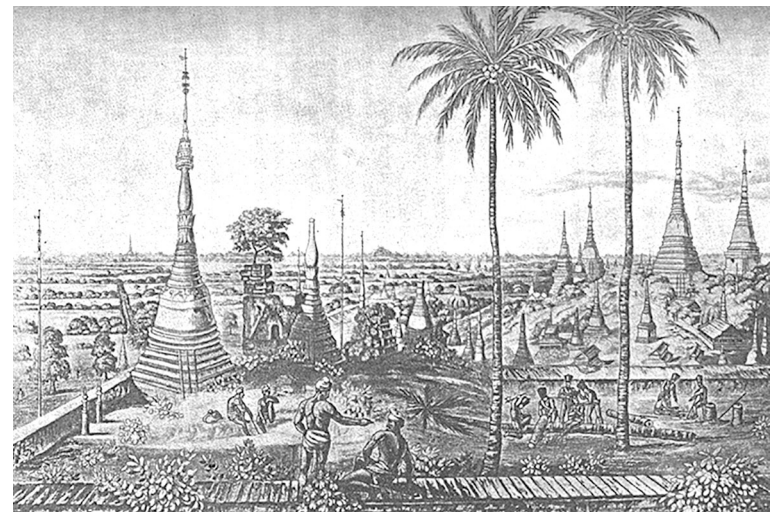


Fig.5

Fig.3 - Vue de Rangoon depuis le port (1824)

Fig.4 - Vue de Rangoon depuis la rivière (1824)

Fig.5 - Paysage depuis la terrasse supérieure de la pagode Shwedagon vers le Sud-Ouest (1824)

B. La ville : Grands aménagements à Rangoun

Lors de leur arrivée en Birmanie, les Britanniques amenèrent avec eux les conceptions et manières de procéder européennes de l'époque. De grands travaux d'aménagement de la ville et du territoire furent mis en place sous leur occupation. Le développement d'infrastructures est classique dans leur manière de procéder lors de leurs colonisations. Une partie des interventions sont d'ailleurs toujours en usage actuellement, tel le GyoByu pipeline, qui sert à la distribution de l'eau.

Comme souvent dans le schéma type de la colonisation de la couronne anglaise, les interventions apportées suivaient une logique d'optimisation, à but hygiéniste, infrastructurel et commercial. Rangoun ne fit pas exception à la règle.

Hausse du niveau du sol

Le terrain étant bordé par les rivières Hlaing et Bago, en plus de se situer dans le delta de l'Irrawaddy, la ville se trouvait sur un territoire plat, dont l'altitude était très proche du niveau de la mer, et au sol marécageux. De multiples écrits¹⁶⁹ décrivent par exemple la petite île sur laquelle s'élevait la pagode Sule, au milieu d'étendues d'eau et de zones marécageuses, s'étendant jusqu'à la Pazundaung Creek.

Rangoun était soumise aux moindres intempéries, qui provoquaient alors l'inondation partielle du sud de la ville, à savoir la zone où les Britanniques avaient établi leurs quartiers. En 1895 environ, ils entreprirent alors de grands travaux de remblaiement afin de rehausser le niveau de la ville de deux ou trois pieds (60cm à 1m). En un an, le volume de terre nécessaire atteignit plus de quatre millions de pieds cubes, soit 115 000m³¹⁷⁰.

Réservoirs

L'approvisionnement en eau potable de la ville se faisait par une trentaine de puits¹⁷¹. Hormis le fait que l'eau extraite de ces derniers était généralement de qualité médiocre, ils ne furent de toute manière rapidement plus à même de répondre aux besoins de la population grandissante de la ville. En effet, au-delà de l'aspect sanitaire, le dispositif mis en place afin de lutter contre les incendies à répétition qui touchaient Rangoun nécessitait également un approvisionnement en eau considérable. De sérieuses pénuries eurent lieu dans les années 1876-1877¹⁷².

169. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.13 et BANSAL Ben, FOX Elliott, OKA Manuel, *Architectural Guide, Yangon*, 2015, Berlin, DOM publishers, p.10

170. Ibidem, p.199

171. Ibidem, p.155

172. Ibidem, p.230

En ressortit la création successive de plusieurs réservoirs, situés toujours plus au nord, dans l'intérieur des terres: leur localisation visant à bénéficier du très léger dénivelé afin d'approvisionner la ville depuis le nord. Dans un premier temps, en 1785, le lac naturel Kandawgyi, alors nommé Royal Lake, fut étendu. Mais cette entreprise fut sans réel succès¹⁷³. Vint ensuite le lac Victoria (actuel Inya Lake), qui fut construit en 1883, et prit la relève de son prédécesseur¹⁷⁴. Ce lac purement artificiel reste de nos jours un emblème de la ville, couvrant 280 hectares et ses rives mesurant 22km¹⁷⁵. En 1894, un troisième réservoir fut inauguré sur la Pagoda Hill. L'eau devant être acheminée, grâce à la gravité, jusqu'aux Royal et Victoria Lakes¹⁷⁶.

De même, les Britanniques prirent l'initiative d'implémenter un système d'égouts et de distribution de l'eau en 1889, ces derniers étant toujours en usage actuellement¹⁷⁷.

Les parcs

Les Britanniques aimaient à surnommer Rangoun la «cité-jardin de l'Orient»¹⁷⁸. En effet, la ville avait été dotée d'une multitude d'espaces verts. Ces derniers, parfois combinés aux lacs artificiels, représentant des lieux «de nature», signe de l'influence de la culture anglaise et élément de construction du paysage européen par excellence. Ils remplissaient également le rôle d'espaces propices aux interactions sociales des habitants¹⁷⁹. Et même lorsque la ville se développa selon sa dynamique commerciale, elle parvint à conserver cet attachement à la verdure.

Parmi les plus notables, on peut citer le Dalhousie Park (actuel Kandawgyi Park), qui fut projeté selon une «combinaison unique de beauté naturelle et d'art du paysagisme»¹⁸⁰; le Tank Square ou Fytche Square (actuel Mahabandoola Park), issu du nivellement alentour à la pagode Sule, destiné à occuper la fonction d'espace public de loisirs¹⁸¹; les Dufferin Gardens, développés dans l'Est de la ville une année plus tard; un autre parc fut également planifié dans l'Ouest de la ville. D'autres terrains furent également utilisés par la municipalité et transformés en jardins publics¹⁸².

173. Musée National des Arts Asiatiques – Guimet (2017) *Images Birmanes, 1865-1909*, Cohen&Cohen Editeurs, p.92

174. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.255

175. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.126

176. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.263

177. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.144

178. Arte, *La Birmanie de Georges Orwell* (2017) <https://www.arte.tv/fr/videos/076717-001-A/la-birmanie-de-georges-orwell/>, consulté le 22.12.18

179. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.142

180. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.285

181. Ibidem, p.200

182. Ibidem, p.285



Fig.6



Fig.7

Fig.6 - Rangoun à l'ère du Roi Alaungpaya (1760)
Fig.7 - Le Lac Royal de Rangoun au crépuscule



Fig.8



Fig.9

Fig.8 - Les jardins du Cantonnement (1890)
Fig.9 - Fytche Square

Espaces militaires et publics

La ville se trouvant sur une péninsule, entourée au Sud et à l'Ouest par la rivière Hlaing, et à l'Est par la Pazundaung Creek, son expansion n'était dès lors plus possible qu'en direction du Nord. En effet, dès que l'on s'éloignait de la rivière, on ne trouvait plus que des plantations de riz et de la jungle épaisse. Mais malgré le fait que la péninsule mesure 6,5km de largeur, une «barrière infranchissable»¹⁸³ en obstruait la quasi-totalité. Elle consistait en terrains occupés par la résidence du gouverneur, terrains utilisés par l'armée et l'infanterie, les jardins du cantonnement (dont l'emprise au sol augmenta beaucoup, avant d'être déplacée bien plus tard vers Mingaladon), ceux de la Agri-Horticultural Society et du Victoria Memorial, l'enceinte de la pagode Shwedagon, le terrain du maidan, de l'aire de loisirs de Theinbyu et autres activités de la Burma Athletic Association¹⁸⁴, l'espace occupé par le Provincial Museum, le Dalhousie Park et son Royal Lake et enfin le cimetière chinois Fokkien.

Au-delà de cette «barrière», l'expansion de la ville était à nouveau limitée par les activités du Département des Forêts, qui y avait des entrepôts; les marais de Singan et Alon, qui obstruaient toute la partie Ouest de la péninsule ; et à l'Est, la décharge de Tamwe, les voies ferroviaires de Mahlwagon et les marais s'étendant de Tamwe à la Pazundaung Creek.

En résulte une situation assez peu fréquente où le centre de la péninsule était uniquement occupé par des terres publiques, ne permettant pas les constructions privées. Ce qui s'oppose au cas classique de la ville possédant un centre renfermant les activités industrielles et commerciales, puis entouré de zones résidentielles. Dans le cas de Rangoun, le centre géographique était en effet très peu exploité à des fins résidentielles, et les activités industrielles et commerciales formaient un arc le long de la rivière et de la Pazundaung Creek.

Ces circonstances particulières forcèrent la population birmane à se concentrer dans le voisinage des zones industrielles, la plupart du temps dans des conditions sanitaires déplorables, alors que les terrains les plus propices à la construction de logements demeuraient inexploités¹⁸⁵.

183. Ibidem, p.277
184. Ibidem, p.254-255
185. Ibidem, p.277

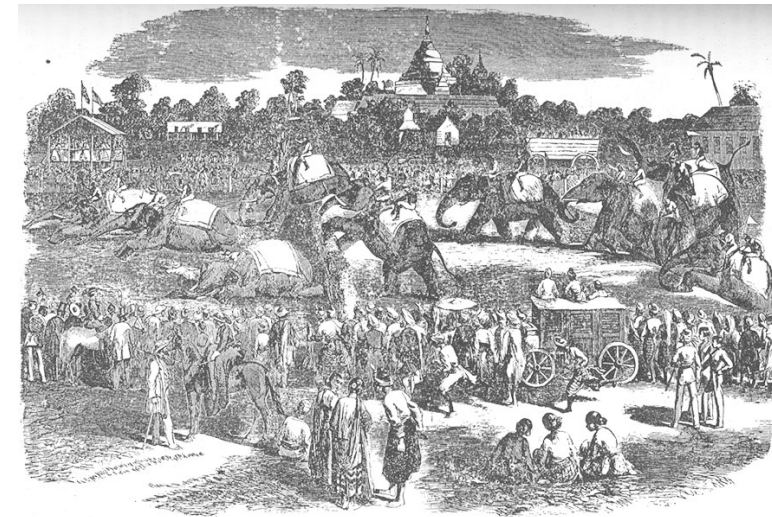


Fig.10 - Elephant steeplechase, Rangoon (1858)

Transports

Suite à leur annexion de la Birmanie, les Britanniques aménagèrent un système ferroviaire et de routes modernes, principalement dans le but pourvoir aux besoins de leurs activités d'extraction et de transport de ressources naturelles¹⁸⁶.

La planification du système de transports prit en compte la croissance de leur capitale et, dès la fin du XIXe siècle, un tramway à vapeur avait été inauguré. De multiples ajouts et extensions suivirent afin de relier de nouvelles parties de la ville naissante. D'autres moyens de mobilité furent également introduits à la même époque, tels que les trishaws, ou cycle rickshaws. Les automobiles firent leur apparition à Rangoun en 1905, et le premier train électrique, en 1906, relia l'Est à l'Ouest de la ville. Des bus et taxis suivirent rapidement, contribuant à la congestion croissante du réseau routier¹⁸⁷.

C. La rue : Apport de la grille

L'intervention la plus significative et encore représentative actuellement de cette période coloniale est le système de grille, de trame rationnelle, qui permit de convertir les marais en espace organisé propice aux activités développées par les Britanniques. Bien que récurrent dans la méthode de développement d'une ville coloniale, on peut dire que ce plan en damier fut un succès: «Le tracé symétrique en damier adopté pour la ville de Rangoun a suscité beaucoup d'éloges; il fut dit que Rangoun était «sans aucun doute une ville bien conçue et splendide» et que le plan «faisait preuve d'une clairvoyance remarquable». En réalité, ce plan n'avait rien d'original; il s'agissait du plan logique à adopter lorsque l'on construit une ville ab initio et, de surcroît, il s'agissait du plan coutumier des villes coloniales d'autrefois.»¹⁸⁸

Plusieurs versions furent successivement développées. La première, en 1852, fut élaborée par le Dr. William Montgomerie, un surintendant de l'armée britannique, qui avait fait ses classes aux côtés de Sir Stamford Raffles lors de la planification de la ville de Singapour¹⁸⁹. Pour lui, les berges de la rivière constituaient l'atout le plus précieux du site, ce qui le mena à proposer un *Strand* d'au moins 50m de large, à conserver exempt de toute construction. Cet élément clé fut le point de départ d'un système de rues alors orthogonalement disposées à ce nouveau tracé.

Le lieutenant Alexander Fraser fut le second à se frotter à l'exercice, en 1853. A ses yeux, la principale problématique concernait les inondations qui étaient susceptibles

186. KRAAS Frauke, SPOHNER Regine, MYINT Aye Aye (2017) *Socio-Economic Atlas of Myanmar*, Franz Steiner Verlag, p.84

187. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.144

188. Traduction de l'auteure, PEARN B.R.(1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.190

189. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.141

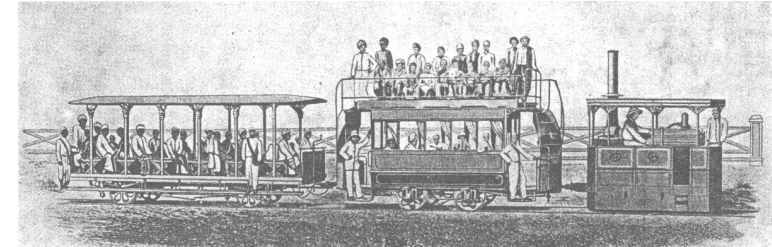


Fig.11



Fig.12



Fig.13

Fig.11 - Tram à vapeur

Fig.12 - Tram qui reliait la Shwedagon Pagoda Road à la pagode Botataung

Fig.13 - Strand Waterfront (début du XXe siècle)

d'avoir lieu à marée haute, touchant une part non-négligeable de la ville. Sa préoccupation fut alors de contenir l'eau du fleuve, ou pour le moins d'endiguer sa pénétration dans les terres. Il suggéra donc un *bund* le long de la rivière. Il proposa ensuite l'installation de piles dépassant de 45cm au-dessus du niveau de l'eau à marée haute. Derrière cette ligne, un *Strand* de 40 pieds (12m) aurait été aménagé, la route s'élevant alors au niveau du sommet des piles. Ayant de la sorte fourni une réponse au sujet des inondations, Fraser suivit par la suite la vision de Montgomerie de conserver le *Strand* dégagé de tout bâtiment¹⁹⁰. C'est également lui qui émit l'idée de remblayer les zones marécageuses situées autour de la pagode Sule avec des surplus de terre provenant des hauts de la ville¹⁹¹.

Une fois la configuration de la ville arrêtée, les British Public Works Department et Bengal Corps of Engineers¹⁹² mirent en œuvre le projet. Bien que la Rangoun du Roi Alaungpaya eût presque disparu et que celle de Tharrawaddy eût fortement été endommagée par les bombardements britanniques¹⁹³, l'installation de la grille peut faire penser à un semblant de tabula rasa. En effet, des centaines de petites pagodes furent démolies¹⁹⁴ et une cinquantaine de monastères déplacés¹⁹⁵ lorsque le système cartésien de Downtown fut apposé sur la ville existante. C'est le début du palimpseste de la ville.

Néanmoins, on porta une attention particulière à dessiner le nouveau tracé urbain de sorte que la pagode Sule en soit le centre. Ce choix fit de ce haut lieu de culte un *landmark*, un point de référence, représentant un symbole historique et religieux au cœur de cette ville moderne¹⁹⁶.

Le système établi consista en *streets*, orientées Nord-Sud et numérotées de manière ascendante (à quelques exceptions près), s'intersectant orthogonalement à quatre *roads* orientées Est-Ouest. Les dimensions des blocs résultants approchant 240 par 260m, et chacun d'eux étant traversé par des voies allant du Nord au Sud ou de l'Est à l'Ouest¹⁹⁷. Celles suivant l'axe Est-Ouest ayant trois largeurs possibles, soit 30 pieds (9m), 50 pieds (15m) et 100 pieds (30m), et les quatre perpendiculaires mesurant 100 pieds également. Chaque rue avait alors un *upper block*, *middle block* et *lower block*¹⁹⁸. La distance entre les rues permettait de construire des bâtiments de l'équivalent de deux logements de profondeur¹⁹⁹. Le tout calqué sur la trame du système d'égoûts, qui devait être mis en place²⁰⁰: Montgomerie ayant proposé qu'au

190. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.184

191. Ibidem, p.185

192. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.141

193. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.182

194. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p.5

195. Ibidem, p.17

196. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.141

197. Ibidem

198. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p.7

199. Ibidem, p.53

centre de chaque rue soit placé un conduit permettant le drainage des eaux usées, qui étaient ensuite destinées à être emportées vers le fleuve²⁰¹.

L'approche adoptée par les Britanniques était très fonctionnaliste, mais également hygiéniste. En effet, les rues orientées Nord-Sud offraient de l'ombre à tout moment de la journée, excepté à midi, car leurs dimensions faisaient en sorte qu'elles aient toujours un de leur côté ombragé²⁰². Mais, simultanément, ces voies étaient suffisamment larges pour permettre la ventilation naturelle de l'air venant du fleuve au Sud. On qualifia même ces rues de «poumons de la ville»²⁰³. Afin de continuer dans les préoccupations sanitaires, il fut également interdit d'avoir des bœufs, buffles, vaches ou cochons dans la ville. Aucun abattoir ou manufacture qui aurait pu porter préjudice à la santé publique n'était toléré non plus, tout comme la crémation ou l'inhumation de défunts à l'intérieur de la ville²⁰⁴. Enfin, une réglementation stricte fut appliquée dans l'optique de préserver Rangoun de l'éventualité d'incendies - fléau de la ville à l'époque, la majorité des bâtiments étant construits en bois et bambou²⁰⁵.

L'agencement simple de la capitale britannique fut également motivé par l'objectif de faciliter les échanges commerciaux entre le port, les zones de marchés et autres activités commerciales. Le centre-ville comportait des édifices municipaux et constituait un *hub*, un pôle de transports. Quant au *waterfront*, la rue le longeant servait d'accès au transport fluvial²⁰⁶. De plus, cette organisation urbaine avait pour ambition de faciliter les interactions sociales, et ce, en prenant soin de mettre à disposition des espaces communs de loisirs ainsi que des lieux pittoresques pour ses habitants. Le modèle instauré se composait de quartiers commerciaux et résidentiels, destinés aux colons, distribués par «d'élégantes rues bordées d'arbres»²⁰⁷.

Une fois le plan pour la nouvelle ville accepté, il fallut nommer ses artères. Pour les rues allant du Nord au Sud, un système numérique fut introduit, commençant au numéro 17, à l'Ouest, et atteignant le numéro 44 à l'Est: l'omission des premiers numéros laissant la possibilité à la ville de s'étendre vers l'Ouest. En ce qui concerne les rues plus importantes, la légende voudrait qu'il s'agisse de Lord Dalhousie, le gouverneur de l'époque, en personne qui aurait été responsable de l'attribution des noms des rues, qu'il choisit alors parmi ceux de ses proches²⁰⁸. D'autres noms encore en usage actuellement découlent de la période coloniale. C'est le cas de Dalla,

200. PEARN B.R.(1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.184

201. Ibidem, p.183

202. Ibidem

203. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p.43

204. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.194

205. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p.53 et PEARN B.R., *A History of Rangoon*, 1939, Corporation of Rangoon, p.61

206. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.133

207. Ibidem, p.142

208. PEARN B.R.(1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.188

anciennement Maingthu, un village de pêcheurs sur la rive faisant face à Downtown. L'appellation de *Monkey Point* fut adoptée par les soldats concernant l'extrémité de la Queen's Island, car il était dit qu'il s'agissait d'un lieu de prédilection pour les petits mammifères²⁰⁹. S'agissant des nomenclatures sélectionnées pour les rues du cantonnement, elles provenaient très certainement de noms d'officiers militaires²¹⁰.

Ces dénominations correspondant à de plus ou moins notables personnages anglais furent modifiées en 1989. Une liste présentant une sélection de cas pertinents est présentée dans le prochain chapitre.

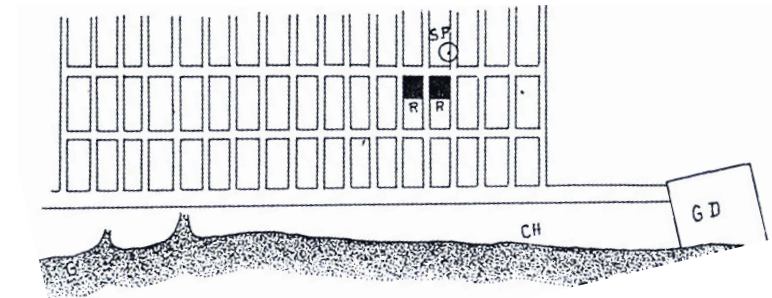


Fig.14

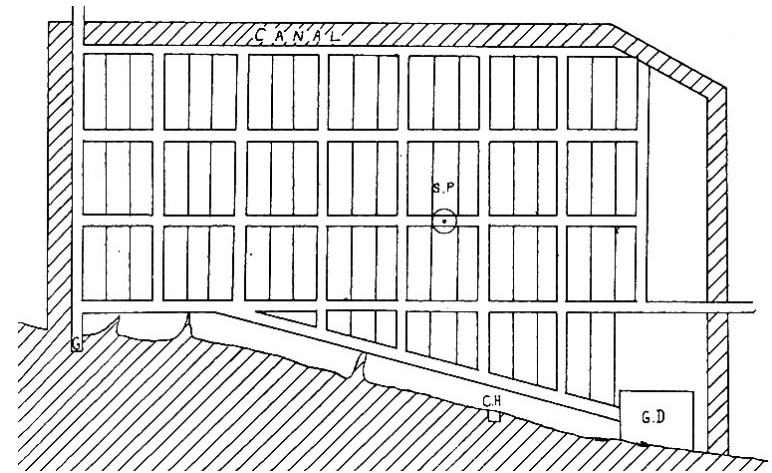


Fig.15

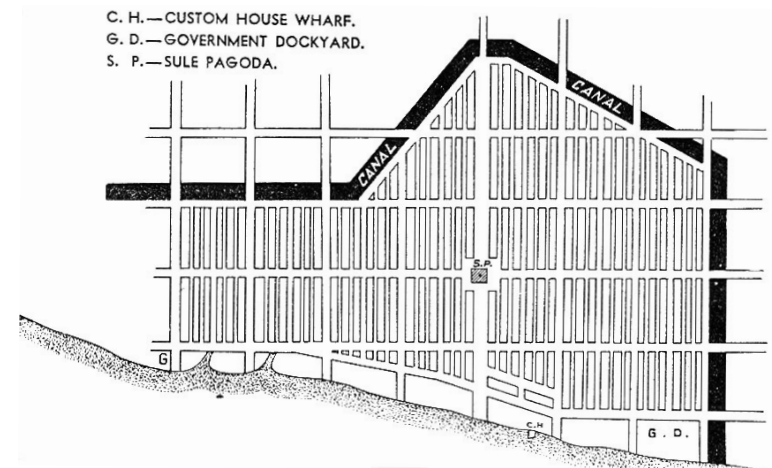


Fig.16

209. Ibidem, p.129
210. Ibidem, p.319

Fig.14 - Plan proposé par Dr. William Montgomerie (1852)
Fig.15 - Plan proposé par Alexander Fraser (1853)
Fig.16 - Plan officiellement adopté

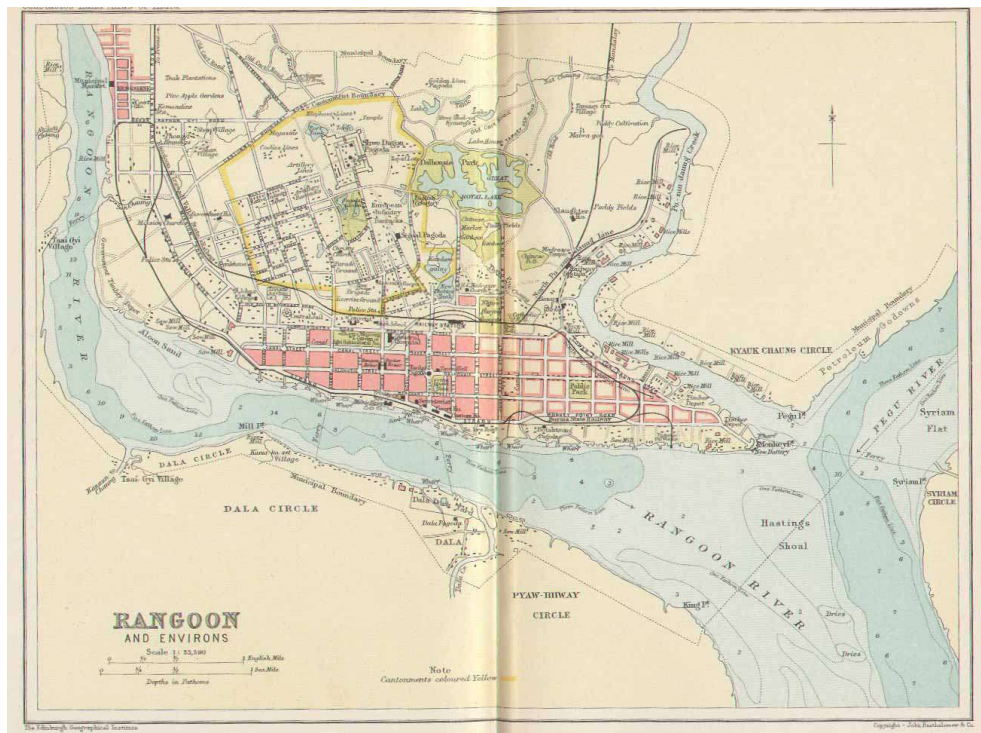


Fig.17 - Rangoun (1909)

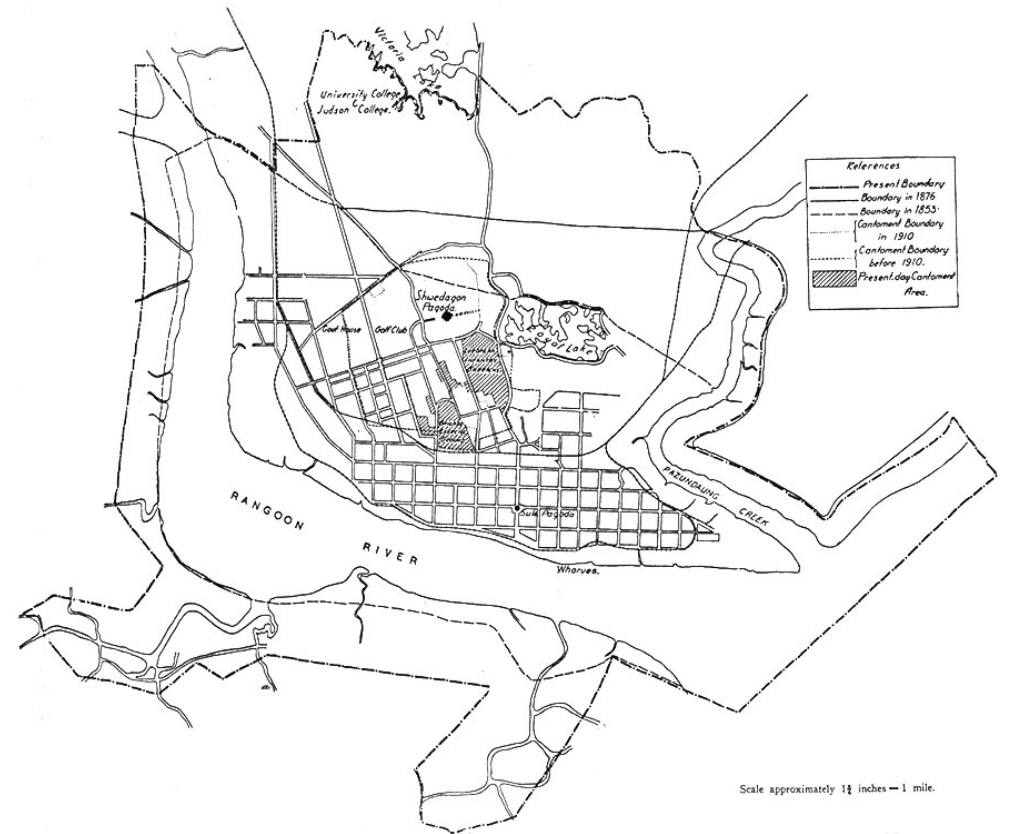


Fig.18 - Rangoun (1910)

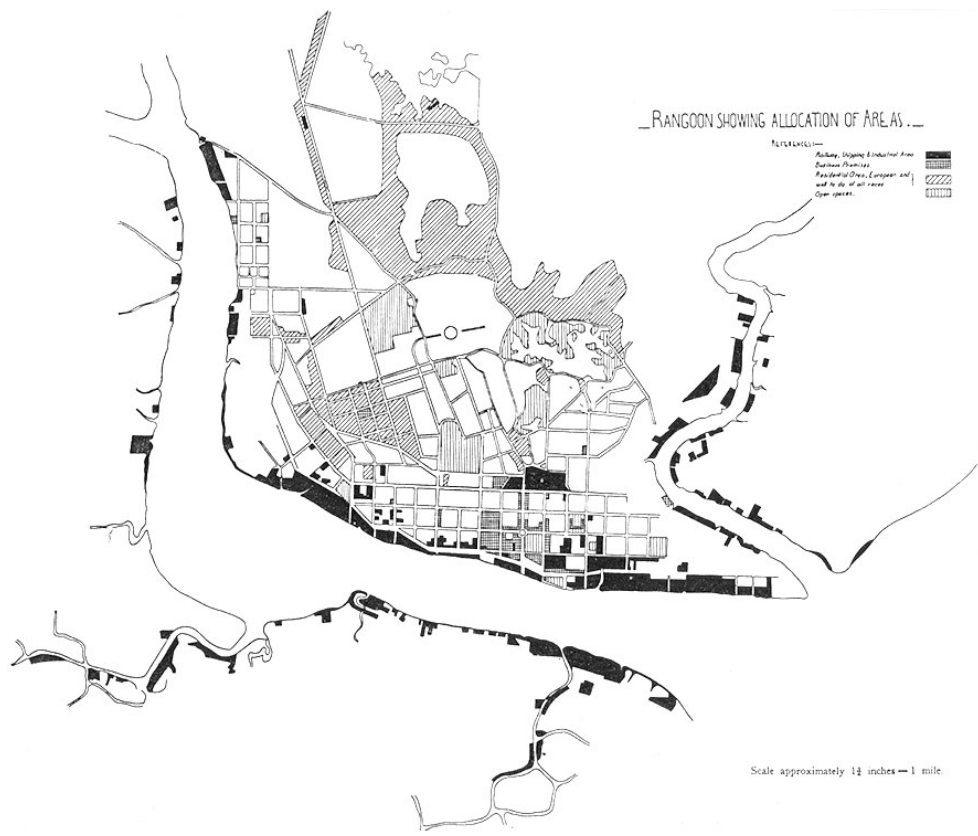


Fig.19 - Rangoun (début du XXe siècle)

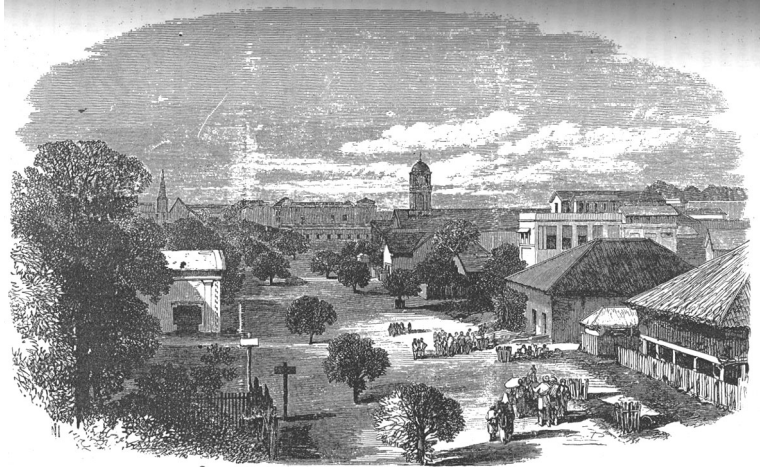


Fig.20



Fig.21

Fig.20 - Merchant Street (1869)
Fig.21 - Merchant Street (1938)



Fig.22



Fig.23

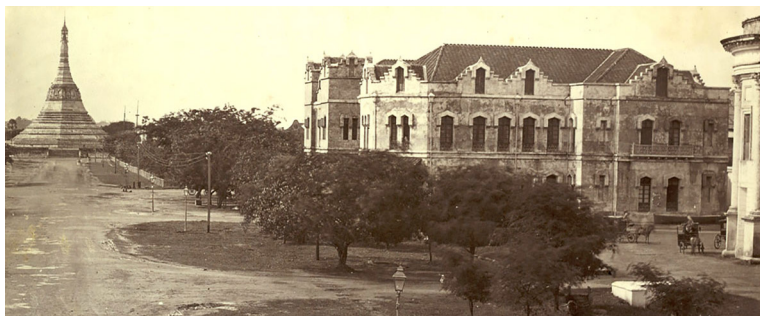
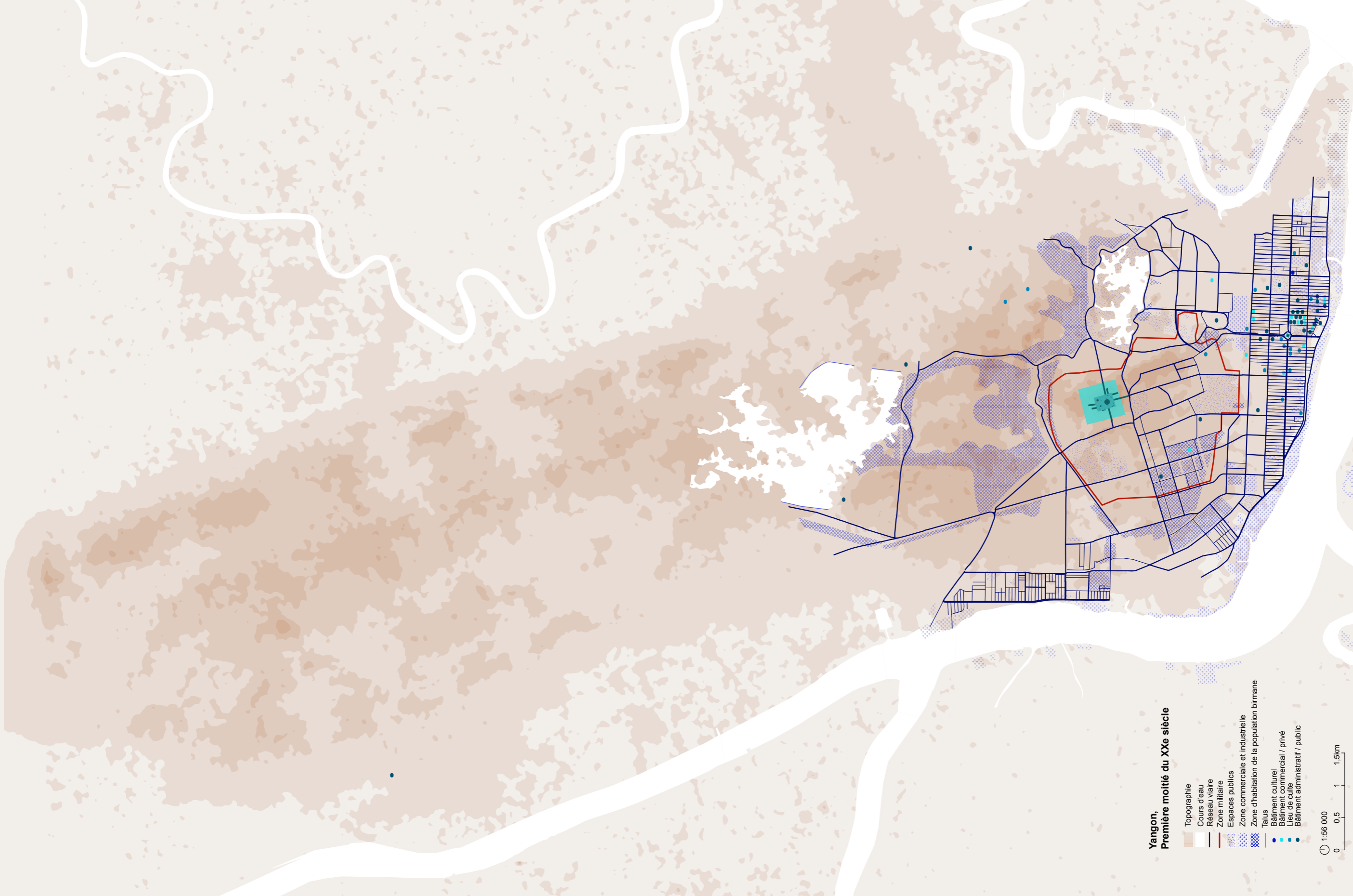


Fig.24

Fig.22 - La Rue du Strand, Rangoun

Fig.23 - Strand Road (1920)

Fig.24 - Rangoun (1868)



**Yangon,
Première moitié du XXe siècle**

- Topographie
- Cours d'eau
- Réseau viaire
- Zone militaire
- Espaces publics
- Zone commerciale et industrielle
- Zone d'habitation de la population birmane
- Talus
- Bâtiment culturel
- Bâtiment commercial / privé
- Lieu de culte
- Bâtiment administratif / public

① 1:56 000
 0 0,5 1 1,5km

L'histoire politique mouvementée sur toute la seconde moitié du XXe siècle aboutit sur une dictature militaire à tendance socialiste. Le pays souffrit alors d'embargo, d'isolation sur la scène politique internationale, de sanctions de l'ONU.

En raison de ce contexte politique de protection développée par le régime militaire en place, il est assez difficile de trouver des informations couvrant la période allant des années 1950 à 2010 (aux archives nationales par exemple). Les visas étant à cette époque particulièrement ardues à obtenir, si ce n'est impossibles, les journalistes étrangers ne purent pas non plus s'y déplacer afin de faire état de la situation sur place. C'est pour ces raisons que le pays fut d'une certaine manière absent de la scène internationale, hormis lorsqu'il s'agissait d'évoquer justement cette junte ainsi que la lutte de l'opposition, représentée par Aung San Suu Kyi.

A. Contexte: Contrôle de l'espace public et répression

«Les vides ont un sens: ils disent haut et fort la gloire et la puissance de l'Etat qui les aménage, la violence qui peut s'y déployer.»²¹¹

Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*

Malgré l'indépendance, obtenue en 1948, la «passation de pouvoir» entre l'impérialisme du Royaume-Uni et l'élite post-coloniale émergente laisse penser à bien des égards à une sorte de continuité dans les pratiques auxquelles on fit appel. En effet, une ressemblance frappante est observable entre les agissements des régimes militaires successifs et ceux de leurs prédécesseurs britanniques. La population birmane continua à subir une politique de répression de la liberté d'expression, restriction de la liberté d'association, sous un régime de violence²¹². De plus, l'exercice du pouvoir demeura dans les mêmes bâtiments qu'à l'ère coloniale: «A bien des égards, la transmission de pouvoir entre la Grande-Bretagne et une Birmanie / Myanmar souveraine était purement de l'ordre du cosmétique aux vues du fait que les pratiques tyranniques demeuraient situées au même endroit. Il en fut de même pour la plupart des édifices coloniaux de la ville.»²¹³ Ces mêmes édifices étant paradoxalement les lieux symboliques de l'acquisition de l'indépendance et de fondements d'une nation moderne.

Préoccupations sécuritaires

La ville post-coloniale de Rangoun porte néanmoins les traces des caprices et obsessions de la junte militaire qui en fut au pouvoir²¹⁴.

211. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.13

212. EDWARDS Penny (2006) *Grounds for protest: placing Shwedagon pagoda in colonial and postcolonial history*, Postcolonial Studies, p.207

213. Traduction de l'auteure. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation: The cases of Yangon and Colombo*, p.18

Le régime était caractérisé par une obsession de la sécurité, de stabilité. En résultat une démarche de ségrégation, d'isolation, d'installation de barrières derrière lesquelles se cacher. C'est également dans cette perspective que la junte changea de capitale en 2006, se sentant en insécurité à Yangon puisque la ville était trop facilement accessible et exposée à une invasion par voie maritime²¹⁵. A titre d'exemple, lorsqu'en 2008, le cyclone Nargis toucha fortement le pays, et particulièrement sa ville principale, les militaires regardèrent avec grande méfiance l'aide humanitaire internationale venir en aide aux sinistrés, craignant une invasion américaine, britannique ou française à tout moment.

Cette paranoïa trouva son extension dans le contrôle de la population, des foules, aussi bien dans la rue que dans leurs actions et comportements. L'urbanisme est alors perçu comme un outil permettant de sécuriser et contrôler l'espace public, ce dernier vu comme lieu potentiel de manifestations.

Contestation et soulèvements

Mais les décrets restreignant l'usage de l'espace public n'empêchèrent cependant pas les Birmans de se rassembler dans le but de contester le pouvoir autoritaire. Plusieurs épisodes de violentes révoltes, qui virèrent au bain de sang²¹⁶, se produisirent en 1974, 1988 et 2007. Le 8 août 1988, eut lieu le 8888 Uprising, qui consista en action de protestation pacifique menée par des étudiants et des moines bouddhistes²¹⁷. L'action se solda par des centaines de morts²¹⁸. En 2007 suivit un autre soulèvement pacifique, également dirigé par des bonzes, alors nommé la Révolution de Safran, en allusion à la couleur de leur robe. Cet événement de résistance non-violente prit place dans les rues de Yangon d'août à octobre, rassembla près de 50 000 personnes et reçut une sévère riposte²¹⁹.

Ces mouvements de contestation menèrent à un durcissement de la loi interdisant les rassemblements, interdisant alors à plus de cinq personnes de se regrouper à quelque moment que ce soit. Le décret ne sera levé que vers la fin de l'année 2013²²⁰. Pendant des années, le Myanmar fut sujet à diverses pressions diplomatiques, lui reprochant son attitude en matière de respects des droits de l'homme²²¹.

214. Ibidem, p.4

215. The New York Times, *Built to Order: Myanmar's New Capital Isolates and Insulates Junta* (2008) <https://www.nytimes.com/2008/06/24/world/asia/24myanmar-sub.html>, consulté le 30.11.18

216. BANSAL Ben, FOX Elliott, OKA Manuel (2015) *Architectural Guide Yangon*, DOM publishers, p.10

217. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation : The cases of Yangon and Colombo*, p.4

218. The New York Times, *Built to Order: Myanmar's New Capital Isolates and Insulates Junta* (2008) <https://www.nytimes.com/2008/06/24/world/asia/24myanmar-sub.html>, consulté le 30.11.18

219. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation : The cases of Yangon and Colombo*, p.5

220. Ibidem, p.10

221. The New York Times, *Built to Order: Myanmar's New Capital Isolates and Insulates Junta* (2008) <https://www.nytimes.com/2008/06/24/world/asia/24myanmar-sub.html>, consulté le 30.11.18



Fig.25



Fig.26

Fig.25 - Yangon (1988)
Fig.26 - Uprising 8888 (1988)

Réponse urbanistique

En 1990, le SLORC fonde le Yangon City Development Committee (YCDC). Et c'est à cette même époque qu'il met en place son Programme d'Aménagement Urbain. Les mesures implémentées visant à transformer Yangon, à effacer les traces de 1988 et à écarter toute condition pouvant favoriser de nouveaux mouvements de contestation.

De larges actions d'expulsion eurent lieu. Quelques 500 000 personnes²²², soit environ 20% de la population de la ville à l'époque, furent déplacées du centre de la ville vers une dizaine de communes nouvellement construites en périphérie. Ceci les coupant alors physiquement et économiquement du centre-ville. Le prétexte qui servit fut l'amélioration des conditions de vie des habitants ainsi qu'une volonté de ne pas affecter l'activité touristique. En vérité, la junte voyait ces déplacements de populations birmanes comme un moyen d'éviter de potentiels rassemblements contestataires dans les espaces publics²²³.

Sous couvert d'investissement infrastructurels, les autorités élargirent les rues et réduisirent la largeur des trottoirs. On peut citer l'exemple de Lower Pansodan, où de vieux portiques coloniaux disparurent également. Les grands axes tels Bogyoke Road et Sule Pagoda Road furent divisés en leur milieu à l'aide de barrières, afin d'obstruer le passage des piétons. On construisit des *overpasses* (passerelles piétonnes surélevées). Celles installées autour de la pagode Sule furent pensées pour que les militaires puissent intervenir depuis une position privilégiée afin de viser la foule en cas de manifestations. Le mot «sule» signifiant «rassemblement» en birman, en plus d'être un symbole religieux, le lieu de culte devint un emblème de la contestation politique au sein de la ville. Le paradoxe se trouvant dans le fait que c'est depuis l'une de ces passerelles que certaines des images les plus médiatisées de la période de contestation de la Révolution de Safran furent prises.

Les universitaires furent également éloignés du reste de la population: en 1993, on construisit le nouveau campus de l'Université de Dagon au Nord, loin du centre, sur l'autre rive de Pazundaung Creek.

Fin de la junte

En mars 2011, les membres du gouvernement militaire du State Peace and Development Council troquèrent leur uniforme du Tatmadaw (nom donné aux forces armées birmanes) contre le longyi (sarong typiquement birman, autant porté par les hommes que les femmes, noué en triangle autour de la taille), afin de devenir les dirigeants «civils» du pays²²⁴.

222. BANSAL Ben, FOX Elliott, OKA Manuel (2015) *Architectural Guide Yangon*, DOM publishers, p.333

223. PHILP Janette, MERCER David (2002) *Politicised Pagodas and Veiled Resistance : Contested Urban Space in Burma*, Urban Studies, p.1597

224. SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation: The cases of Yangon and Colombo*, p.7



Fig.27



Fig.27 - Overpass proche du Theingyi Market

B. La ville: Moyens de transports et étalement urbain

En ce qui concerne l'évolution de la ville, deux tendances peuvent être mises en évidence quant aux systèmes de transport développés. D'une part, le *Circular Train*, permettant de desservir une grande partie de l'agglomération, et d'autre part la construction d'infrastructures et de routes, beaucoup plus liées à l'usage de la voiture.

Circular Train

Le *Circular Train* est inauguré en 1954. Comme son nom l'indique, ce tracé ferroviaire à deux sens, de 45,9 km de long, effectue une boucle, en s'arrêtant à 39 stations, tout au long de l'aire métropolitaine. Ceci permet alors de relier les zones périphériques rurales et autres villes satellites, construites à la fin des années 1950 et des années 1980 au Nord de la péninsule, au centre économique de la ville²²⁵. Encore en usage actuellement, le train fut régulièrement amélioré, bien qu'au début des années 2000, il comptait encore des éléments provenant de Hongrie et datant des années 1960. De nouvelles machines furent cependant mises en service en 2007 par le Japon et, en 2010, le réseau comptait quelques 200 wagons, effectuant vingt trajets journaliers et vendait entre 100 000 et 150 000 billets par jour.

Le train est largement utilisé par les *commuters* à faibles revenus, puisqu'il s'agit (avec le bus) du moyen de transport le moins cher de Yangon. Il est alors perçu comme sale, lent, peu fiable. On dit que les voyageurs qui l'empruntent n'ont pas le choix, le système de bus ne desservant pas leur zone d'habitation²²⁶. Les classes moyennes évitent également de se déplacer à bord de ce train en raison des multiples vendeurs qui transportent leurs marchandises au marché, encombrant passablement l'espace.

Mais cette antique installation représente à nouveau un intérêt pour la métropole, aux yeux de laquelle cette infrastructure – qui couvre l'entier de l'agglomération actuelle – peut être un atout pour la suite du développement de la ville: un des responsables de l'Agence de Coopération Internationale du Japon en parlait effectivement en ces termes «Bangkok n'a pas développé un système de transport approprié, c'est pour cette raison que la ville est aussi congestionnée. La bonne nouvelle est que Yangon – comme Londres, Tokyo ou Moscou – a déjà une *circle line*. Ce qui est prometteur.»²²⁷

225. The New York Times (2017) *A Slow Ride Through (and Around) Yangon*, <https://www.nytimes.com/2017/06/12/world/asia/yangon-circle-line-train.html>, consulté le 09.12.18

226. *Imagined Urban Futures of Yangon* (2017) <https://teacircleoxford.com/2017/01/20/imagined-urban-futures-of-yangon/>, consulté le 29.07.18

227. Traduction de l'auteure, The Myanmar Times, *JICA proposes underground railway* (2018) <https://www.mmtimes.com/business/15910-jica-proposes-underground-railway.html>, consulté le 29.07.18



Fig.28

Fig.28 - Un vendeur ambulant de mangues

Les voitures

Une habitante de Yangon racontait qu'avant 2013, les routes étaient quasiment vides et que le nombre de voitures avait drastiquement augmenté ces dernières années.

Il est important de souligner qu'une des particularités de Yangon est qu'il s'agit actuellement de la seule ville d'Asie du Sud-Est où l'on ne trouve aucun signe de deux-roues (motos, scooters). Fait qui dénote alors avec des agglomérations voisines comme Bangkok ou Hô-Chi-Minh-Ville, aux flux continus de scooters. En effet, ces derniers furent l'objet d'une interdiction au sein de l'agglomération dans les années 2000. Diverses explications et rumeurs urbaines circulent quant à la véritable raison de ce décret. Il n'existe qu'une exception: une zone aux allures de bidonvilles au Nord qui, n'étant pas desservie par les transports publics, possède alors un checkpoint après lequel il est possible d'utiliser son deux-roues.

Dans son livre *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Jane Jacobs affirme: «Il est souvent commode de dénoncer l'automobile comme la grande responsable de tous les maux dont souffrent les villes, ainsi que des déceptions provoquées par un urbanisme inefficace. Mais, en fait, les effets destructeurs de l'automobile sont surtout symptomatiques de notre incapacité à construire la ville.»²²⁸ En effet, plus qu'un élément générateur de problème, la voiture est avant tout issue d'une problématique plus en amont: un imaginaire social. La place prédominante qui lui est attribuée dans la planification urbaine s'explique par le fait que nous nous trouvons dans un environnement ayant développé une mentalité dans laquelle la possession d'une (belle – la SUV en étant l'apogée) voiture est signe de réussite sociale, qu'une ville ayant un grand nombre de voitures est synonyme de développement.

Cette vision se traduit alors par une sorte de hiérarchie implicite selon laquelle (des personnes les plus aisées à celles l'étant le moins) on use soit de sa voiture, des taxis, des bus ou l'on marche. La dernière alternative, destinée aux classes sociales les plus défavorisées, en plus d'être assez dangereuse, aux vues de la conduite des automobilistes et bus, et jugée inconfortable, en raison de la moiteur du climat. A l'opposé, le véhicule particulier offre la possibilité à ses passagers d'être privilégiés, séparés de la foule dans un espace individuel et climatisé.

Ceci conduit alors à une ségrégation sociale entre les quelques très faibles pourcentages des classes les plus favorisées, qui ont les moyens d'acheter une voiture - en mai 2017, le Myanmar Motor Vehicle Register dénombrait 331 786 véhicules dans l'aire métropolitaine de Yangon²²⁹, ce qui représente à peine 5% de la population - et le reste de la population, qui doit prendre les transports publics: les

228. JACOBS Jane (1961) *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Editions Parenthèses, p.18

229. Myanmar Motor Vehicle Register, <https://www.ceicdata.com/en/myanmar/motor-vehicle-statistics/motor-vehicle-registered-annual-yangon-area-cars-passenger>, consulté le 30.12.18

bus du Yangon Bus Service ou le Circular Train qui, malgré ses poussifs 20km/h est parfois plus rapide que les bus, en raison de la congestion quasi-permanente dans la ville. Récemment, en janvier 2017, il y eut des travaux (menés par la JICA) visant à améliorer la flotte de bus. Mais les taxes destinées aux automobilistes rapportant bien plus que celles visant la grande majorité des utilisateurs de transports publics, il n'est que très peu probable que la politique actuelle modifie sa ligne de conduite.

Ce soudain et important phénomène d'automobilisation²³⁰ généra alors le développement d'un urbanisme influencé par la voiture. Ceci menant à la construction d'autoroutes, que Koolhaas considère comme l'«évolution des boulevards»²³¹, et de parkings en quantité, correspondant à chaque lieu de haute fréquentation (supermarché, ensemble de logement, bureaux, etc.).

Ce modèle de développement, basé sur la mobilité permise par la voiture et les nouvelles technologies de transport collectif, favorisa une urbanisation s'éparpillant progressivement, et ce que les théoriciens nomment «la dislocation des territoires et un individualisme du consommateur et aussi des plus en plus du citoyen»²³², la dispersion des équipements «sur un territoire de plus en plus imaginé comme un grand campus, un parc d'objets et de fragments de ville, isolés et disposés librement dans la verdure»²³³, ainsi que la «séparation des quartiers»²³⁴.

Étalement urbain

L'étalement urbain se propagea vite à Yangon: en l'espace d'une trentaine d'années, l'empreinte de la ville fut multipliée par quatre. De plus, un habitant fit part du fait que pendant son enfance, l'aéroport marquait la limite de l'agglomération, et qu'à présent le bâti dépassait largement ce point, à coup de zones résidentielles pour les classes à faibles et moyens revenus.

Peu de temps après l'indépendance, dès les années 1960, de nouvelles villes satellites furent planifiées, à l'image de Yankin. Puis à nouveau dans les années 1970, comme North Oakklapa (près de l'aéroport), South Oakklapa et Thakeda, une zone destinée au logement de populations ouvrières, construite en l'espace de trois ans. Plus tard, vers la fin des années 1990, apparurent la FMI City et Pun Hlaing sur la rive opposée, à l'Ouest de la péninsule, issus d'investissements privés de groupes tels que Serge Pun et son groupe Yoma. Des essais de décentralisation des activités commerciales, afin de réduire la pression sur Downtown, eurent lieu, par exemple

230. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.90

231. KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace, La Ville Générique*, Editions Payot & Rivages, Paris, p.51-52

232. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.90

233. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.81

234. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.53

avec le développement du quartier de Mayangone, mais sans trop de succès. A garder en tête que cette expansion urbaine n'eut pas lieu de manière organique, mais fut le résultat d'interventions des autorités, puisqu'elles possédaient la majeure partie des terrains.

Il n'en demeure pas moins que, malgré la présence majeure du gouvernement dans le processus, ce développement rapide ne suivit pas de ligne directrice très claire. L'absence d'une politique de zoning, ou d'une quelconque réglementation de construction, combinée à quelques arrangements locaux, mena à une confusion du bâti, sur la surface de cette vaste et nouvelle agglomération. En découlèrent divers tracés, les plus organisés correspondant aux quartiers des classes moyennes, et les plus «organiques» laissant apparaître la structure de *ladders*²³⁵ dont parle Albert Pope, expression des *gated communities*.

Dans le rapport du Yangon Heritage Trust, on lit que jusqu'au début des années 1960, la situation urbaine de Yangon avait été bien gérée, mais qu'à partir de 1990, une série de décisions discutables endommagèrent l'environnement construit. Ceci inclut le péage du Strand, le long du fleuve, l'ajout d'une «enceinte commerciale» autour de la pagode Sule, la construction de tours à la localisation contestable (Centrepoin, HAGL Myanmar Centre), la conception de *flyovers* ainsi que la suppression de passages piétons, destinés à fluidifier le trafic croissant, et enfin l'apparition de passerelles piétonnes surélevées²³⁶.

Changement d'échelle de la ville

Un changement d'échelle est observable au sein de la ville: on m'expliqua qu'avant, l'école, le marché et la pagode se situaient dans un même périmètre, et qu'à présent, les gens habitaient en périphérie, les écoles et les supermarchés étant plus grands, donc plus répartis sur le territoire, tout devenait plus loin. Ajouté à cela la thématique de la congestion, omniprésente, de jour comme de nuit, on se retrouve à étendre son temps, à apprendre à attendre: «Au Myanmar, l'attente est une philosophie de vie. Attendre le bus, attendre le train, attendre que la pluie tombe.»²³⁷

Cette congestion est causée par le fait que la ville s'étale sans qu'il y ait pour autant une décentralisation effective des activités. En effet, tout est concentré à Downtown (administratif, hôtels, commerces) et le long de Pyay Road, en ce qui concerne les édifices de bureaux. Et même si la ville réussissait à mieux répartir ses pôles d'activité au sein de l'agglomération, cette décentralisation ne concernerait

235. POPE Albert (1996) *Ladders*, Princeton Architectural Press

236. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.20

237. Traduction de l'auteure. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p. 161

presque que la population locale. En effet, les zones d'intérêt touristique sont toutes regroupées dans le centre construit par les Britanniques.

L'absence de réglementation (zoning) de l'urbanisme, combinée à un rapide développement, génère un étalement urbain incontrôlé: poussent alors des projets de cités satellites, de terrains de golf et de centres commerciaux dans une confusion désordonnée. L'aéroport se retrouve pris dans le tissu bâti de la ville, mélange d'affectations indistinct. On trouve des commerces, des logements, des aires industrielles et un terrain de golf au même endroit.

Cet «urbanisme de promoteurs», comme le nomme Henri Lefebvre, phénomène décrit de la façon suivante: «Ils conçoivent et réalisent, sans le dissimuler, pour le marché, en vue du profit. Le nouveau, le récent, c'est qu'ils ne vendent plus du logement ou de l'immeuble, mais de l'urbanisme. Avec ou sans idéologie, l'urbanisme devient valeur d'échange.», s'oppose à ce que l'on a vu plutôt, concernant l'urbanisation développée par les Britanniques. Second concept pouvant être assimilé à ce que l'auteur du *Droit à la ville* nomme «l'urbanisme des administrateurs liés au secteur public», soit «se veut scientifique, formes délibérées du rationalisme, tend à négliger le facteur humain. Technique de circulation, de communication. Optimise dans un modèle les informations ou les communications. Urbanisme technocratique et systématisé, primauté de la technique, n'hésiterait pas à raser ce qui reste de la ville pour laisser place aux voitures, aux communications aux informations ascendantes et descendantes. Les modèles élaborés ne peuvent entrer dans la pratique qu'en rayant de l'existence sociale les ruines elles-mêmes de ce qui fut la ville.»²³⁸

C. La rue: Réécrire la ville

Ce que les noms ont à nous raconter

Après l'indépendance, la plupart des rues, parcs et points urbains importants de la ville furent officiellement renommés. Les noms donnés pendant la période britannique commémoraient de notables personnalités anglaises²³⁹. Les noms les remplaçant furent choisis dans l'optique de faire revivre le glorieux passé du Myanmar, de relancer un sentiment de fierté nationale et anti-britannique par la même occasion. Les noms choisis étant alors ceux de rois, de dissidents et héros de l'indépendance. Ci-après une liste non-exhaustive des principaux axes avec leur nom d'origine suivi du nom actuel:

- Barr Street / Mahabandoola Park Street

D'après le commissaire-adjoint G.E.Barr, et le général birman Mahabandoola,

238. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.22

239. ROONEY Sarah (2012) *Thirty Heritage Buildings of Yangon, Inside the City that captured time*, Association of Myanmar Architects and Serindia Publications

héros de la première guerre anglo-birmane, qui se distingua par son courage et sa résistance face à la domination britannique.

- Commissioner's Road / Bogyoke Aung San Road

Commémorait le lieu de résidence du premier Commissioner britannique, Sir Arthur Phayre. Le Bogyoke («général» en birman) Aung San étant le leader du mouvement nationaliste qui mena le pays à l'indépendance.

- Dalhousie Road / Mahabandoola Road

D'après James Broun-Ramsay, autrement connu sous le nom de Lord Dalhousie, qui exerça les fonctions de Gouverneur Général des Indes de 1848 à 1856.

- Fraser Road / Anawrahta Rd

D'après le Lieutenant Alexander Fraser, qui dessina les plans de Rangoun, et en commémoration du Roi Anawrahta qui, au XIe siècle, fonda le royaume de Bagan et fut considéré l'un des principaux unificateurs du pays.

- Montgomery Road / Bogyoke Aung San Road

D'après Dr. William Montgomerie, qui prit part à l'élaboration de la Rangoun coloniale.

- Sparks Road / Bo Aung Kyaw Road

D'après le Capitaine T.P. Sparks, qui devint Commissaire-adjoint de Rangoun, après la conquête britannique de 1852. Le nom actuel commémore Aung Kyaw, un étudiant tué par les forces de l'ordre au cours d'une révolte contre l'autorité britannique, en 1938.

- Cantonment Gardens / People's Square and Park

Le cantonnement britannique fut rebaptisé «Parc du Peuple» par la junte

- Fytche Square / Mahabandoola Park

D'après Sir Albert Fytche, qui fut Commissaire en chef de Birmanie de 1867 à 1871.

En ce qui concerne les noms des quartiers de la ville s'étant développés au cours de la seconde moitié du XXe siècle, une hypothèse aurait pu être qu'ils reprenaient les noms d'anciens villages ayant précédé le développement de la ville, comme ce fut le cas dans d'autres villes de l'Empire britannique comme Madras²⁴⁰ (actuelle Chennai). Mais dans notre cas, il s'agit probablement du General Administration Department, sous l'autorité du Ministère de l'intérieur, qui attribua les noms, dans le courant des années 1960.

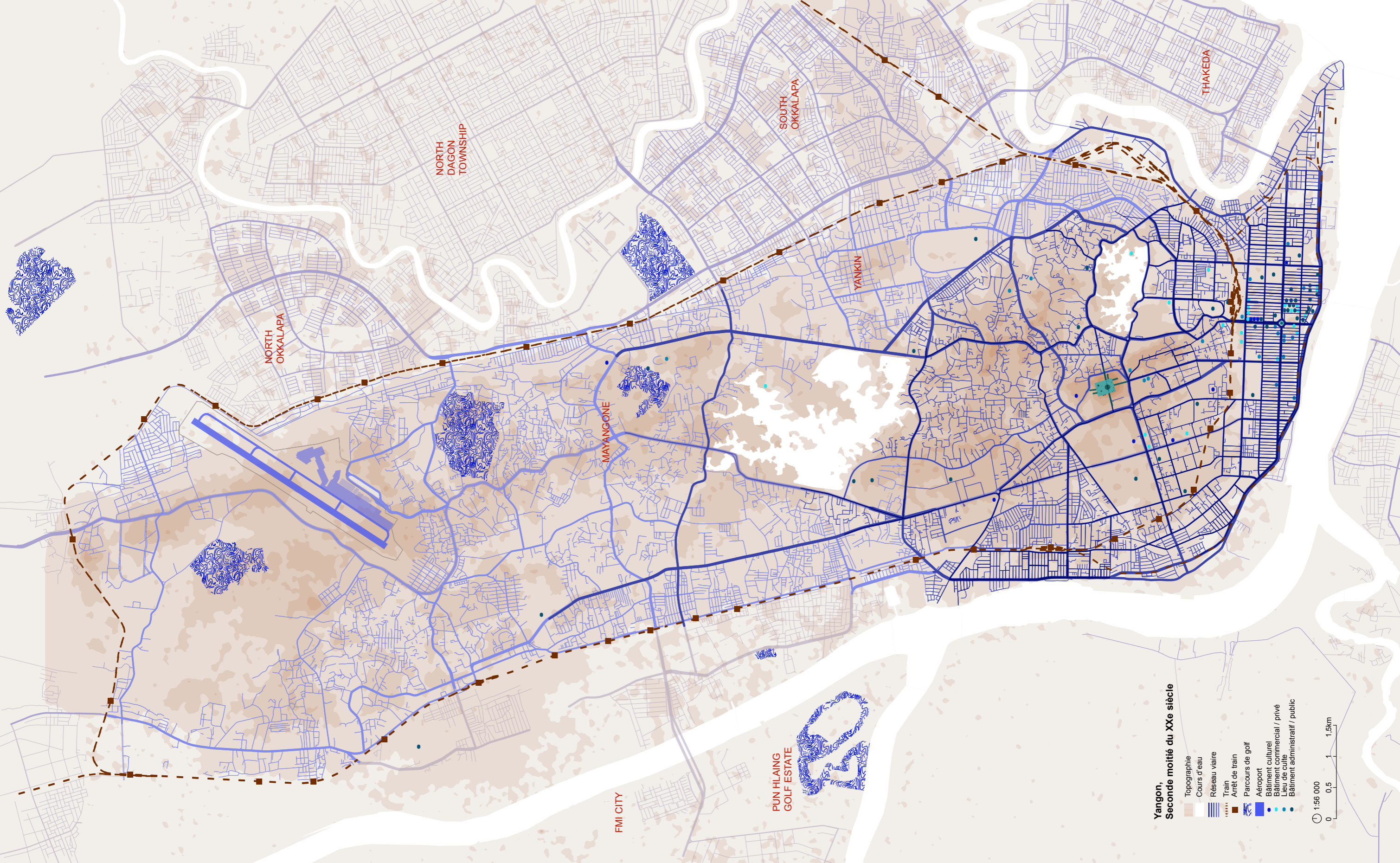
240. NEILD Susan M. (1979) *Colonial Urbanism: The Development of Madras City in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Cambridge University Press, p.218

Soigner l'apparence

A la suite des événements d'août 1988, le State Law and Order Restoration Council (SLORC) tenta de réécrire²⁴¹ la ville. Au sortir de cette période de soulèvement, Yangon portait des séquelles visibles: plusieurs édifices avaient été endommagés ou incendiés. Les affrontements sanglants avaient également laissés des traces dans la ville. Le SLORC lança alors une grande initiative publique de nettoyage, s'attaquant aux rues les plus mal en point et repeignant tous les bâtiments. Les autorités fixèrent également un ultimatum concernant les constructions privées: toutes les habitations devant être repeintes dans l'année sans quoi l'électricité et l'eau leurs seraient coupés. La population dû alors utiliser toutes les peintures à disposition, ce qui mena aux rues très colorées que l'on connaît actuellement.

C'est à cette même période, toujours dans l'optique de façonner une nouvelle identité nationale, que divers projets tels que le National Museum of Myanmar, le Drugs Elimination Museum et le National Races Village furent développés.

241. BANSAL Ben, FOX Elliott, OKA Manuel (2015) *Architectural Guide, Yangon*, DOM publishers, p.332-333



NORTH
DAGON
TOWNSHIP

NORTH
OKKALAPA

SOUTH
OKKALAPA

YANKIN

THAKEDA

MAYANGONE

FMI CITY

PUN HLAING
GOLF ESTATE

**Yangon,
Seconde moitié du XXe siècle**

- Topographie
- Cours d'eau
- Réseau viarie
- Train
- Arrêt de train
- Parcours de golf
- Aéroport
- Bâtiment culturel
- Bâtiment commercial / privé
- Lieu de culte
- Bâtiment administratif / public



A. Contexte: Capitalisme, médias et modernité

Imaginaire de la modernité

En revenant à la notion d'espace public habermassien²⁴², on évoquera la place croissante que prennent les médias dans le façonnage de l'opinion publique.

Thierry Paquot écrit que «La presse contribue à la «modernisation» du pays, certains diront à son «américanisation» (autoroutes, centres commerciaux, tours, «cols blancs», séries télévisées, news, français...) et urbanise les esprits.»²⁴³. En effet, l'omniprésence des Etats-Unis dans les médias entraîne une sorte de nouvel impérialisme, ou post-colonialisme, à savoir le concept de développement. Imaginaire, fantasme généré par des images véhiculées à travers le monde: World Trade Center et autres gratte-ciels new-yorkais, connotation de luxe associée à ces tours de verre, l'air conditionné, lié à un type de mode vestimentaire occidental, possession d'une voiture (climatisée, permettant d'être séparé de la masse), ces symboles du rêve américain comme quintessence de la modernité.

Les tours

Le matériel prime, même dans ce pays bouddhiste où le salut n'est atteint qu'à travers de bonnes actions (et de multiples offrandes à la pagode). Exemple suivi par le Japon, lors du développement de Tokyo, devenant à son tour la première application asiatique à suivre. Phénomène observable que toute ville émergente construit des tours, comme c'est le cas de Singapour, dès les années 1970, soit peu de temps après l'obtention de son indépendance, en 1965. Viendront par la suite Shanghai, Hong Kong et d'autres. Singapour demeure une source d'influence dans l'imaginaire birman: perçue comme l'exemple à suivre, les jeunes birmans en ayant les moyens y partent étudier ou travailler. La cité-Etat représenterait les «standards internationaux» des points de vue, entre autres, architectural et urbanistique. Le système de transport (réseau de bus, signalisation) de Yangon est inspiré de ce qui se fait dans la ville à emblème de lion: même les arrêts de bus sont calqués sur ceux de Singapour!

L'espace infini

Cet imaginaire de la modernité est incarné par des éléments, issus de «l'attirail de l'Illusion»²⁴⁴ - comme le nommait Rem Koolhaas dans *New York Délire* -, ce qui «déchaîna un Big Bang architectural»²⁴⁵ tels que l'électricité, la climatisation (*air con*

242. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.45

243. Ibidem, p.36

244. KOOLHAAS Rem (1978) *New York Délire*, Editions Parenthèses, p.87

245. KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace, Bigness - ou le problème de la grande dimension*, Editions Payot & Rivages, Paris, p.31-32

dans sa version anglophone), l'ascenseur. Plus tard, Koolhaas écrira «La gravité est restée la même, et on tente de la combattre avec le même arsenal depuis la nuit des temps; mais la climatisation – médium invisible, donc inaperçu – a véritablement révolutionné l'architecture. Si l'architecture sépare les bâtiments, la climatisation les unit.»²⁴⁶ Dans une situation digne de Lautréamont, le hollandais raconte la naissance de son concept de *Junkspace* comme «le produit de la rencontre de l'escalator et de la climatisation, conçu dans un incubateur en placoplâtre [...] La continuité est l'essence du *Junkspace*; il exploite n'importe quelle invention qui peut favoriser l'expansion, et déploie l'infrastructure de l'ininterruption: l'escalator, la climatisation, l'asperseur, la porte coupe-feu, le rideau d'air chaud... »²⁴⁷

Le continuum spatial rendu possible mène à des bâtiments aux intérieurs artificialisés²⁴⁸, sans fin, «tellement extensif qu'on en perçoit rarement les limites»²⁴⁹. S'ajoute à cela une «désorientation par n'importe quel moyen (miroir, surfaces lisses, écho)». Cet espace est également aseptisé: «Parce qu'il est consommé avec une telle intensité, le *Junkspace* est fanatiquement entretenu, l'équipe de nuit efface le dommage causé par l'équipe de jour, dans une répétition sisyphéenne infinie. Pendant que vous vous remettez du *Junkspace*, le *Junkspace* se remet de vous: entre deux et cinq heures du matin, une toute autre population, celle-ci radicalement temporaire et sensiblement plus basanée, éponge, aspire, balaie, nettoie, réassort...»²⁵⁰

Les matériaux

A la suite de la climatisation, on m'expliqua qu'au Myanmar, la réussite sociale s'exprimait aussi par l'usage de matériaux de construction tels que l'acier, le verre et le béton.

Le béton armé fut introduit pour la première fois lorsque les Britanniques mirent en place différentes techniques de construction afin de faire face à la problématique posée par le sol marécageux de la ville²⁵¹. En ce qui concerne l'acier, des architectes écossais en firent l'essai à Yangon pour des structures commerciales, sensiblement à la même époque²⁵². Autrement, durant la seconde moitié du XXe siècle, le métal n'était pas vraiment répandu et ne servait par exemple qu'à la fabrication de grilles et de barrières.

246. Ibidem, p.82-83

247. Ibidem

248. Ibidem, p.31-32

249. Ibidem, p.82-83

250. Ibidem, p. 91-92

251. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.143

252. Ibidem, p.147

Le retour en popularité de ces matériaux peut également s'expliquer par les étudiants birmans partis étudier à l'étranger (Singapour, Australie, Etats-Unis). Ces derniers revenant avec des connaissances techniques ainsi que les influences auxquelles ils ont été exposés ailleurs. Ces matériaux ne s'inscrivent en effet pas dans la tradition architecturale du pays.

L'architecture vernaculaire birmane se base en quasi-exclusivité sur le bois, le bambou et, de façon anecdotique, sur la construction en pierre. Les Britanniques avaient également observé que le bois se prêtait mieux que la brique ou la pierre au climat tropical pour les habitations, et n'utilisaient alors la brique que dans le cas d'entrepôts²⁵³.

Ces matériaux sont à présent perçus de façon négative, étant connotés à une architecture de campagne, pauvre, pour des maisons traditionnelles, mais n'étant pas en adéquation avec ces aspirations de modernité, d'occidentalisation, de progrès auxquelles aspirent les développeurs. Un enjeu à relever serait alors de trouver une manière de modifier la perception que les Birmans se font de ces matériaux, en les réutilisant par exemple de façon novatrice: la combinaison entre architecture paramétrique et bambou peut en être un exemple.

253. PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon, p.53



Fig.29



Fig.30

Fig.29 - Pullman Yangon Centrepoint
Fig.30 - Jasmine Palace

B. La ville: Les gratte-ciels, l'individualisation et la privatisation de l'espace

Triomphe de la verticalité

A l'opposé de l'étalement urbain, qui affecte la périphérie, son pendant urbain joue la verticalité. En effet, à l'heure des plus importantes spéculations immobilières que la ville ait connues, les promoteurs cherchent à rentabiliser leurs parcelles. La typologie privilégiée est alors celle du gratte-ciel. Ce dernier, célébration de la densité par excellence suggère une nouvelle relation à la ville. A nouveau, on peut lire dans les écrits de Koolhaas: «La Ville Générique quitte l'horizontalité pour la verticalité. Le gratte-ciel sera, semble-t-il, le type ultime, définitif. Il a englouti tout le reste. Il peut se trouver n'importe où: dans une rizière, ou en centre-ville – cela n'a plus d'importance. Les tours ne sont plus érigées en groupe; elles sont espacées pour ne plus interagir. La densité dans l'isolation, c'est idéal.»²⁵⁴

Relation (ou non) avec le contexte

Cette isolation mentionnée est assurée par la façade continue en verre - on salue l'héritage du mur-rideau dans la ville contemporaine -, qui clôt l'espace, crée une bulle²⁵⁵ autonome. Ajouté à cela les dimensions toujours plus grandes des édifices rendus possibles, on observe ce que Koolhaas appelle «la grande lobotomie»²⁵⁶, soit la distinction totale entre la vie intérieure du bâtiment et l'expression de son enveloppe. La façade ne révèle plus l'essence de l'édifice, c'est la fin de «l'exigence humaniste de «sincérité»»²⁵⁷, mais encore «l'architecture d'intérieur et l'architecture d'extérieur deviennent deux projets séparés, l'une ayant affaire à l'instabilité des besoins du programme et de l'iconographie, tandis que l'autre – agent de désinformation – offre à la ville l'apparente stabilité d'un objet. Alors que l'architecture révèle, la *Bigness* mystifie; la *Bigness* transforme la ville d'une somme de certitudes en une accumulation de mystères. L'habit ne fait plus le moine.»²⁵⁸ Cette «sincérité» également entravée par l'aspect réfléchissant de la façade, qui procure au bâtiment une impression de transparence mais en réalité renvoie plutôt le reflet de la ville, comme s'il fallait en garder opaque l'intérieur.

En plus de cette fausse impression de transparence, l'enveloppe clôt le bâtiment, le rend autonome, non-poreux à l'environnement tropical qui l'entoure, scission claire et nette entre cet extérieur suffoquant et environnement contrôlé intérieur. Ceci permet, en plus de perdre une bonne dizaine de degrés, dès les portes automatiques

254. KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace, La Ville Générique*, Editions Payot & Rivages, Paris, p.56

255. Ibidem, p.82-83

256. KOOLHAAS Rem (1978) *New York Délire*, Editions Parenthèses, p.177

257. KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace, Bigness - ou le problème de la grande dimension*, Editions Payot & Rivages, Paris, p.33

258. Ibidem

passées, de pouvoir adopter un style vestimentaire à l'occidentale: costumes, jeans, chemises, chaussures fermées et autres artefacts issus et développés sous nos latitudes, donc importables par trente degrés et quatre-vingt pour cent d'humidité, mais renvoyant par extension à un imaginaire social: symboles de richesse puisque liés à l'air conditionné (plus il fait froid, plus c'est riche).

Ce caractère presque autarcique, insulaire²⁵⁹ des nouveaux édifices, permis par ces avancées technologiques, génère une architecture alors complètement coupée de son contexte, qui ne prend plus part au tissu urbain: «Elle existe; au mieux elle coexiste. Son sous-texte est: «merde au contexte»»²⁶⁰.

Dans sa conception cynique, le Hollandais évoque ensuite la perte d'importance de la rue, alors réduite à son rôle infrastructurel selon lui: «Si la *Bigness* transforme l'architecture, son accumulation engendre un nouveau genre de ville. L'extérieur de la ville n'est plus le théâtre collectif où «quelque chose» arrive; il n'y a plus de «quelque chose» collectif. La rue est devenue un résidu, un outil d'organisation, un simple segment du plan métropolitain continu, où les restes du passé rencontrent les équipements du présent dans un face-à-face gêné.»²⁶¹

Le bâtiment gagne en autonomie, n'établit plus de relations avec la ville environnante, mais devient un fragment urbain lui-même. Si l'on pousse plus loin, on dirait que l'architecture résultante «entre en compétition avec la ville; elle tient lieu de ville; elle préempte la ville; ou mieux encore, elle est la ville»²⁶². Ou plus précisément, une «ville dans la ville»²⁶³.

Ces objets autosuffisants, coupés de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent tranchent avec les bâtiments coloniaux de Yangon et la pratique de la rue les précédant. En effet, les Britanniques avaient pris soin de limiter à cinq étages leurs édifices et d'y installer de nombreux balcons et grandes fenêtres, créant une forte relation visuelle et auditive avec la rue. Des arcades et porches permettaient également une porosité de la façade, servant de transition spatiale et le rez-de-chaussée des bâtiments devenant le lieu où la rue s'introduisait et se confondait avec le programme contenu à l'intérieur. Les choix contemporains se portent eux sur une architecture où le rez-de-chaussée n'est plus ouvert sur la rue, où la seule relation à l'extérieur se fait par cette enveloppe opaque, clinquante et brillante, puisque bien entretenue, de la façade en verre, ainsi que les grands panneaux publicitaires. Dans le meilleur des cas, les grands pans de verre laissent entrevoir les spacieuses zones de réception²⁶⁴ des bureaux ou hôtels.

259. KOOLHAAS Rem (1978) *New York Délire*, Editions Parenthèses, p.93

260. KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace, BIGNESS – ou le problème de la grande dimension*, Editions Payot & Rivages, Paris, p.33

261. Ibidem, p.41

262. Ibidem

263. KOOLHAAS Rem (1978) *New York Délire*, Editions Parenthèses, p.125

Le retour de l'objet

On avancerait alors l'hypothèse qu'à l'ère des réseaux l'objet est en train de faire son retour dans la ville. Cet objet, pensé comme autonome, sans relation à son contexte, et qui, multiplié à l'échelle de la ville, génère une hétérogénéité sans cohérence, ni d'aspect ni de programme. La ville ne serait plus pensée dans son ensemble, mais à coup d'interventions ponctuelles: «La ville aussi, comme la musique, commence à être écrite «note par note». La place, le *cours*, la promenade, le boulevard, le *square* ou le *plein*, le *mall*, le *ring*, la *loggia*, la *cour*, le portique, l'édicule, le *passage*, le *closed* ou le *green* et le *public interior*»²⁶⁵. La liberté de projeter l'objet dépassant, voire détruisant, les «grammaires et les syntaxes, les hiérarchies et les ordres précédents»²⁶⁶ qui organisaient la ville jusqu'alors.

L'individualisation de l'espace

Cette tendance à l'individualisation ne touche pas seulement la ville, mais également le quotidien de ses habitants. Dans sa thèse, Nathalie Boucher avance l'explication que «la forte promiscuité physique dans la ville moderne et la surcharge de stimuli urbains (bruits, odeurs, rapidité, contacts physiques, stimuli visuels, etc.) appellent les gens, par un souci de protection psychique, à mettre une distance entre eux en affichant une certaine indifférence.»²⁶⁷ Elle ajoute que cette prise de distance entre individus peut être mise en perspective avec la théorie de Georg Simmel, selon laquelle le citoyen moderne cherche à se différencier de ses concitoyens²⁶⁸. C'est également ce que Manuel Castells nomme l'individuation²⁶⁹, soit le processus de distinction d'un individu par rapport aux autres.

A la suite de ce premier phénomène, Manuel Castells évoque également celui de ségrégation²⁷⁰ des populations en *gated communities*, dans le meilleur des cas, et en secteurs réservés, pour les populations plus pauvres. Paola Viganò et Bernardo Secchi rappellent dans leurs écrits que l'«on doit apprendre qu'il y a dans les sociétés contemporaines une forte aspiration à la *privacy* et à l'individualisation; que les valeurs de la proximité sociale et fonctionnelle ne sont pas partagées comme on l'imagine souvent; qu'elles sont souvent très sélectives; que face à la volatilité

264. MIAO Pu (2011) *Brave New City : Three Problems in Chinese Urban Public Space since the 1980s*, Journal of Urban Design, p.188

265. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.56

266. KAUFMANN Emil (1933) *De Ledoux à Le Corbusier: origine et développement de l'architecture autonome*, Editions de La Villette, Paris

267. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.38

268. SIMMEL Georg, 1990 [1903] *Métropoles et mentalités, dans L'école de Chicago ; naissance de l'écologie urbaine*, Champs Flammarion, Paris, p. 76

269. CASTELLS Manuel (2005) *Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age*, dans *Comparative Planning Cultures*, Routledge, p.46-49

270. Ibidem

angoissante de la contingence, face à la rhétorique de la peur, plusieurs groupes sociaux s'enferment dans les niches protectrices de leur quartier ou de leur village, jusqu'à la limite de la gated community où l'esprit communautaire est le produit artificiel d'un processus de sélection inclusive / exclusive.»²⁷¹

Les *gated communities* comme expression suprême de la privatisation du quartier résidentiel, dont le modèle urbain ne correspond ni à une structure traditionnelle locale, ni à celle des villes occidentales vers lesquelles tendent les villes en développement²⁷². Ces *gated communities* sont seulement issues de l'obsession sécuritaire, dans un contexte où le rapide développement d'un pays a entraîné avec lui une augmentation des inégalités²⁷³ au sein de sa population.

Ces quartiers fortifiés provoquent la mort de la vie des rues alentour. En effet, on n'observe que très peu de piétons à leurs abords. Dans un premier temps, parce qu'il n'y a pas forcément de trottoir le long de leur enceinte, et ensuite en raison d'un manque de commerces environnants. Même une fois passées les barrières d'entrée, les espaces communs aménagés ne réussissent pas à provoquer les rassemblements des résidents: «Sans relations avec un environnement urbain plus vaste, les rues intérieures semi-privées n'ont ni un nombre, ni une diversité suffisants de piétons pour accueillir une vie sociale. L'absence de découvertes urbaines inattendues au sein de ces rues intérieures amoindrit également l'intérêt des résidents.»²⁷⁴

De façon plus générale, François Ascher évoque également la progressive disparition de découvertes ou flânerie possibles, de sérendipité, à savoir la «possibilité de trouver ce que l'on ne cherchait pas» dans les villes, liée au choix de la monofonctionnalité programmatique par zone urbaine: «Nous faisons ainsi quotidiennement l'expérience des avantages et des limites de la performance monofonctionnelle. [...] ne suscite plus les découvertes [...] par flânerie, ou des associations d'idées par des rencontres de hasard. [...] Il en va un peu de même des villes modernes très fonctionnalisées. D'un certain point de vue, elles sont très performantes. Mais elles ont tendance aussi à perdre le potentiel de la rencontre par hasard, du contact non programmé, du choc avec le différent. Les moyens de transport, en particulier, servent à aller d'un point à un autre le plus efficacement possible, et laissent peu de place pour des rencontres imprévues avec des personnes, des situations ou des lieux inconnus ou non décidés à l'avance. Les villes sont ainsi de moins en moins propices à la sérendipité [...]»²⁷⁵.

271. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, p.30

272. MIAO Pu (2011) *Brave New City: Three Problems in Chinese Urban Public Space since the 1980s*, Journal of Urban Design, p.192

273. Ibidem

274. Ibidem

275. ASCHER François (2007) *La ville, c'est les autres – le grand nombre entre nécessité et hasard*, Aire de Paris, CCI, p.123

La privatisation de l'espace public

L'ouverture du Myanmar, la levée des sanctions internationales et par conséquent l'augmentation du tourisme entraînent la construction massive d'hébergements et d'infrastructures permettant d'accueillir le nouvel afflux de visiteurs. Les grands groupes hôteliers s'installent et cherchent à instaurer des standards internationaux dans ce pays se construisant progressivement. Dans cet objectif, ils aspirent à une «apparence luxueuse», à un environnement «homogène»²⁷⁶ et accueillant pour les touristes.

Ceci mène alors ces hôtels à vouloir «faire le ménage» devant leurs portes, à lutter contre cette forme de désordre, incompatible avec la ville moderne. Une guerre est alors lancée²⁷⁷ contre tous les utilisateurs de la voie publique qui pourraient entraver la sérénité de leurs clients. Ces personnes et utilisations *non grata* de l'espace étant principalement locales et concernant les classes sociales les moins favorisées. L'exemple le plus récurrent concerne probablement les vendeurs et marchés de rue.

Néanmoins, il faut signaler que les privés, bien qu'aïdés par les autorités, ne ressortent que très rarement vainqueurs de cette lutte. En effet, même dans des villes comme Bangkok ou Hô-Chi-Minh-Ville, où le processus de développement est plus avancé, ces marchands ambulants continuent de pratiquer leurs activités. Généralement, on essaie de les tenir à distance mais on les retrouve quelques mètres plus loin. Ces observations laissent alors penser que ce sujet est plus ancré dans la pratique de la ville qu'une simple question d'esthétique: «un marché de rue établi de longue date est un élément à part entière de la mémoire collective; cela prend plusieurs années à la communauté urbaine pour mettre en place ce genre de point de repère cognitif, il en faudra tout autant pour le faire disparaître.»²⁷⁸

Dans le cas de Yangon, des marchés de rue furent cependant interdits et l'armée vint les évacuer, prétextant qu'ils étaient devenus illégaux.

A propos de la consommation des espaces

Dans l'optique d'augmenter les activités touristiques, nouveau revenu au potentiel prometteur, les villes tentent de se démarquer les unes des autres, de se vendre, font du *branding*²⁷⁹, mettent en place des stratégies de *window-dressing*²⁸⁰ d'architecture de vitrine. Ce genre d'initiative vise à mettre en valeur la ville, la montrer sous son

276. MIAO Pu (2011) *Brave New City: Three Problems in Chinese Urban Public Space since the 1980s*, Journal of Urban Design, p.188

277. Ibidem, p.200

278. Traduction de l'auteure. Ibidem, p.201

279. FLORIDA R. (2002) *The Rise of the Creative Class : and How it's transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, Basic Books, New York

280. MIAO Pu (2011) *Brave New City: Three Problems in Chinese Urban Public Space since the 1980s*, Journal of Urban Design, p.181

meilleur jour aux touristes, investisseurs étrangers et autres visiteurs de passage à court terme. Il s'agit alors de développements à gros budget, ayant pour but d'impressionner sans réelles répercussions de fond sur la qualité de vie des locaux. De plus, les personnes prenant part à ces aménagements devant concentrer les ressources sur un nombre restreint de sites, la dimension de chacun des projets doit alors être conséquente afin d'attirer l'œil.

De leurs côtés, les visiteurs adoptent un rôle de consommateurs: consommation d'une expérience touristique²⁸¹ de la ville. Cette dernière ne représente plus à leurs yeux un lieu de vie quotidienne, mais un endroit à consommer. Et plus il y a d'éléments typiques, caractéristiques ou historiques, mieux c'est: les centres anciens deviennent des opportunités de consommation par excellence: «Les esthétiques de ces noyaux anciens jouent un grand rôle dans leur maintien. Ils ne se contentent pas seulement des monuments, des sièges d'institutions, mais des espaces appropriés aux fêtes, aux défilés, aux promenades, aux réjouissances. Le noyau urbain devient ainsi produit de consommation d'une haute qualité pour étrangers, touristes, gens venus de la périphérie, banlieusards. Il survit grâce à ce double rôle: lieu de consommation et consommation du lieu.»²⁸² et «Les centres anciens se convertissent en lieux urbains à consommer (rues piétonnes, restaurants, galeries d'art, commerces de luxe, cinémas, etc.), de plus en plus semblables [...] avec un air de déjà-vu. Les habitants «se paient» une soirée en ville»²⁸³.

Les visiteurs externes souhaitent également prendre part à ce spectacle auquel ils sont venus assister: «Aujourd'hui, les consommateurs ne veulent plus seulement acheter, ils veulent aussi faire du shopping, c'est-à-dire traîner, rêver, voir le spectacle de la rue, avoir le sentiment non pas qu'ils sont dans la rue, mais qu'ils sont la rue»²⁸⁴.

En résulte une certaine consommation inconsciente, presque compulsive de la ville et de ses sites d'intérêt. Rem Koolhaas décrit avec ironie la recherche d'authenticité des touristes, ne se rendant pas compte qu'ils sont eux-mêmes la source de précarisation de ce qu'ils sont venus voir: «accroissement constant de la masse des touristes, une avalanche qui, dans sa quête permanente du «caractère», réduit de brillantes identités à l'insignifiance de la poussière.»²⁸⁵, «Malgré son absence, l'histoire est la principale préoccupation, ou même la principale industrie de la Ville Générique. Sur les terrains libérés, autour des taudis restaurés, on construit sans cesse plus d'hôtels pour accueillir des touristes supplémentaires, en proportion direct de l'érosion du passé. Sa disparition n'a aucune influence sur leur nombre, à moins qu'elle suscite un rush de dernière minute. Le tourisme est désormais indépendant de la destination...»²⁸⁶

281. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.7

282. Ibidem, p.10

283. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.93

284. ASCHER François (2006) *De la gouvernance des métropoles à la gouvernance des rues*, p.128

285. KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace, La Ville Générique*, Editions Payot & Rivages, Paris, p.46

Dans le cas de Yangon, la ville a vu disparaître des centaines d'édifices à valeur patrimoniale entre 1990 et 2011 en raison de propriétaires fonciers attendant qu'un bâtiment se dégrade suffisamment pour pouvoir justifier qu'il ne reste que l'option de le détruire et pouvoir recevoir l'autorisation de construire de nouveaux immeubles de logements sur la parcelle²⁸⁷. Les panneaux rouges signalisant une démolition²⁸⁸ prochaine marquant la transition entre l'architecture coloniale et de tours modernes.

Le centre commercial

A présent que nous avons étudié la notion de consommation à l'échelle urbaine, nous pouvons aborder la question de sa traduction en architecture. Ceci nous mène à la typologie du centre commercial. Ce dernier étant particulièrement représentatif du XXI^e siècle. En effet, en plus de compiler les caractéristiques précédemment mentionnées: espaces aseptisés, continus, autarciques, avec une lumière artificielle (on ne voit que très rarement la lumière du jour, par l'intermédiaire de quelques rares atriums), climatisation et escalators, s'ajoute la notion de consommation.

Dans ce contexte asiatique, où le développement récent des pays a entraîné une hausse du pouvoir d'achat des ménages, les aires et infrastructures destinées aux loisirs se construisent à foison dans la ville. Mais, ces espaces ouverts de propriété et gestion privées sont associés à une certaine privatisation de l'espace, pouvant induire un processus d'inclusion-exclusion²⁸⁹. En effet, l'accès à des infrastructures sportives étant coûteuses, les lieux de culture tels que les musées et bibliothèques restreints. On va alors au mall, pour acheter de la nourriture, peut-être des vêtements ou des appareils électroniques. On se prend ensuite en photo dans le centre commercial et l'on partage sur les réseaux sociaux. Dans son livre *S,M,L,XL*, Rem Koolhaas consacre un essai sur Singapour, qui est qualifiée de «modernisation dans sa forme la plus pure», et analyse qu'en Asie, le shopping n'est pas une «simple pulsion de consommation, mais une authentique essence de la vie urbaine»²⁹⁰.

Certains voient dans le centre commercial une tentative de simulacre de la ville de laquelle il s'isole: «La résurgence architecturale et urbanistique du centre commercial ne donne qu'une version affadie et mutilée de ce qui fut le noyau de la ville ancienne, à la fois commercial, religieux, intellectuel, politique, économique (productif).»²⁹¹ et «Lieux dans lesquels souvent on retrouve une nostalgie pour les caractères du passé qu'il serait faux d'interpréter uniquement en termes formels et superficiels: tel l'espace piétonnier et climatisé du *shopping mall*, structuré à

286. Ibidem, p.64

287. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.132

288. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p.47

289. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.139

290. KOOLHAAS Rem (1995) *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, p.1073

291. LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, p.9

la manière du centre ancien d'une petite ville européenne ou comme séquence de «passages» de la ville moderne, avec les rues étroites flanquées de petites vitrines, les places, les jardins intérieurs, les terrasses, les skyways reliant un shopping mall à un autre à une température toujours constante.»²⁹².

Ce qu'il en est à Yangon

A la différence des tours de logements ou de bureaux, ce programme tend à être «public», ou se présente comme alternative à l'espace public, soit accessible à tous. De nombreuses familles et jeunes viennent alors passer leurs après-midis de week-end au Junction City, Junction Square ou encore Myanmar Plaza, au même titre qu'ils iraient pique-niquer à la pagode ou au parc. Les parents issus des classes moyennes emmènent même leurs enfants jouer dans les aires de jeu proposées par ces malls, profitant du fait qu'elles soient propres et équipées de l'air conditionné. En revanche, la seule activité réellement accessible à la majorité se trouve être de manger dans les cafés, restaurants ou *food courts*: les magasins proposant pour une bonne partie des produits de consommation trop chers pour le budget moyen.

Une habitante racontait qu'en 2013, il n'y avait encore aucun mall à Yangon, et qu'en 2015, ils étaient sur le point de se construire. Il s'agit d'un phénomène récent qui se propagea rapidement dans la ville, modifiant comme bien des choses depuis les quelques dernières années, le quotidien des Birmans et le visage de la ville. Les investisseurs étrangers, tels les Singapouriens et les Vietnamiens, guettent l'opportunité immobilière. La pression se faisant, en un an et demi, le gouvernement a récupéré des centaines de milliers d'hectares destinés au développement commercial²⁹³, expropriant au passage les personnes qui y résidaient.

Dystopie

Dans une dystopie pas si lointaine, on pourrait craindre que le seul espace où l'on pourrait encore se promener serait contenu dans les centres commerciaux et halls d'hôtels de luxe²⁹⁴. Le flâneur du XXIe siècle, en Asie, ne serait plus dans la rue, sur le boulevard, mais dans un espace continu, et consommable.

292. SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille, p.80

293. *La Birmanie, nouvel eldorado des entreprises françaises ?* (2014) <https://www.francetvinfo.fr/economie/commerce/la-birmanie-nouvel-eldorado-des-entreprises-francaises1663377.html>, consulté le 14.12.18

294. SORKIN, Michael (1992) *Variations on a theme park : the new American city and the end of public space*, Hill and Wang, New York



Fig.31



Fig.32

Fig.31 - Junction City

Fig.32 - Junction City, vue intérieure

C. La rue : Entre commercialisation et appropriation

Typologies des rues de Downtown

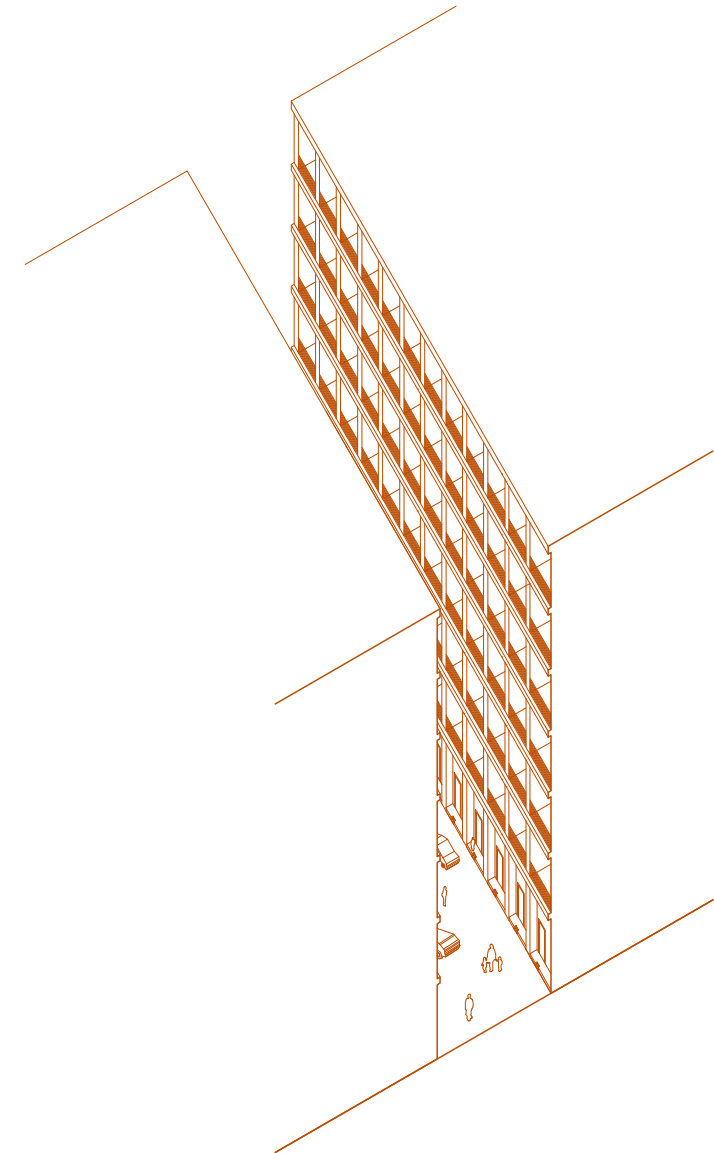
Il existe quatre types de rues dans la trame de Downtown Yangon.

Celles de 30 pieds (9m) de large, qui sont majoritairement résidentielles, fonctionnent principalement comme des axes piétons avec peu d'activités commerciales, qui se trouvent le cas échéant au rez-de-chaussée. On observe peu de passage de véhicules. Il s'agit des rues portant des numéros.

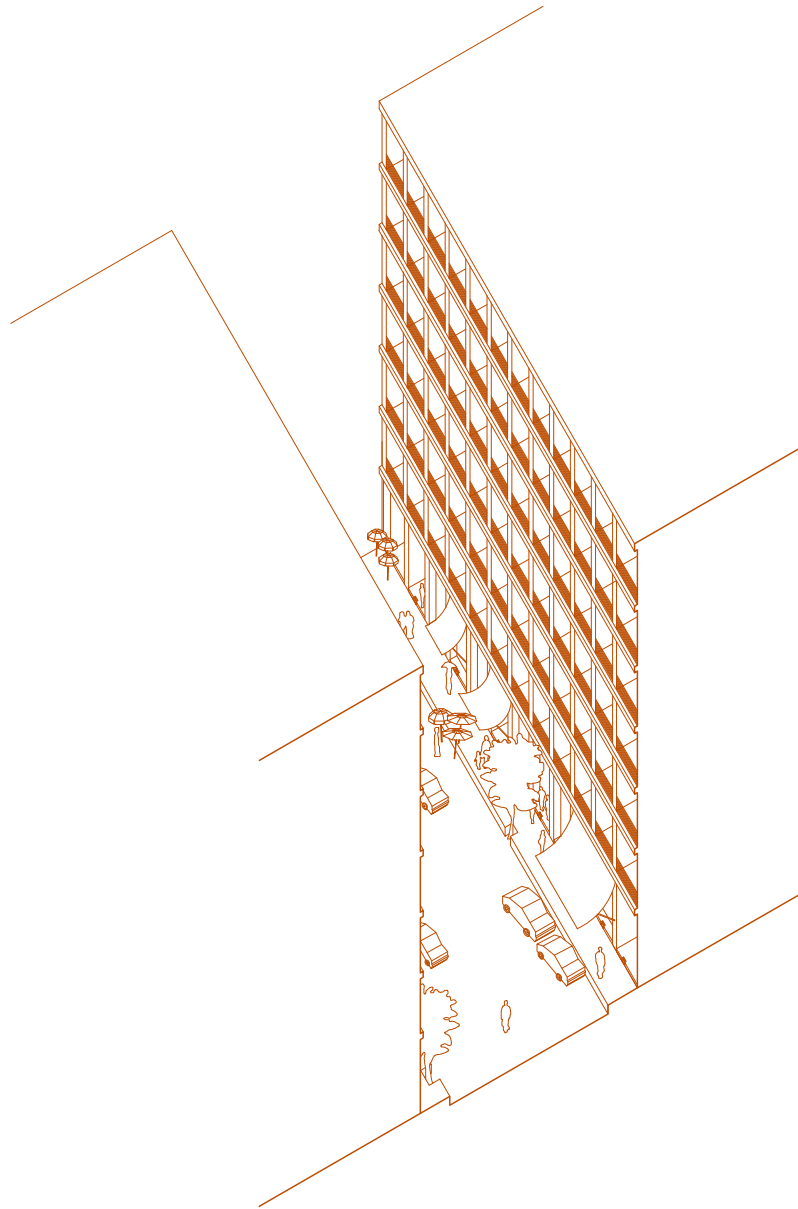
Viennent ensuite les axes de 50 pieds (15m) de large, qui présentent eux un mélange d'activités commerciales formelles ou informelles le long du trottoir, aux étages inférieurs, et résidentiel, aux étages supérieurs. Le trafic est plutôt lent mais peut être conséquent. Ces rues sont d'importants liens pédestres.

Des voies de 100 pieds (30m) de large, orientées Nord-Sud, telles Pansodan Road et Shwe Bonthar Street. Les activités commerciales prédominent bien que du résidentiel persiste aux étages supérieurs. Un trafic conséquent et à vitesse assez rapide a lieu, entrant en concurrence avec les flux de piétons.

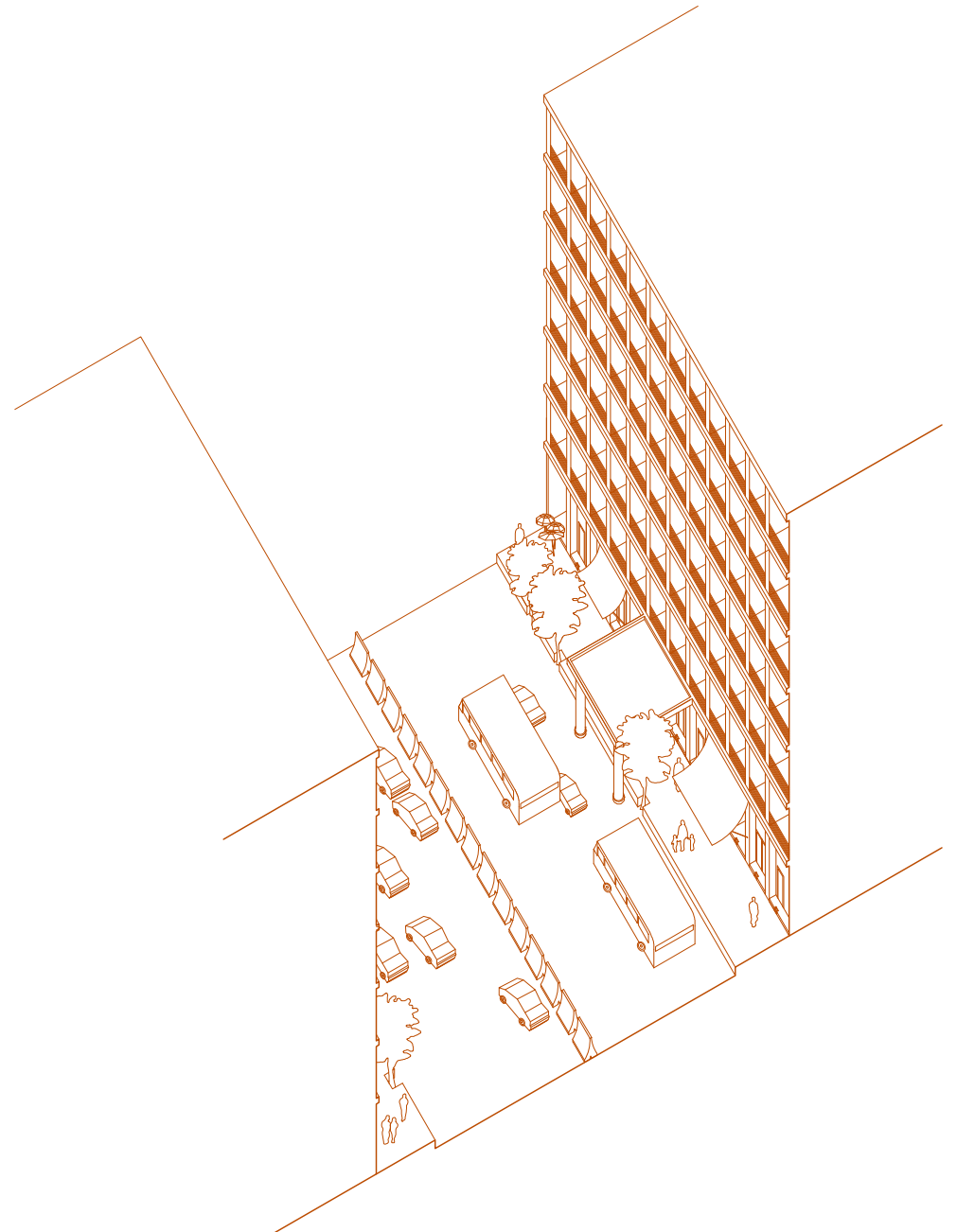
Enfin, les rues orientées Est-Ouest mesurent également 100 pieds (30m) de large, comme c'est le cas d' Anawrahta Road et Mahabandoola Road. Les activités qui s'y déroulent sont de la même nature que dans leurs égales orientées Nord-Sud. En revanche, ce sont ces axes qui comportent les flux de véhicules et de piétons les plus importants de la grille. Elles sont les voies principales adoptées par les lignes de bus, mais ne fonctionnent généralement pas très bien. Le trafic y est conséquent et rapide et les flux de piétons dans une situation de sécurité à améliorer.



Rue de 9m de large



Rue de 15m de large



Rue de 30m de large

Appropriation de la rue

«Habiter un lieu, est-ce se l'approprier ? Qu'est-ce que s'approprier un lieu ? A partir de quand un lieu devient-il vraiment vôtre ? Est-ce quand on a mis à tremper ses trois paires de chaussettes dans une bassine de matière plastique rose ?»²⁹⁵

Georges Perec, *Espèces d'espaces*

Comme c'est le cas dans la plupart des villes du Sud-Est Asiatique, la situation de haute densité urbaine génère de petits logements, où souvent plusieurs générations cohabitent. Les dimensions de ces espaces de vie individuels passant souvent en-dessous de ce que l'on considère comme acceptable en Europe²⁹⁶. Les jeunes actifs n'étant pas mariés vivent encore chez leurs parents. Ces logements «débordent» alors vers l'extérieur: apparaissent alors des espaces intermédiaires, produits de l'extension de l'intérieur vers l'extérieur, du privé sur la rue (on verra que cela s'applique autant au logement qu'au commerce). Le dedans s'étend sur le dehors à travers des comportements et objets domestiques: étendre son linge dehors, utilisation du «mobilier urbain» par les vendeurs et habitants. On parle dans ce cas de micro-urbanisme, où «l'ordinaire donne le ton à tous les artefacts»²⁹⁷. La haute densité urbaine fait qu'il y a un nombre plus restreint d'espaces publics, alors utilisés de façon plus intensive²⁹⁸.

Les objets peuvent appartenir à deux types de pratiques: domestiques ou spirituelles. En effet, quand on se promène dans la rue, il est autant possible de voir des ustensiles de cuisine sur du mobilier coloré en plastique que des jarres en terre cuite, abritées devant les bâtiments, qui contiennent de l'eau, mises à disposition pour tout un chacun et signe de bonne chance. On peut également observer une appropriation des arbres, on loge par exemple de petits autels en bois pour les *nats* (les esprits vénérés dans la culture birmane) dans de grands banians (sorte de figuiers), on peut aussi y placer des stands de nourriture, des luminaires (le néon est récurrent car offrant des possibilités infinies)²⁹⁹, et des objets à vendre y étant suspendus.

Ce n'est pas une exagération que d'affirmer que les trottoirs de Yangon sont encombrés: arbres, poteaux électriques, groupes électrogènes sont autant d'éléments qui participent à la difficulté de se mouvoir dans l'espace laissé aux piétons. De plus, la surface de la rue n'est pas sûre en raison d'un manque d'entretien et d'une mauvaise conception: un système de drainage inadéquat, et l'utilisation de

295. Georges Perec (1974) *Espèces d'espaces*, Galilée, Paris, p.50

296. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, P.29

297 RUZICKA-ROSSIER Monique (2012) *Tokyo: autrement ville*, Faces, p.6

298. MIAO Pu (2001) *Public Places in Asia Pacific Cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht: Kluwer Academic Publishersp.6-16

299. PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon, p.185





Fig.33



Fig.33 - Autels pour les nats

béton coulé ne permettant pas d'absorber les eaux de pluies, ce qui provoque des inondations localisées pendant la mousson.

La multifonctionnalité de la rue

Bien plus qu'en Europe, la rue asiatique présente une multi-fonctionnalité indéniable, une pluralité des activités. Elle est à la fois espace de communication, où divers moyens de transports et utilisateurs se croisent et se confrontent: taxis, bus, voitures, piétons; mais aussi extension de l'espace domestique comme mentionné précédemment. De même, une partie de l'économie a lieu dans la rue, la transformant en espace commercial. Les restaurants utilisant le trottoir afin d'y installer leur mobilier en plastique coloré (tellement caractéristique des rues en Asie du Sud-Est), les boutiques et échoppes dont la marchandise est exposée presque à même le sol, les magasins, sans vitrine, ouverts sur la rue, débordent aussi sur le trottoir, les vendeurs (ambulants ou non) et leurs paniers emplis de fruits, déplaçant leurs paniers colorés au gré des mouvements des clients potentiels. Intensité de rythmes et variété de l'utilisation. Atmosphère pleine de bruits, d'odeurs, de couleurs et de mouvements. En voici un aperçu en mots et en images.

- Des vendeurs de rue.
- Des diseurs de bonne aventure.
- Un revendeur de livres piratés.
- Des bâtiments coloniaux.
- Plusieurs mosquées.
- Un ou deux temples hindous.
- Quelques églises et une cathédrale.
- Des marchés de rue.
- Une chaîne de magasins japonais où tout est à 2000 kyats.
- Une *beer station*.
- Une boutique là depuis 1935, qui vend tous types d'objets en plastiques en gros.
- Une galerie.
- Un atelier d'encadrements.
- Un vieux *snack shop*.
- Un café extérieur.
- Un magasin de nattes.
- Un autre d'ustensiles de cuisine en acier inoxydable.
- Un vendeur de viande et légumes frais.
- Une échoppe proposant des paniers d'œufs en quantité.
- Un *teashop*.
- Une enseigne où l'on sert des nouilles depuis plus de soixante-dix ans.

Un ouvert où l'on trouve des fruits, légumes, fruits de mer et de la viande.
Des restaurants.
Des maisons de thé.
Des stands de rue.
Des fleuristes.
Encore des *teashops*.
Un endroit où manger des nouilles depuis la fin des années 1940.
Un salon de coiffure.
Un vendeur des lecteurs DVD qu'on trouve à présent partout.
Un petit atelier de réparation d'or.
Un buffet birman typique.
Un magasin de musique proposant des guitares acoustiques.
Un étal de boutons.
Un commerce de vélos.
Un dépôt de recyclage.
Un commerce d'ustensiles de cuisine en aluminium.
Des enseignes de téléphonie mobile.
Un *roti stall* (café indien).
Un autre magasin de musique.
Des vendeurs de bouteilles d'eau en plastique.
Des épicerie familiales.
De nombreux fournisseurs de robinetterie.
Un magasin de photo où on peut avoir son portrait tiré en moins d'une demie heure.
Une zone commerciale destinée aux produits chimiques et détergents.

Un stand présentant des haut-parleurs et régulateurs électriques de seconde-main.
Une enseigne offrant du thé et de la nourriture.
Une boutique de mariage.
Une librairie.
Un atelier de réparation de trishaws.
Un stand de mohinga, la soupe du matin traditionnelle.
De multiples lieux de restauration extérieurs.
Deux réparateurs de parapluies.
Un comptoir qui vend et achète de l'or et de l'argent.
Un cambiste.
Un barbier traditionnel.
Un antiquaire.
Un atelier de couture et de réparation.
Le premier KFC du Myanmar, en haut de Bogyoke Aung San Road.
Des enseignes «à la mode».
Des étals de tampons en caoutchouc.
Des *morning markets* de très bon matin, quand l'air est encore frais, où l'on trouve son bonheur en légumes frais, fruits de saison, poisson, objets de tout genre en plastique, chemises, robes, poisson fraîchement salé, ou déjà séché.
Des vendeurs de bétel en activité depuis 45 ans.
Un atelier où l'on répare l'acier depuis vingt ans.
Un homme et sa machine à écrire, installé sur le trottoir, proposant ses services dactylographiques.





A ce foisonnement déjà conséquent de stimulations sensorielles, s'ajoute une nouvelle couche, beaucoup plus récente: c'est la publicité, désormais omniprésente.

La commercialisation de la rue

La globalisation n'est plus seulement un phénomène lointain touchant les flux financiers ou technologiques. Elle pénètre aujourd'hui le quotidien de tout un chacun³⁰⁰. On a abandonné la sphère publique à l'«hégémonie d'une publicité manipulatrice et non plus principalement informative»³⁰¹, à but commercial. C'est la «capitalisation de la ville»³⁰², soit l'intention de tirer parti de la fabrication de la rue pour produire une nouvelle forme de capital.

Comme nous l'avions mentionné précédemment, les bâtiments issus du mur-rideau et du *Junkspace* sont coupés de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent. Leur seule relation à l'extérieur passant par de grands panneaux publicitaires. Ceci met en avant la commercialisation de toutes les surfaces disponibles, la marchandisation de l'espace public, de tout potentiel espace exposé aux foules.

L'avis d'un habitant était qu'il s'agissait toujours du même désordre dans la rue qu'il avait connu dans son enfance, mais qu'à présent, la moindre surface disponible était recouverte de publicité (nourriture, soda ou autre opérateur téléphonique). Ces mêmes éléments présents depuis toujours servant de support à des marques multinationales: parasols, bâches prodiguant de l'ombre aux vendeurs de nourriture s'étalant sur le trottoir, même les bancs des parcs sont sponsorisés, autrement, il n'y en aurait tout simplement pas.

Usages détournés

Selon une étude menée par la JICA et le Ministère Japonais des Territoires, Infrastructures, Transports et du Tourisme, Yangon possède une moyenne de 0,37m² d'espace public par habitant, soit dix fois moins que dans les villes voisines de Bangkok et Singapour³⁰³. De plus, malgré les 600 hectares de parcs³⁰⁴ que compte la ville, la plupart sont soit inaccessibles au public (comme c'est actuellement le cas des jardins du Secrétariat, en plein centre de Downtown), soit issus de développements semi-privés, donc comportant des frais d'entrée (Jardin zoologique de Yangon,

300. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, p.153

301. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.15

302. KOJI Taki (1994) *La maîtrise de la ville, Rhétorique de la rue*, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, p.293

303. Myanmar Times, *Public space dwindles in Yangon* (2015), <https://www.mmtimes.com/national-news/yangon/14683-public-space-dwindles-in-yangon.html>, consulté le 30.12.18

304. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.40



Fig.34



Fig.34 - Commercialisation de la rue

People's Park, Kandawgyi Lake). Les berges du lac Inya, l'un des symboles de la ville et la quintessence des quelques espaces gratuits de l'agglomération, ne sont en réalité accessibles au public que sur une très petite partie, à savoir 1,2km sur 22km au total³⁰⁵, le reste appartenant à des résidences privées, club d'aviron de l'université ou restaurant.

Alors, dans ce contexte de privatisation, de marchandisation de l'espace public, les habitants trouvent toujours un moyen de détourner les espaces encore disponibles. A l'aide d'une certaine informalité et de créativité, de nouveaux espaces font leur apparition: espaces autres, pratiqués collectivement, ne pouvant pas forcément être qualifiés de publics ou privés, d'intérieurs ou extérieurs. Ces espaces sont hybrides et toujours expérimentaux.

Les back alleys

Les bâtiments sont en relation avec la rue passant devant leur façade, mais également avec l'espace les reliant à leurs voisins. Ces espacements sont les *back alleys*: des espaces résiduels entre les bâtiments des blocs de Downtown. De proportions étroites mais relativement longs, ces espaces sont généralement accessibles par un seul de leurs côtés courts. Ils possèdent un statut particulier, puisqu'ils ne sont ni privés, ni publics. Jusqu'à présent, la majorité de ces lieux était insalubre, infestés de rats et emplis d'ordures par les habitants peu concernés.

Le bureau d'architecture Doh Eain, en partenariat avec le YCDC (Yangon City Development Committee), développe des projets afin de les nettoyer (mise en place de grandes bennes à ordures pour que les habitants ne jettent plus leurs déchets dans ces espaces) et de les revaloriser. Ils y installent ensuite du mobilier, y peignent des fresques murales.

Dans un contexte où, comme mentionné précédemment, la pression immobilière est forte et le terrain Downtown devient de plus en plus prisé, ces espaces intermédiaires deviennent très intéressants à exploiter. Une fois réaménagés, ils se transforment en lieux partagés, communautaires, praticables par les habitants et les enfants pouvant y jouer en sécurité, à l'abri des voitures. Les riverains ayant des fenêtres donnant sur ces *back alleys* les ouvrant, à présent que l'air y est moins insalubre.

D'autres usages alternatifs se développent dans la ville. Ils se basent sur des infrastructures existantes, dont l'utilisation est détournée ou complétée par les utilisateurs, sans pour autant entraver la fonction initiale. Cette cohabitation de différentes fonctions est liée à la densité, au rythme de la ville. Cette condition urbaine mène à des situations inimaginables ailleurs, en particulier en Europe. Par exemple, le fait qu'un cours de méditation ait lieu au croisement du grand axe

305. Ibidem, p.126



Fig.35

Fig.35 - Projet réalisé par le bureau Doh Eain

de Pyay Road et de Shin Saw Pu, à 6h40 du matin, soit l'heure de pointe, avec des véhicules de tous les côtés. Il est possible de citer deux exemples illustrant ces pratiques incrémentales.

Le GyoByu pipeline

Dans un premier temps, le GyoByu pipeline. Cette infrastructure longue de 9,8km, date de la période britannique, et servait à distribuer l'eau traitée par une station près du réservoir de Gyo Byu, au nord de la ville³⁰⁶. Toujours en usage actuellement bien que détérioré, le conduit a été reconverti par les communautés vivant aux alentours. Un usage informel a été mis en place par les habitants. Ces derniers l'utilisent comme axe de circulation à part entière, car il se trouve que le conduit traverse un quartier où il n'y a pas de moyen d'accès plus pratique. Il est alors plus direct d'emprunter le pipeline. Les habitants ont construit avec des moyens rudimentaires quelques petits aménagements, telles des marches pour en faciliter l'utilisation.

Le conduit sert simultanément de lieu de rassemblement, où les jeunes se retrouvent, font de la musique, font du sport (un terrain de chinlone, le sport national birman, est installé sur le bord du pipeline), de moyen de déplacement des habitants vers leur lieu de travail ou encore d'abri pour des familles sans-abri.

Les flyovers

Le second exemple à mentionner est l'utilisation du dessous des *flyovers* (voies de circulation surélevées). Ces constructions, dont la construction remonte à 2015, permettent d'enjamber un carrefour chargé, et ont été mises en place dans une tentative de fluidifier le trafic dense dans certains points particulièrement critiques de la ville, comme par exemple au niveau de Hledan Junction ou à l'intersection entre Pyay Road et Bagaya Street. Il est probable que cette typologie s'inspire de ce qui a été fait à Bangkok par exemple; la différence étant que dans la capitale thaïlandaise ce sont des tronçons entiers d'autoroute qui sont surélevés, alors que dans notre cas, ces constructions ne sont localisées qu'au niveau de carrefours.

L'usage des espaces résiduels entre la route surélevée et le sol peut être observé presque systématiquement lorsqu'on rencontre ce type de construction. En effet, ce sont des espaces à l'accessibilité illimitée (pas d'horaires d'ouverture), gratuits (contrairement aux parcs de la ville, qui sont pour la majorité payants) et permettant d'être abrité du soleil ou de la pluie. Alors, même s'ils sont à proximité des voitures, ces espaces présentent une multiplicité d'utilisations, et donc d'appropriation par les habitants. Des enfants y jouent, des terrains de football et skatepark sont

306. BLUE TEMPLE (2017) *Pipeline, Gyo Byu Initiative*



Fig.36



Fig.37

Fig.36 et 37 - Utilisations du Gyo Byu pipeline

improvisés, certains lisent, font la sieste, se retrouvent entre amis, mangent. Un projet pilote, le Flyover Project, a été mis en place récemment, issu d'un partenariat entre le Yangon Region Government et l'Ambassade de France. Son but étant de valoriser et encourager le développement et l'usage d'espaces émergents de ce genre³⁰⁷.

Le regard pessimiste dira que notre époque se caractérise par la domination du visuel, la privatisation, la hausse de la sécurité, du profit, la consommation, l'individualisme, le rayonnement de l'automobile et le retrait des piétons de la rue³⁰⁸. Il est vrai que la rue tend à être monopolisée par les hôtels de luxe, beaux immeubles de bureaux et centres commerciaux. Mais, malgré l'augmentation des déplacements des urbains, la polarisation des activités et l'ambiance générale qui tend à l'efficacité des réseaux, la rue ne deviendra pas un pur espace à but communicationnel. En effet, bien que réduits, les espaces publics, ou pratiqués collectivement subsistent voire émergent sous de nouvelles formes, preuve que l'urbanité est toujours dans les rues.



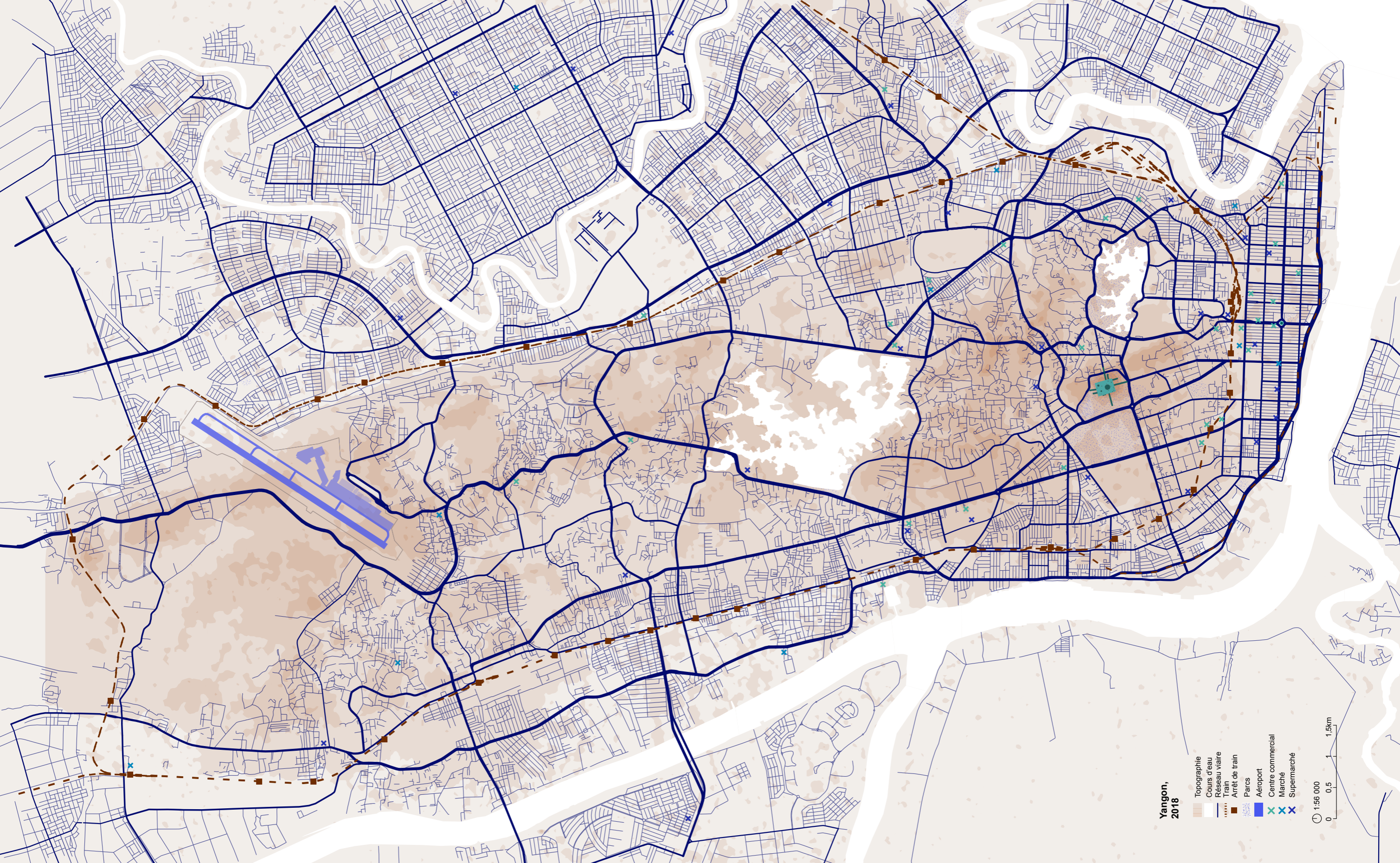
307. <http://flyoverartproject.tumblr.com/fbclid=IwAR2NI81oDAQ6lI9XbMEIHNg78wR6llgP33YqmRGxDVPSEQGfxBWL097LctY>

308. BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, p.80



Fig.38

Fig.38 - Skatepark près d'Inya Lake



**Yangon,
2018**

- Topographie
- Cours d'eau
- Réseau viarie
- Train
- Arrêt de train
- Parcs
- Aéroport
- Centre commercial
- Marché
- Supermarché

1:56 000
0 0,5 1 1,5km

A. Contexte: Le Yangon Heritage Trust

Le Yangon Heritage Trust est un organisme indépendant, non-gouvernemental, qui se définit comme un centre du bâti urbain et de gestion du patrimoine culturel. Il est actuellement le seul organisme qui s'occupe des problématiques de patrimoine urbain à Yangon. Il fut créé en 2012, en réaction à la première vague de démolition d'édifices coloniaux de Downtown, initiée au moment de l'ouverture du pays, liée à la flambée de l'immobilier et aux pressions associées à un développement urbain rapide. Le YHT veille à ce que Yangon se modernise sans perdre son patrimoine unique. L'organisme affirme sa volonté d'éveiller la conscience vis-à-vis de ces thématiques chez les habitants. Il établit alors une liste patrimoniale et définit des aires de conservation, telles que la Downtown Conservation Area et sa haute concentration de lieux historiques emblématiques, afin de protéger cet héritage menacé par la pression immobilière qui s'y exerce.

Actuellement, la tendance très majoritaire en Asie consiste à démolir les vieux bâtiments, car la mentalité conçoit l'avenir comme plus important que le passé. En effet, Singapour, Hong Kong, Manille et Jakarta par exemple ont perdu des pans considérables de leur ville historique en raison de politiques de développement de croissance et d'urbanisation ayant eu lieu lors des cinquante dernières années³⁰⁹. Et ce, sous la forme de vagues de démolitions non-réglées.

Yangon se développant avec un certain décalage par rapport à ses voisins, cette situation permet à la ville d'observer ce qu'il s'est fait ailleurs afin d'éviter de reproduire les erreurs de planification urbaine des pays de la région. Ajouté au fait que le contexte politico-économique des dernières décennies a, d'une certaine manière, contribué à la préservation du patrimoine de la ville, faisant de Yangon la ville du Sud-Est asiatique possédant le plus d'édifices coloniaux encore relativement en état³¹⁰. De plus, Yangon se différencie de ses voisins en restant, au contraire, peut-être un peu plus attachée à ses bâtiments historiques.

Mais actuellement, la ville subit une importante pression immobilière visant à construire des espaces commerciaux et résidentiels, autant destinés aux touristes qu'aux classes moyennes en train de se développer, et la population croissante en général³¹¹. Le YHT tend alors à la protection et la revalorisation du patrimoine colonial de la ville, tout en visant à ce que Yangon ne devienne pas un musée figé à ciel ouvert³¹². Ceci passe tout d'abord par la réhabilitation des bâtiments coloniaux, quasi-exclusivement par des investisseurs privés pour en faire des hôtels de luxe, ou

309. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.16

310. KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, p.15

311. Ibidem, p.219

312. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.4

sièges administratifs de nouvelles entreprises s'implantant au Myanmar. Mais cela concerne aussi le paysage urbain, les quartiers, parcs, traditions et communautés. Et ce, dans l'optique de conserver ce que le YHT nomme la forte identité urbaine de Yangon.

Le YHT souhaite alors inclure tous types d'acteurs dans la conception et l'implémentation de sa stratégie: des décideurs à l'échelle nationale au grand public, vendeurs de rue, habitants de la ville et commerçants. La volonté étant de leur faire percevoir une image positive de ce que Yangon pourrait être et d'encourager un esprit civique. L'organisme souhaite également faire prendre conscience aux habitants de la valeur du patrimoine de la ville, comme la représentation d'une histoire et d'une identité culturelle communes.

B. La ville: Vers une nouvelle métropole régionale ?

La ligne directrice des actions développées par le YHT a pour finalité de faire de Yangon une ville compétitive à l'échelle régionale. Notamment en misant sur un aspect de ville *liveable*, agréable à vivre, image qui permettrait d'attirer des investissements, futurs talents et entreprises. Ce qui ferait de Yangon un pôle régional dont l'économie serait basée sur le savoir et la créativité, ainsi que les industries dans les domaines de l'innovation et des services. Et ce en améliorant le *streetscape* et en augmentant l'offre d'espaces publics.

Le YHT aspire au développement d'une ville compacte et connectée. Ceci en augmentant la densité, et en s'appuyant sur un bon réseau de transports, passant par l'amélioration du *Circular Train*, la diversification et l'amélioration du système de bus (en augmenter la fréquence, repenser les arrêts de bus, rationaliser les circuits en fonction de la demande, payer les conducteurs à tarif fixe et non plus suivant le nombre de courses qu'ils effectuent), utilisation de la rivière en développant des liaisons par ferry et bateaux-taxis, reliant Downtown au reste de la zone métropolitaine, fournir des rues piétonnes (il a été démontré que la piétonnisation fait augmenter les ventes des commerces) et des voies cyclables. Réintroduire les trishaws et vélos, moyens de transports plus écologiques, et essayer de relancer l'habitude de marcher afin de réduire la dépendance à la voiture.

L'organisme souligne le cercle vicieux cher et peu durable auquel fait face la majorité des villes, à présent dépendantes des voitures. Elles se retrouvent à construire toujours plus de routes pour répondre à la demande du trafic grandissant.

L'objectif serait alors d'éviter que Yangon ne s'enferme dans cette logique. Une des autres vues du YHT est la limitation de l'étalement urbain, ce qui permettrait de conserver des terres cultivables, à l'heure où la sécurité alimentaire va devenir un enjeu majeur.

Tourisme, culture et patrimoine

Le YHT vise également à faire de Yangon une destination touristique privilégiée, visant autant le tourisme international que local. L'organisme voit en Yangon un potentiel centre pour les arts et la culture. Ceci passe, dans un premier temps, par la réhabilitation et la remise en valeur du patrimoine existant.

L'idée étant de faire revivre des lieux de culture emblématiques, tel le cinéma de Waziya Theatre, transformer les hangars du *Waterfront* en programmes dirigés vers l'art et la culture, par exemple le premier Museum of Modern Art du Myanmar, qui pourrait accueillir des espaces de performances artistiques, des théâtres, une salle de spectacle et une salle de concert. Puis par le développement de nouveaux espaces destinés à des expositions, ou autres événements culturels sous la forme de petits musées, de galeries et de lieux d'intérêt pour les locaux et les visiteurs.

Depuis la période coloniale, plusieurs gouvernements successifs ont tenté de faire disparaître les traces de l'histoire politique du Myanmar. L'organisme croit au fait qu'il soit nécessaire d'assurer l'accès à ces données historiques à la population tout comme aux visiteurs. Sont émises les pistes d'archives, de *Memory Hubs*, de musées (le Yangon City Museum pourrait par exemple être créé), de *community centers* et de points d'information destinés aux touristes. L'information répandue dans la ville ayant déjà été initiée à travers la création du système de plaques bleues du YHT dans Downtown.

Espaces verts

Les espaces verts accessibles au public sont un des éléments majeurs de la stratégie de développement d'équipements publics du YHT. Une intervention d'envergure est proposée sur le *Waterfront*, jusqu'alors sous-utilisé, en plus d'être presque entièrement inaccessible au public. Il serait repensé pour l'usage public, comporterait deux nouveaux parcs publics, soit 700m en continu d'espaces verts, le long des édifices coloniaux de la Strand Road, dans la perspective de révéler une face de la ville jusqu'alors oubliée. Les constructions seraient restreintes à une faible hauteur, les entrepôts reconvertis à des buts commerciaux et culturels, comme mentionné plus tôt. Yangon serait à nouveau tournée vers la rivière.

En ce qui concerne les parcs, leur accessibilité serait à améliorer. Ceci consistant en l'augmentation du nombre et de la régularité des points d'entrée, le retrait des clôtures des parcs, la suppression des frais d'admission et le contrôle des activités commerciales à l'intérieur des parcs.

Enfin, à une échelle plus domestique, à savoir celle du quartier, le YHT propose de fournir à chacun d'eux des aires de sport comme des terrains de chinlone et de football avec pour objectif de renforcer les communautés locales.

A propos du bâti

En ce qui concerne le bâti, l'organisme est conscient que l'expansion urbaine va continuer d'avoir lieu. Il s'agit donc de l'encadrer. Par exemple, le développement de tours serait concentré dans les parties nord, est et ouest de la ville, dans la perspective de préserver le centre historique. Les zones résidentielles historiques de Windermere Estate et dans la Golden Valley seraient conservées telles quelles et l'on y maintiendrait un faible taux de services et commerces. Enfin, au regard des nouveaux projets immobiliers à venir, il sera conseillé qu'ils soient dotés de balcons afin d'entretenir une relation avec la rue.

C. La rue: Améliorations et revalorisation

La place du piéton

Dans la vision du YHT, Yangon serait une ville (plus) verte et piétonne. Ils planifient des rues le long desquelles des portiques et des arbres offrent de l'ombre. Il est même précisé que les espèces d'arbres seront choisies afin d'être le plus appropriées au climat et que leur ramure offre le maximum d'ombre possible, dans certains cas, ou ne s'étende pas trop afin de ne pas obstruer la façade des bâtiments à proximité, dans d'autres situations.

De larges trottoirs, où aurait été installé du mobilier urbain, seraient praticables par les piétons et vélos. Les vendeurs seraient encadrés et les poteaux électriques repensés afin d'assurer la priorité aux piétons sur les trottoirs. Quant à eux, les panneaux publicitaires seraient interdits dans l'espace public.

Des zones stratégiques comportant des édifices de grand intérêt touristique seraient définies et l'idée serait de relier l'ensemble de ces points par un système de voies piétonnes et cyclables. Le YHT souhaiterait également remplacer les *overpasses* (passerelles surélevées) par des passages piétons peints au sol ainsi que des feux de signalisation.

Un contrôle de la pollution auditive des espaces publics serait mis en place et la propreté des espaces publics serait assurée par la mise à disposition de containers à ordures publics.

La place des habitants

Dans une version idéale de gouvernance, les habitants seraient engagés dans le processus de développement urbain. Des campagnes de sensibilisation et d'information à la population auraient pour but de modifier les mentalités et habitudes des citoyens. Ils seraient alors probablement plus engagés dans l'entretien des espaces publics, ce qui en améliorerait la propreté et la qualité. Plus en détail,

ces mesures ciblent par exemple les débris laissés à même le sol, les crachats de bétel dans la rue, l'information quant aux répercussions sur la santé de l'insalubrité dans les *back alleys*.

Dans les dix à quinze prochaines années, malgré la pression immobilière, le YHT croit au fait que Yangon doit continuer de fournir à ses habitants des logements décentes et à des prix abordables. Et ce, avec l'objectif que le développement de la ville bénéficie également aux classes moyennes et moins favorisées.

En effet, la plupart des nouveaux habitants seront des travailleurs, migrant des zones rurales³¹³. Or, il a été observé que le manque de logement abordable dans d'autres villes d'Asie avait mené à la constitution de zones de bidonvilles³¹⁴.

Afin de parer à cette situation, une allusion est faite au cas de Singapour. La cité-Etat ayant implémenté un système de quota ethnique, permettant d'éviter la ségrégation raciale, ainsi qu'une politique favorisant le mélange de foyers à revenus variés dans les mêmes ensembles d'habitation.

Le YHT souhaite également veiller à ce que les communautés (hindoues et chinoises par exemple) ne soient pas expropriées et déplacées hors de Downtown suite à la spéculation immobilière. Aux yeux de l'organisme, il est en effet crucial de conserver cette diversité existante, trait caractéristique de Yangon. Le théoricien de l'urbain Richard Florida affirme que l'ouverture d'une ville à différentes cultures, religions et orientations sexuelles joue un rôle majeur dans son développement économique³¹⁵. Yangon pourrait alors être un exemple d'inclusion de la diversité culturelle dans sa politique de planification.

Vers la gentrification ?

Le Yangon Heritage Trust prend pour mission de préserver le patrimoine historique de la ville ainsi que d'aménager des endroits d'intérêt touristique. En effet, l'organisme mise sur le tourisme comme l'un des principaux apports économiques pour la ville.

Simultanément, l'élévation de la qualité de vie des habitants est prise en compte: amélioration des infrastructures de transport, des conditions de salubrité, augmentation de l'offre d'espaces publics et d'espaces verts par exemple. Ceci laisse penser que cette stratégie tend de façon sous-jacente à une progressive gentrification. Néanmoins, le YHT semble vouloir conserver la diversité sociale et ethnique existant dans le centre historique.

313. Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*, p.128

314. Ibidem, p.39

315. FLORIDA Richard (2003) *Cities and the Creative Class*, Routledge

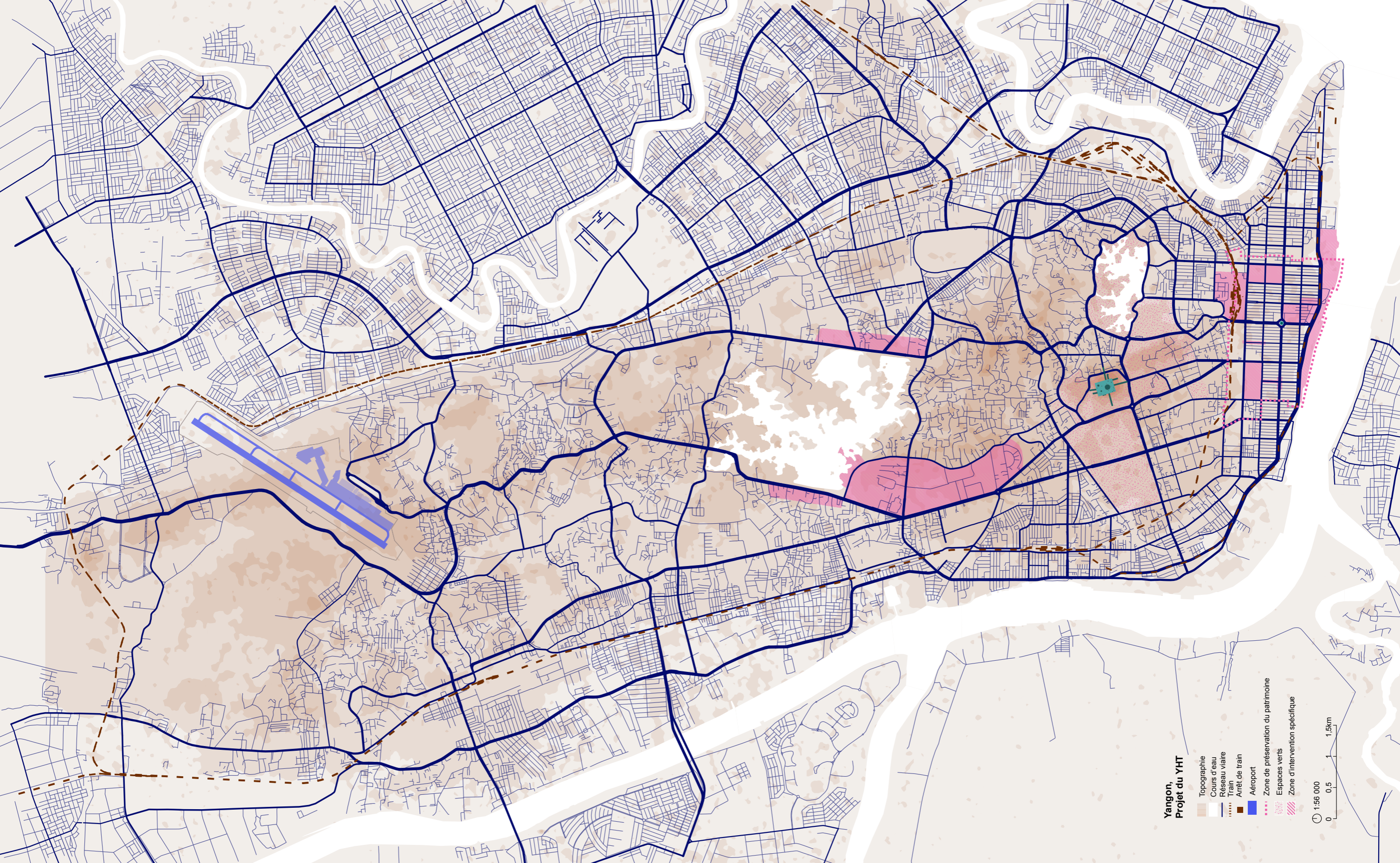
Cet ensemble de conjonctures mènent à penser à David Harvey et sa théorie selon laquelle le développement de la ville a toujours permis, à travers l'histoire, d'endiguer les crises politiques, économiques et sociales susceptibles d'avoir lieu³¹⁶.

Dans le cas présent, la stratégie que souhaite mettre en place le Yangon Heritage Trust s'approche alors du concept de pacification by cappuccino de la sociologue de l'urbain Sharon Zukin. Dans son livre *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, cette dernière commence par mettre en opposition deux tropes qu'elle nomme la corporate city, caractérisée par un renouvellement urbain drastique et la construction massive d'infrastructures routières, et le type du urban village³¹⁷, soit une expérience pensée comme totalement différente, englobant des notions d'interactions sociales à l'échelle proche, du quartier, de communauté autonome. Si l'on parlait de New York, il s'agirait de la confrontation entre Robert Moses et Jane Jacobs. Ce que dénonce la professeure de sociologie, c'est le fait qu'au final les deux modèles convergent vers la même finalité de gentrification, comme une sorte d'homogénéisation des activités, commerces et espaces publics de la ville. Et ce, en nuisant voire en poussant les résidents de longue date à s'en aller et en engendrant la perte du caractère réel, de l'authenticité³¹⁸ du quartier.

316. HARVEY David (2003) *Debates and Developments, The Right to the City*, International Journal of Urban and Regional Research

317. ZUKIN Sharon (2009) *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford University Press

318. Sharon Zukin, *On her book Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places* (2009) http://rorotoko.com/interview/20091216_zukin_sharon_on_naked_city_death_life_authentic_urban_places/?page=1, consulté le 30.12.18



**Yangon,
Projet du YHT**

- Topographie
- Cours d'eau
- Réseau viarie
- Train
- Arrêt de train
- Aéroport
- Zone de préservation du patrimoine
- Espaces verts
- Zone d'intervention spécifique

1:56 000
0 0,5 1 1,5km

Nous sommes à l'ère des réseaux, l'espace contemporain est celui des connexions³¹⁹. La ville moderne descend de la période industrielle, sa morphologie est issue des réseaux de transports, voies de circulation, système de distribution d'eau, canalisations. A l'heure de l'expansion des villes et de l'urbanisation de la population mondiale, les métropoles passent sur le devant de la scène politique et économique. Leur forme restant étroitement liée aux réseaux: les périphéries se développent là où les axes de communications et moyens de transports sont planifiés par les autorités. La globalisation obligeant, à présent les villes sont également reliées entre elles au sein d'un réseau transnational, chacune ayant sa spécificité. Ceci permettant une certaine optimisation, réponse face au système de fonctionnement capitaliste ambiant.

Après des décennies d'autarcie, le Myanmar est aujourd'hui en mutation. Yangon, son ancienne capitale, mais toujours sa première ville par sa démographie et ses activités économiques, se retrouve au centre des enjeux de développement du pays, à la fois économiques, politiques et sociaux.

Ce contexte d'ouverture du pays fait que nous sommes actuellement en train d'assister à un moment charnière du développement du Myanmar et de sa ville principale. Quels vont être les choix des autorités ? Comment la ville va-t-elle muter ? Une tabula rasa va-t-elle avoir lieu comme ce fut partiellement le cas autrefois ?

Par le passé, nous avons pu constater qu'un grand changement telle que l'arrivée des colons britanniques avait bouleversé le visage de la ville. Ces derniers ont vu dans le petit port commercial d'une province des Indes britanniques le potentiel de devenir un point stratégique majeur de leur politique coloniale et ont donc commencé son développement à plus grande échelle. L'établissement de la ville (trame orthogonale, grandes interventions infrastructurelles, approche hygiéniste et fonctionnelle) est avant tout un projet, une démonstration idéologique. Yangon devient la ville coloniale par excellence, bien au-delà de son architecture impériale.

Après plusieurs guerres anglo-birmanes, le pays acquiert son indépendance en 1948. La population espère assister à un changement de paradigme, moins de discrimination et plus de dignité. C'est malheureusement une illusion : une certaine continuité s'effectue entre les entreprises et desseins britanniques et ceux de la nouvelle classe dominante post-coloniale. Répression, violence et contrôle des espaces publics s'ensuivent. On change le nom des rues afin de faire revivre un sentiment de fierté nationale. La rue est définitivement un instrument politique et militaire. Parallèlement, la ville s'étend néanmoins progressivement, en partie grâce à la mise en place de Circular Train, qui façonne l'étalement urbain.

319. CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan

Puis, au début des années 2010, la junte s'assouplit, le pays consent à une ouverture progressive, ce qui mène à la fin de l'isolation sur la scène politique internationale et à la levée des sanctions économiques et commerciales qui s'appliquaient au pays. C'est l'arrivée des investisseurs étrangers, qui voient le haut potentiel de ce pays aux quelques 50 millions d'habitants. S'ensuivent la flambée des prix de l'immobilier, pléthore de constructions sans aucune réglementation pour les encadrer. Ajouté à cela l'entrée en jeu des médias, qui façonnent un imaginaire de la modernité, elle-même impactant l'architecture de la ville.

On veut alors des tours, du verre, de l'acier, de l'air conditionné et des voitures. Les centres commerciaux sont les nouveaux espaces publics, proposant des rues intérieures génériques, climatisées et aseptisées. On tend à la privatisation des espaces, on recherche des capsules de sécurité, de propreté. Alors, ce qu'il se passe à l'extérieur, de l'autre côté des portes automatiques, devient incompatible avec les nouvelles aspirations de modernité. Cette forme de désordre liée au modèle initial, à savoir la rue comme lieu de vie au-delà d'un simple espace de transition, expression de la culture locale entre en opposition face au modèle corporate, capitaliste. La rue commence déjà à changer: elle est à présent commercialisée, la moindre de ses surfaces étant recouverte de publicité. Pour l'instant, ces pratiques précédant l'entrée dans l'ère de la globalisation subsistent, car réellement ancrées dans la culture. Mais pour combien de temps encore ? Si les autorités en place (officiellement un gouvernement civil, en réalité composé de militaires à la retraite) décident que ces activités plus ou moins informelles deviennent illégales, elles seront chassées du jour au lendemain des rues du précieux Downtown, destiné au tourisme, nouvel apport économique bien prometteur.

Et à présent, que va-t-il advenir dans les prochaines années de Yangon ? La ville changeant tellement vite, dans cinq ans, elle peut avoir rattrapé son retard sur ses voisines, avec lesquelles les autorités souhaitent la faire entrer en compétition. Ils imaginent le potentiel de la première ville birmane comme la prochaine métropole régionale, projetant une ville agréable à vivre, verte, accueillante pour les touristes et les investisseurs étrangers. Une ville basée sur la culture, tirant parti de son patrimoine qu'on aura soigneusement conservé, de son *Waterfront* aménagé, de sa multitude d'espaces verts qui auront été repensés. On tend gentiment à la gentrification, mais en même temps, on ne peut leur reprocher de souhaiter une ville agréable, propre, sanitairesment acceptable, plus sûre et moins dépendante des voitures.

Issue des réflexions théoriques menées dans ce travail, une piste serait de revenir à l'espace de contact dont parle Choay: «Une fois esquissé l'espace de connexion, qui devint le cadre de nos activités aux abords du XXI^e siècle, la question se pose de l'ancien espace de contact. Appartient-il désormais au passé? Ou tout au moins, l'intériorisation de l'espace que nous avons vue se poursuivre depuis le XVII^e siècle, les progrès de l'individualisme, ne le relèguent-ils pas exclusivement à l'intérieur

des organes spécifiques de la société contemporaine, sièges des multiples communautés hétérogènes entre lesquelles éclate la vie de l'homme contemporain? En bref, le contact sera-t-il circonscrit dans l'espace intérieur toujours plus complexe des communautés de travail (usines, immeubles de bureaux, centre de recherche, hôpitaux, universités), de la communauté familiale (maison ou appartement), des communautés de consommation (supermarchés et drugstores), de circulation (gares et aéroports), de loisirs (centres culturels, salles de spectacles, musées, clubs sportifs)? Ou bien, l'ancien espace de contact urbain, plus extérieur et moins instrumental, est-il irremplaçable pour un apprentissage, une information non plus du savoir ou des institutions, mais des relations interpersonnelles de base, celles qui contribuent à former la personne ?»³²⁰.

Initiative de passer du grand réseau de connexion, si caractéristique de notre temps, à un «petit circuit de contact»³²¹, remettre l'accent sur ces points de contact dans le réseau qu'est à présent la ville: «Autour des nœuds – lieux de communication entre le global et le local, lieux d'échange d'un réseau à l'autre, mais aussi d'échange commerciaux et culturels, lieux d'ouverture de la métropole vers le monde extérieur»³²².

Volonté de (re)trouver des lieux urbains à caractère réellement public, ouverts³²³, accessibles à tous et le moins possible commercialisés. On imagine le retour de l'expérience physique, phénoménologique de la ville: «La modernité avait exclu la présence du corps de la ville; voici que la phénoménologie contemporaine le remet au centre de cette expérience. Se rattacher de nouveau à l'expérience et au quotidien [...] retrouver le sens ordinaire des choses, leurs caractères tactiles, olfactifs et sonores.»³²⁴

La stimulation de la ville passe également par l'expérience de la diversité, de l'inattendu, de la sérendipité, comme «les possibilités et les occasions de rencontres non programmées et non immédiatement fonctionnelles»³²⁵. Le vécu de la ville, de la rue dépasserait la conception du simple axe de transport mais serait une immersion dans un espace urbain, construit à part entière. Vecteur d'urbanité, la rue multifonctionnelle aux activités et utilisations intenses serait alors de retour.

320. Ibidem, p.110

321. Ibidem, p.116

322. SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses, p.249

323. PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris, p.105

324. SENNETT Richard (1994) *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*, Norton, New York

325. ASCHER François (2007) *La ville, c'est les autres – le grand nombre entre nécessité et hasard*, Aire de Paris, CCI, p.124

Sont présentées ici des pistes de réflexion quant à la continuité de ce travail, sous la forme d'un projet d'architecture.

1- Volonté d'aller à l'encontre de la tendance actuelle à l'introversion, l'intériorisation des espaces publics. Même s'ils sont issus de PPP (Public-Private Partnership), proposer des espaces ouverts et réellement accessibles à tous, sans qu'ils soient commercialisés ou associés à la consommation.

2- L'idée serait de trouver un site dans une zone tampon, intermédiaire entre Downtown, déjà centre de multiples pressions et enjeux, et le reste de l'agglomération. La zone envisagée se trouverait probablement dans «l'enceinte» du Circular Train. En effet, la ville s'étend mais devrait plutôt se densifier dans la limite actuelle de son agglomération. Comme dirait Sébastien Marot: «Le siècle n'est plus à l'extension des villes mais à l'approfondissement des territoires.»³²⁶ Cette condition urbaine, déjà ancrée dans un tissu existant permettrait de bénéficier et de tirer des liens de voisinage, relation physiques et visuelles avec les alentours.

3- Prise en compte du contexte culturel, des pratiques de la ville birmanes, travailler avec la multifonctionnalité, l'intensité d'utilisation des espaces, comme une version autre de la culture de la congestion³²⁷.

4- Au regard de la forme, l'enjeu sera de trouver un compromis dans le but de ne pas tomber dans l'objet non seulement isolé, mais également générateur de gentrification dans un aire donnée. La réponse se trouve peut être à nouveau dans la notion de réseau : équilibre à trouver entre les points de contact et leurs liens, leurs relations. Les relations primant sur les objets, ou une pluralité de petits nœuds³²⁸ dans la ville?

326. MAROT Sébastien (2010) *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, Editions de la Villette, Paris, p.131

327. KOOLHAAS Rem (1978) *New York Délire*, Editions Parenthèses, p.125

328. MIAO Pu (2011) *Brave New City: Three Problems in Chinese Urban Public Space since the 1980s*, Journal of Urban Design, p.185

Livres et publications

ASCHER François (2005) *A propos du Mangeur hypermoderne*, Libération

ASCHER François (2006) *De la gouvernance des métropoles à la gouvernance des rues*

ASCHER François (2007) *La ville, c'est les autres – le grand nombre entre nécessité et hasard*, Aire de Paris, CCI

ASCHER François (2009) *Organiser la ville hypermoderne*, Editions Parenthèses

BANSAL Ben, FOX Elliott, OKA Manuel (2015) *Architectural Guide, Yangon*, DOM publishers, Berlin

BATAILLE Georges (1929) *Architecture, Dictionnaire Critique*, Documents

BENJAMIN Walter (1939) *Paris, Capitale du XIXeme siècle*

BEVERLEY Eric Lewis (2011) *Colonial urbanism and South Asian cities*, Social History

BLUE TEMPLE (2017) *Pipeline, Gyo Byu Initiative*

BOUCHER Nathalie (2011) *Vies et morts des espaces publics à Los Angeles, Fragmentation et interactions urbaines*, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société

BOYER Christine (1996) *The City of Collective Memory*, MIT Press

BUCHANAN, *Burma Journal* (India Office, Home Miscellaneous Series, 687)

CALVINO Italo, (2002) *Les villes invisibles*, Gallimard

CASTELLS Manuel (2005) *Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age, dans Comparative Planning Cultures*, Routledge

CHOAY Françoise (2003) *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Skira editore, Milan

CORBOZ André (1983) *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Editions de l'Imprimeur, Besançon

EDWARDS Penny (2006) *Grounds for protest: placing Shwedagon pagoda in colonial and postcolonial history*, Postcolonial Studies

FLORIDA Richard (2002) *The Rise of the Creative Class: and How it's transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, Basic Books, New York

FLORIDA Richard (2003) *Cities and the Creative Class*, Routledge

FLUTSY S. (1994) *Building Paranoia: The proliferation of interdictory space and the erosion of spatial justice*, West Hollywood: Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design

FOUCAULT Michel (1984) *Dits et écrits, Des espaces autres*, Gallimard

GHORRA-GOBIN Cynthia (2002) *Dévalorisation de l'espace public et spatialisation du fait ethnique*, CNRS, Paris

GIUDICI Maria Shéhérazade (2014) *The Street as a Project, The Space of the City and the Construction of the Modern Subject*, Technische Universiteit Delft Library

HABERMAS Jürgen (1962) *L'Espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*

HALBWACHS Maurice (1997) *La Mémoire collective*, Albin Michel, Paris

HARVEY David (2003) *Debates and Developments, The Right to the City*, International Journal of Urban and Regional Research

HAUMONT N. et RAYMOND M.G. (1961) *Les Pavillonnaires*, L'Harmattan, Paris

JACOBS Jane (1961) *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Editions Parenthèses

KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern

KAUFMANN Emil (1933) *De Ledoux à Le Corbusier: origine et développement de l'architecture autonome*, Editions de La Villette, Paris

KOJI Taki (1994) *La maîtrise de la ville, Rhétorique de la rue*, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris

KOOLHAAS Rem (1978) *New York Délire*, Editions Parenthèses

KOOLHAAS Rem (1995) *S, M, L, XL*, The Monacelli Press

KOOLHAAS Rem (2001) *Junkspace*, Editions Payot & Rivages, Paris

KOSTOF Spiro (1992) *The City Shaped; Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames & Huson, Londres

KRAAS Frauke, SPOHNER Regine, MYINT Aye Aye (2017) *Socio-Economic Atlas of Myanmar*, Franz Steiner Verlag

LAROUSSE Pierre (1869) *Grand Dictionnaire universel du XIXe siècle*

LEFEBVRE Henri (1968) *Le droit à la ville*, Éditions Anthropos, Paris

LE GALL J. et MEINTEL D. (1997) *Espaces observés: ethnicité et appropriation territoriale*, L'Harmattan, Paris

LORRAIN Dominique (2010) *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques

LOTI Pierre (1931) *Les pagodes d'or*, Librairie des amateurs

LUCASSEN Jan Lucassen and LUCASSEN Leo (2014) *Globalising Migration History: The Eurasian Experience (16th-21st Centuries)*, BRILL

MAGNE Emile (1908) *L'Esthétique des villes, Chapitre 3: Le mouvement de la rue*, Mercure de France, Paris

MARCUSE P. et VAN KEMPEN R. (2000) *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Oxford Blackwell

MAROT Sébastien (2010) *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, Editions de la Villette, Paris

MIAO Pu (2011) *Brave New City: Three Problems in Chinese Urban Public Space since the 1980s*, Journal of Urban Design

MOORE Howard, OSIRI Elizabeth and Navanath (2014) *Urban Forms and Civic Space in Nineteenth to Early Twentieth Century Bangkok and Rangoon*, Journal of Urban History

MORLEY Ian (2013) *Rangoon, Cities*

Musée National des Arts Asiatiques – Guimet (2017) *Images Birmanes, 1865-1909*, Cohen&Cohen Editeurs

NAVEZ-BOUCHANINE F. (2002) *La fragmentation en question; des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* L'Harmattan, Paris

NEILD Susan M. (1979) *Colonial Urbanism: The Development of Madras City in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Cambridge University Press

ORWELL George (1934) *Une Histoire birmane*, Editions Ivrea

PAQUOT Thierry (2008) *De «l'espace public» aux «espaces publics». Considérations étymologiques et généalogiques*, Editions Multimondes, Québec

PAQUOT Thierry (2009) *L'espace public*, La Découverte, Paris

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

PERCIVAL Bob (2016) *Walking the streets of Yangon*, Yangon

PEREC Georges (1974) *Espèces d'espaces*, Galilée, Paris

PHILP Janette, MERCER David (2002) *Politicised Pagodas and Veiled Resistance : Contested Urban Space in Burma*, Urban Studies

POPE Albert (1996) *Ladders*, Princeton Architectural Press

ROONEY Sarah (2012) *Thirty Heritage Buildings of Yangon, Inside the City that captured time*, Association of Myanmar Architects and Serindia Publications

ROSSI Aldo (1966) *L'Architecture de la ville*, InFolio éditions, Gollion

RUZICKA-ROSSIER Monique (2012) *Tokyo: autrement ville*, Faces

SASSEN Saskia (2004) *Introduire le concept de ville globale*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques

SECCHI Bernardo (2006) *Première leçon d'urbanisme*, Editions Parenthèses, Marseille

SECCHI Bernardo / VIGANO Paola (2011) *La ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPresses

SEGAUD M. (2007) *Anthropologie de l'espace; Habiter, fonder, distribuer, transformer*, Armand Colin, Paris

SENNETT Richard (1994) *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*, Norton, New York

SIMMEL Georg, 1990 [1903] *Métropoles et mentalités, dans L'école de Chicago; naissance de l'écologie urbaine*, Champs Flammarion, Paris

SIMON P. (1997) *Les usages sociaux de la rue dans un quartier cosmopolite*, Espaces et Sociétés, vol.90-91

SITTE Camillo (1889) *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Carl Graeser, Vienne

SOJA Edward (1996) *Thirdspace*, Blackwell, Oxford

SOLER Alejandro Christian D. (2016) *Postcolonial cities as spaces of resistance and contestation: The cases of Yangon and Colombo*

SORKIN, Michael (1992) *Variations on a theme park : the new American city and the end of public space*, Hill and Wang, New York

TOPALOV Christian (2002) *Les divisions de la ville*, Maison des sciences de l'homme, Paris

WAGNER Otto (1991) *Die Groszstadt: Eine Studie fiber diese*, Anton Schroll, Vienne

ZUKIN Sharon (2009) *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford University Press

Rapports gouvernementaux

McKinsey Global Institute (2013) *Myanmar's Moment: unique opportunities, major challenges*

Ministry of National Planning and Economic Development (2015) *Myanmar Statistical Yearbook 2015*, Nay Pyi Taw

Ministry of National Planning and Economic Development (2015) *Myanmar Statistical Yearbook 2016*, Nay Pyi Taw

Ministry of Immigration and Population (2015) *The 2014 Myanmar Population and Housing Census. States and Region Reports. Census Report Volume 3 (A-N)*, Nay Pyi Taw

Ministry of Planning and Finance (2016) *Myanmar Statistical Yearbook 2016*, Nay Pyi Taw

Myanmar Motor Vehicle Register,
<https://www.ceicdata.com/en/myanmar/motor-vehicle-statistics/motor-vehicle-registered-annual-yangon-area-cars-passenger>, consulté le 30.12.18

United Nations Development Program (2015) *The State of Local Governance: Trends in Yangon*

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, (2018) *2018 Revision of World Urbanization Prospects*,
<https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>

Yangon Heritage Trust (2016) *Yangon Heritage Strategy, Combining Conservation and Development to Create Asia's Most Liveable City*

Sources internet

Avant propos

BBC News, *Should it be Burma or Myanmar?* (2007)
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/7013943.stm>, consulté le 06.11.18

Chapitre II

Online Etymology Dictionary,
<https://www.etymonline.com/word/street>, consulté le 04.01.19

Chapitre III

<https://www.populationdata.net/pays/myanmar-birmanie/>, consulté le 26.12.18

An overview of spatial policy in Asian and European countries – Myanmar (2017)
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/myanmar/indexe.html>, consulté le 29.07.18

The World Factbook: Burma
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bm.html>, consulté le 26.12.18

La Birmanie, nouvel eldorado des entreprises françaises ? (2014)
<https://www.francetvinfo.fr/economie/commerce/la-birmanie-nouvel-eldorado-des-entreprises-francaises1663377.html>, consulté le 14.12.18

Expecting to Boom to 10 Million People, Yangon Plans for Its Infrastructural Future (2013)
<https://nextcity.org/daily/entry/expecting-to-boom-to-10-million-people-yangon-plans-for-its-infrastructural>, consulté le 29.07.18

The Myanmar Times, *JICA updates 2040 plan for Yangon development* (2018)
<https://www.mmtimes.com/business/24405-jica-updates-2040-plan-for-yangon-development.html>, consulté le 29.07.18

Imagined Urban Futures of Yangon (2017)
<https://teacircleoxford.com/2017/01/20/imagined-urban-futures-of-yangon/>, consulté le 29.07.18

Chapitre IV

Arte, *La Birmanie de Georges Orwell* (2017)
<https://www.arte.tv/fr/videos/076717-001-A/la-birmanie-de-georges-orwell/>, consulté le 22.12.18

Chapitre V

The New York Times, *Built to Order: Myanmar's New Capital Isolates and Insulates Junta* (2008)
<https://www.nytimes.com/2008/06/24/world/asia/24myanmar-sub.html>, consulté le 30.11.18

The New York Times, *A Slow Ride Through (and Around) Yangon* (2017)
<https://www.nytimes.com/2017/06/12/world/asia/yangon-circle-line-train.html>, consulté le 09.12.18

The Myanmar Times, *JICA proposes underground railway* (2018)
<https://www.mmtimes.com/business/15910-jica-proposes-underground-railway.html>, consulté le 29.07.18

Chapitre VI

Myanmar Times, *Public space dwindles in Yangon* (2015)
<https://www.mmtimes.com/national-news/yangon/14683-public-space-dwindles-in-yangon.html>, consulté le 30.12.18

The Flyover Project
<http://flyoverartproject.tumblr.com/fbclid=IwAR2NI81oDAQ6lI9XbMEIHNg78wR6IlgP33YqmRGxDVPSEQQGfxBWL097LctY>

Chapitre VII

Sharon Zukin, *On her book Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places* (2009)
http://rorotoko.com/interview/20091216_zukin_sharon_on_naked_city_death_life_authentic_urban_places/?page=1, consulté le 30.12.18

Chapitre IV

Fig.1 - Rangoun à l'ère du Roi Alaungpaya (1760)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.2 - Rangoun à l'ère du Roi Tharrawaddy

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.3 - Vue de Rangoun depuis le port (1824)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.4 - Vue de Rangoun depuis la rivière (1824)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.5 - Paysage depuis la terrasse supérieure de la pagode Shwedagon vers le Sud-Ouest (1824)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.6 - Rangoun à l'ère du Roi Alaungpaya (1760)

Archives du Yangon Heritage Trust

Fig.7 - Le Lac Royal de Rangoun au crépuscule

Musée National des Arts Asiatiques – Guimet (2017) *Images Birmanes, 1865-1909*, Cohen&Cohen Editeurs

Philip Adolphe Klier (actif en Birmanie de 1871 à 1911)

Fig.8 – Les jardins du Cantonnement (1890)

Yangon Time Machine,

<http://yangontimemachine.com/category/lakes/>

Fig.9 - Fytche Square

Musée National des Arts Asiatiques – Guimet (2017) *Images Birmanes, 1865-1909*, Cohen&Cohen Editeurs

Philip Adolphe Klier (actif en Birmanie de 1871 à 1911)

Fig.10 – Elephant steeplechase, Rangoon (1858)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.11 – Tram à vapeur

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.12 - Tram qui reliait la Shwedagon Pagoda Road à la pagode Botataung

Archives du Yangon Heritage Trust

Fig.13 - Strand Waterfront (début du XXe siècle)

Archives du Yangon Heritage Trust

Fig.14 - Plan proposé par Dr. William Montgomerie (1852)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.15 - Plan proposé par Alexander Fraser (1853)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.16 - Plan officiellement adopté

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.17 – Rangoun (1909)

<https://yangonwalkingtours.wordpress.com/2017/04/30/first-blog-post/>

Fig.18 – Rangoun (1910)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.19 – Rangoun (début du XXe siècle)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.20 - Merchant Street (1869)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.21 - Merchant Street (1938)

PEARN B.R. (1939) *A History of Rangoon*, Corporation of Rangoon

Fig.22 – La Rue du Strand, Rangoun

Musée National des Arts Asiatiques – Guimet (2017) *Images Birmanes, 1865-1909*, Cohen&Cohen Editeurs

Philip Adolphe Klier (actif en Birmanie de 1871 à 1911)

Fig.23 – Strand Road (1920)

Yangon Time Machine,

<http://yangontimemachine.com/2018/03/28/strand-road-west/>

Fig.24 – Rangoun (1868)

British Library,

<http://www.bl.uk/onlinegallery/onlineex/apac/photocoll/r/019pho0000355s1u00161000.html>

Chapitre V

Fig.25 – Yangon (1988)
Archives du Yangon Heritage Trust

Fig.26 – Uprising 8888 (1988)
The New York Times
<https://www.nytimes.com/2008/08/06/world/asia/06myanmar.html>

Fig.27 - Overpass proche du Theingyi Market
BANSAL Ben, FOX Elliott, OKA Manuel (2015) *Architectural Guide, Yangon*, DOM publishers, Berlin, p.181

Fig.28 - Un vendeur ambulant de mangues
The New York Times, (2017) *A Slow Ride Through (and Around) Yangon*
<https://www.nytimes.com/2017/06/12/world/asia/yangon-circle-line-train.html>

Chapitre VI

Fig.29 – PullmanYangon Centrepoint
<https://www.accorhotels.com/fr/hotel-B0M3-pullman-yangon-centrepoint-/index.shtml>

Fig.30 – Jasmine Palace
<https://www.booking.com/hotel/mm/jasmine-palace.fr.html>

Fig.31 - Junction City
Junction City - Yangon Downtown,
<https://www.youtube.com/watch?v=bkV17kj2sZk>

Fig.32 - Junction City, vue intérieure
<http://www.globalnewlightofmyanmar.com/junction-city-shopping-centre-opens-today/>

Fig.33 - Autels pour les nats
KARNATH Lorie (2013) *Architecture in Burma, Moments in Time*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern

Fig.34 - Commercialisation de la rue
Financial Times, Michael Peel, *Myanmar: the military-commercial complex* (2017),
<https://www.ft.com/content/c6fe7dce-d26a-11e6-b06b-680c49b4b4c0>, consulté le 30.11.18]

Fig.35 - Projet réalisé par le bureau Doh Eain
Blue Temple

Fig.36 et 37 - Utilisations du Gyo Byu pipeline
Blue Temple

Fig. 38 - Skatepark près d'Inya Lake
Blue Temple

Annexes

Remerciements

A Bárbara Maçães Costa et Yves Pedrazzini pour leur investissement, leur curiosité pour ce thème et leur confiance en mon travail.

A mes interlocuteurs à Yangon: Alex Aung Khant, Blue Temple, Doh Eain, le Yangon Heritage Trust. Aux habitants de longue date et aux expatriés récents qui m'ont fait part de leurs expériences. Au réseau hyper-efficace qui m'a permise d'entrer en relation avec une série d'autres contacts.

A celles et ceux grâce à qui j'ai pu éclaircir mon propos et qui ont relu ce travail.

