Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

244 | 2008

Asie : aménagement et environnement

La zone de marché de Divisoria (Manille) : sa transformation par les nouveaux migrants de Chine continentale

Catherine Guéguen

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/5442>

DOI : 10.4000/com.5442

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2008

Pagination : 533-554

ISBN : 978-2-86781-468-6

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Catherine Guéguen, « La zone de marché de Divisoria (Manille) : sa transformation par les nouveaux migrants de Chine continentale », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 244 | 2008, document 6, mis en ligne le 01 octobre 2011, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/5442> ; DOI : 10.4000/com.5442

La zone de marché de Divisoria (Manille) : sa transformation par les nouveaux migrants de Chine continentale

Catherine GUÉGUEN¹

Divisoria doit son origine à la création de la ville de Manille par les Espagnols à la fin du ^{xvi}e siècle. Ils s'étaient d'abord investis dans la construction de la ville fortifiée, Intramuros, sur la rive gauche de la rivière Pasig. Au cours du ^{xvii}e siècle, dans le but de développer des quartiers résidentiels et commerçants sur la rive droite, un cadre de développement urbain fut tracé par le croisement de deux axes qui divisaient et ordonnaient l'espace d'où le nom de « Divisoria ». À cette jonction se trouve le marché du même nom, au nord du quartier traditionnellement chinois de Manille. Cette zone commerçante est occupée par des générations de commerçants chinois². Depuis une dizaine d'années, la communauté chinoise locale organisée pour répondre à une demande essentiellement philippine est confrontée à de nouvelles vagues de migrations de Chine continentale, lesquelles sont difficilement chiffrées par les autorités locales (entre 60 000 et 100 000 migrants seraient présents actuellement). Ces populations nouvellement arrivées créent de nouveaux rapports sociaux et économiques à l'intérieur même de la communauté chinoise implantée dans et à l'extérieur du quartier.

La constatation d'une multiplication de nouveaux centres commerciaux dans la zone de Divisoria suscite beaucoup d'interrogations de la part des populations locales et administratives. Comment expliquer la recrudescence de bâtiments neufs, rutilants dans un contexte de crise socio-économique générale aux Philippines ? La pauvreté côtoie des espaces commerciaux

1. Catherine Guéguen, Doctorante Paris IV, rattachée à PRODIG ; mél. : catherineguéguen@hotmail.com

2. La communauté chinoise philippine est estimée à environ 800 000 personnes dont la moitié est implantée dans l'agglomération capitale : Metro-Manila. (Ang See, 2004)

nouvellement bâtis, les contrastes socio-économiques sont flagrants. À quel degré le lien patrimonial entre Chinois du continent et populations chinoises locales intervient-il dans les transformations de ce quartier ?

Divisoria est investie de longue date par des commerçants d'origine chinoise, traditionnellement installés dans des *calles* spécialisées. Toutefois depuis une dizaine d'années ce quartier très populaire et très dégradé du vieux Manille renouvelle ses espaces commerciaux pour répondre à de nouveaux modes de consommation, mais aussi aux besoins des nouveaux migrants de Chine continentale. Ces espaces commerciaux bouleversent le paysage du quartier et leur création est due à des projets qui débordent largement le cadre de la communauté chinoise locale.

I – Divisoria au cœur du quartier chinois de Manille, le réceptacle des nouveaux arrivants de Chine continentale

1 – La nécessaire rencontre des Chinois du continent et des Sino-Philippins

Le vieux quartier chinois de Manille correspond à une partie du vieux centre-ville de la commune de Manille appelée « Binondo ». La zone de marché de Divisoria se situe au nord de ce dernier et fait partie du quartier chinois bien que le marquage visuel propre à cette communauté n'apparaisse que discrètement. La présence chinoise y est ancienne et reste la raison principale de la présence des nouveaux migrants de Chine continentale dans ce lieu. En effet, le vieux quartier chinois procure des conditions d'accueil favorables pour ces nouveaux venus : la pratique de la langue chinoise de la province dont ils sont originaires (le fukkien), ainsi que la localisation des sièges des associations traditionnelles de clans³ (dont la plupart sont regroupées dans la *Grand Family Association*) dans lesquelles sont investies les personnes âgées du lieu. De nouvelles associations de migrants chinois se sont créées dans les années 1990 avec l'ouverture de la Chine continentale⁴ et contribuent à la diversification des flux migratoires entre la Chine continentale et les Philippines. Dans Binondo, d'autres éléments rappellent la Chine continentale : les journaux en chinois, les lieux de restauration, mais aussi les temples dédiés aux dieux originaires du Fujian, comme Mazu.

3. Les sièges de ces associations sont au cœur de Binondo, surtout dans les *calles* (rues) Salazar, Masangkai, Tomas Mapua ou Juan Luna... (*Grand Family Association*, 2003).

4. Associations de Nan-an (Lamua) créée en 1990, de Shixi (Chiao-sai) en 1992 et Jinjiang (Chinkang) en 1993 (Ang See, 2004, p. 18).

Source : National Statistics Office, 2002, Manila

C. Guéguen, Janv.2007

Figure 1 – La répartition des sinophones dans la commune de Manille en 2000.

La présence chinoise a permis le développement de l'activité commerciale des transports. Le quartier de Divisoria se trouve au nord du site d'implantation premier des Chinois dans la capitale philippine (fig. 1). Les sinophones se concentrent dans les districts au nord de Manille : Tondo, Santa Cruz, San Nicolas et Binondo, à proximité de la zone de marché de Divisoria. La présence chinoise dans ce lieu a été imposée par le pouvoir colonial espagnol dès la fin du xvi^e siècle. Cette zone marécageuse a été transformée par les populations chinoises et autres en une grande zone de commerce. Les établissements occupés par les Chinois s'étendent bien au-delà de leur première zone d'implantation. Le quartier chinois n'a pas de limites visibles à l'œil nu ; le marquage visuel propre aux populations chinoises, au-delà du sud de Binondo et de ses *calles* spécialisées s'efface, ce qui ne traduit en rien l'absence de commerçants chinois, bien au contraire ! L'arrivée de migrants de Chine continentale a bouleversé cet espace dédié au commerce traditionnellement investi par des populations chinoises installées de longue date, voire depuis plusieurs générations aux Philippines. Des commerçants philippins travaillent aussi dans ce quartier et sont davantage impliqués dans la vente de produits frais. Les commerçants d'origine chinoise sont majoritairement orientés vers la vente de biens manufacturés.

À partir de la présidence de Joseph Estrada (1998-2001), de nouvelles vagues de migrants ont atteint les Philippines. Les *Filipinos* les appellent T.D.K. : *tai diok ka*, ou GI : *Genuine Intsik* (*The Entrepreneur*, mai 2005, p. 47). Dès lors, ils ont concurrencé les commerçants du lieu avec leur « *dirt-cheap merchandise*⁵ ». Depuis 2003, la souplesse d'obtention des visas pour les Philippines a été étendue aux Chinois de Chine continentale. Ceux-ci peuvent simplement, munis d'un passeport, obtenir comme tout autre voyageur un visa touristique de trois semaines, qu'ils peuvent prolonger moyennant quelques milliers de pesos au bureau de l'immigration localisé dans Intramuros. L'ouverture de la zone Asie aux « touristes » de Chine continentale fait s'interroger de nombreux pays (Malaisie notamment) sur les facilités de circulation, et surtout de résidence illégale de ces nouvelles populations migrantes.

Certaines migrations peuvent s'apparenter à des migrations économiques dans le sens où le migrant est originaire d'une zone plus pauvre que celle de sa terre d'accueil. Ces migrations prennent une tonalité particulière dans la capitale philippine. En effet, lors des visites de Sino-philippins dans leurs régions d'origine au Fujian, les réseaux claniques se réactivent et des

5. Vocabulaire péjoratif employé dans l'article de *The Entrepreneur* (2005). NB : ces dénominations n'ont pas été employées en ma présence pour désigner les Chinois du continent ; *Intsik* a une connotation péjorative.

« services » sont demandés aux visiteurs. Le candidat à l'émigration peut repartir avec son « tuteur » qui accomplira pour lui les premières démarches administratives à l'aéroport par exemple puisque les formulaires des douanes aéroportuaires philippins ne sont écrits qu'en alphabet romain. On peut qualifier ces migrants « d'accompagnants » puisque le visiteur repart avec son protégé. Le Sino-Philippin l'orientera ensuite vers une activité une fois arrivé à Manille, le fera éventuellement travailler pour lui ou pourra l'envoyer chez un membre de la famille résidant en province. Ces migrations « de personne à personne » confirment le lien clanique avec le village d'origine. Toutefois, il n'y a pas d'information indiquant la mise en place de réseau de migration clandestine du Fujian vers les Philippines puisque les Chinois du continent peuvent y séjourner légalement trois semaines, s'ils disposent d'un vol aller-retour lors de leur départ. La clandestinité, la résidence illégale de ces personnes débutent à partir du moment où ces dernières ne paient plus les prolongations de visa. Le bureau de l'immigration philippin évaluerait à environ 100 000 le nombre d'illégaux originaires du continent chinois aux Philippines, par simple décompte des entrées et des sorties du pays. En revanche, les autorités chinoises évaluent à 45 154 le nombre de départs du Fujian pour raisons économiques⁶ sur une période de dix ans sans donner de précision sur leurs destinations. Ces données sont indicatives et difficilement comparables. On se doit d'ajouter que deux facteurs contribuent à cette présence chinoise sur le sol philippin. Tout d'abord le transport aérien s'est densifié entre Manille et Xiamen, point d'entrée du sud du Fujian, et plus généralement avec la Chine méridionale par Hong-Kong. L'autre élément permettant la résidence même illégale de nombreux Chinois du continent à Manille est l'informalité couplée à la corruption locale.

Toutefois dans le quartier, l'État philippin avait entrepris de canaliser les investissements de Chine et de Taïwan en mettant à la disposition des entrepreneurs le *State Building* dans la *calle* Juan Luna. Mais, le profil des nouveaux arrivants est différent et ces derniers, faute de pouvoir utiliser des structures et filières d'accueil officielles ont réactivé les anciens réseaux migratoires et d'entraide que constituent les associations de clans. Les activités de ces petits entrepreneurs sont dans l'ensemble à la limite de l'informalité, bien qu'ils doivent se conformer aux lois régissant le commerce et s'acquitter des taxes locales. Ces petits entrepreneurs entrent par obligation en contact avec les Chinois implantés aux Philippines qui ont su mettre en valeur cette vaste zone de marché.

6. *China statistical Yearbook*, 2003 (recensement 2000) cité dans *Yazhou Zhoukan* repris dans *Courrier International*, Paris, n° 814, du 8 au 14 juin 2006.

2 – Divisoria est traditionnellement dominée par la communauté chinoise locale

L'attractivité de cette zone commerciale est fondée sur plusieurs éléments. Divisoria est un quartier vers lequel convergent de nombreuses voies de communication (fig. 2) ; les chalands y accèdent par tous les moyens de transport utilisables dans la capitale philippine. La prospérité du quartier de Divisoria est née de l'animation suscitée par la gare de Tutuban. Le chemin de fer a été implanté aux Philippines à partir des années 1880 sous l'impulsion des Espagnols, lequel devait accompagner l'industrialisation du pays. Toutefois, ce réseau fut relativement limité : deux lignes animèrent l'île de Luzon. La première desservait la grande plaine du Nord de Manille jusqu'à Dagupan donnant sur le golfe de Lingayen. L'autre ligne traversait le Bicolano jusqu'à Legazpi au sud-est de Luzon (voie achevée en 1938). La gare centrale de Tutuban se trouvait sur Azcarraga, actuellement nommée CM Recto, et fut construite en 1887. Cette localisation n'était pas anodine puisqu'au cœur de Tondo, au nord de Binondo, la gare a accru l'attractivité de ce quartier occupé par les Chinois qui monopolisaient une grande part du commerce de produits agricoles (riz) dans la grande plaine de Luzon traversée par la ligne de chemin de fer Manille-Dagupan. De plus, cette gare se trouvait non loin du port dont l'activité s'étendit après la Seconde Guerre mondiale. La gare de Tutuban, une fois opérationnelle, devint un important lieu de déchargement des marchandises, les ballots de produits étant prêts à être vendus chez les détaillants des marchés environnants. Les Chinois y multiplièrent les espaces commerciaux. Inversement, des produits manufacturés étaient acheminés vers les provinces desservies par la ligne de chemin de fer. Les commerçants étaient aussi assurés de trouver à se loger dans Binondo avec la construction deux ans après l'ouverture de la gare de Tutuban de l'*Hotel Oriente* sur la place Calderon de la Barca. La compagnie de chemin de fer fit l'acquisition de terrains agricoles et résidentiels tout le long de son parcours. Malgré sa modernisation (utilisation de locomotives diesel dans les années 1960), l'usage du chemin de fer déclina, les autobus desservant plus rapidement et plus fréquemment les mêmes destinations.

L'attractivité du lieu est renforcée par la présence du terminus des *jeepneys*⁷ qui viennent de Cubao (par EDSA⁸). Ces derniers acheminent chalands et étudiants dans les nombreux centres de formations universitaires des alentours. Divisoria est aussi depuis le début des années 1980, relié par le métro aérien : la ligne du *Light Railway Transit* quitte Baclaran pour son terminus au

7. Transport collectif populaire.

8. EDSA : Epifanio De Los Santos.

Figure 2 – Les dessertes routière et par métro aérien du vieux Manille.

nord de Manille sur le site de Monumento. La ligne du LRT traverse Binondo, le vieux quartier chinois et CM Recto, l'avenue routière qui ceinture le vieux Manille. Une deuxième ligne de métro (LRT 2) a été mise en service au cours de l'année 2005. Cette dernière quitte la station proche de Quezon Boulevard et longe CM Recto. Les personnes se rendant à Tutuban et Divisoria font le reste du trajet en *jeepney*.

Ce lieu est unique en son genre. Pour qui s'y promène pour la première fois, il peut paraître extrêmement désorganisé, anarchique. La voie de chemin de fer, inexploitée par la PNR (*Philippine National Railway*) sert de dépotier d'ordures et de lieu de vente pour les personnes défavorisées. L'environnement urbain est lui aussi inattendu : des bâtisses en construction côtoient des condominiums résidentiels, des centres commerciaux et des échoppes héritées des

années 1960 aux façades grisâtres. Parfois ces échoppes sous galerie sont à peine visibles de la rue puisque les galeries, lieux de passage, sont occupées, encombrées par des étals de produits textiles, chaussures, matériel de cuisine... Divisoria est toutefois un lieu organisé par différents acteurs que constituent les populations commerçantes et clientes du lieu.

Divisoria a toujours été un endroit stratégique pour le commerce puisque bien avant la Seconde Guerre mondiale, les *viajeros* (vendeurs de la province) venaient y déposer leurs ballots de fruits et légumes (*bagsakan*) ; c'était aussi un lieu de « *consignacion de pescado* » (marché aux poissons : *The Entrepreneur*, may 2005, p. 58-60) pour les pêcheurs. Divisoria occupait auparavant un espace plus restreint, mais la distribution s'est diversifiée et étendue à tout l'archipel. Les fruits et légumes s'y achètent en gros, tout comme les produits manufacturés simples. La plupart des produits proviennent de Corée, de Thaïlande, et de Chine. Les commerçants de Divisoria se sont rabattus récemment sur les produits chinois, moins chers que les autres. La présence massive des fruits et légumes chinois sur le marché est davantage due à des accords commerciaux concernant les produits agricoles signés, dans le cadre de l'ASEAN (*Association of South-East Asian Nations*), plutôt qu'aux importations orchestrées par les intermédiaires spécialisés dans ce domaine.

Les *calles* de Divisoria ont des dominantes ; elles sont « spécialisées » mais ont tendance à se diversifier. Ainsi CM Recto fut longtemps dominé par la vente de livres et les activités de reliure, avec la proximité de nombreux établissements scolaires. Aujourd'hui, cette *calle* abrite quelques établissements de ce genre mais c'est le textile qui domine dans les espaces de vente. Les lieux de commerce se sont aussi transformés : les simples échoppes sont refondues pour créer des centres commerciaux où l'on trouve toutes sortes de produits bon marché. La *calle* Juan Luna conserve quelques boutiques de matériel de pêche, de papeterie et de bureau, sa grande spécialisation des années 1970. Dans la *calle* Ylaya, le textile et les articles de décoration sont toujours présents, mais de nombreux étals de fruits et légumes animent aussi cette *calle* qui permet d'accéder à l'église de Tondo. En dix ans, la diversification des produits semble avoir été de mise dans le vieux Manille (fig. 3).

Le marché public de Divisoria au sous-sol du *New Divisoria Mall* vend actuellement des produits frais, des objets d'artisanat philippins mais aussi des jouets en plastique. Les centres commerciaux proposent les mêmes types de produits que les échoppes du quartier, mais assurent un environnement plus agréable : climatisation, gardes de sécurité, et des emplacements de parking que seul le centre commercial de Tutuban propose en nombre suffisant.

La présence de ces Chinois du continent est flagrante dans la zone de Divisoria. Ils sont installés dans les centres commerciaux au nord de Binondo. Ces espaces de vente sont de construction récente, ont des couleurs vives et tranchent avec l'environnement urbain dégradé des alentours. Les nouveaux migrants de Chine continentale, commerçants pour la plupart, ont provoqué les transformations urbaines de cette zone commerçante.

Figure 3 – Le quartier de Divisoria au nord de Manille.

II – Les « malls » bouleversent le paysage urbain de Divisoria

Le succès de ces espaces commerciaux pour les Chinois du continent accentue la concurrence entre les structures de vente qui, désormais, rivalisent de souplesse pour attirer de nouveaux clients (fig. 3). D'autres espaces commerciaux ouvrent également en tenant compte des attraits du quartier qui dispose de réels atouts en tant que carrefour de voies de communication à l'échelle de la commune de Manille, voire de Metro-Manila, et ce, pour des populations démunies ou les grossistes. L'avenue Recto est aussi redynamisée par l'ouverture de la nouvelle ligne de métro aérien (LRT 2), qui canalise les voyageurs et suscite la création de centres commerciaux proposés aux Chinois du continent.

1 – L'ancienne gare transformée en centre commercial

Dans les années 1980, la crise énergétique couplée avec l'ouverture des autoroutes et la rénovation des anciennes voies accentua les déficits de la *Philippine National Railway* qui cessa toute activité. La gare n'avait alors plus aucune fonction. Les moyens de transport privilégiés par les Philippins étaient la voiture, le camion, le bus. L'État se résolut à admettre que la PNR était complètement obsolète, ce qui entraîna la fin de l'exploitation de la ligne Manille-Dagupan. En 1988, afin de dégager quelques revenus, la compagnie de chemin de fer loua le terrain sur lequel se trouvait la gare de Tutuban et les installations ferroviaires. La concession était de 22 ha et s'étendait autour de l'ancienne gare ; le bail, de 25 ans, est automatiquement renouvelable à la fin du premier bail. Ce dernier a été octroyé à une société immobilière privée pour en faire un centre commercial. Le projet intéressa les grands promoteurs immobiliers du pays comme Ayala, ou SM Prime. Toutefois le bail a été concédé à la société *Gotesco Investment Inc.* et l'accord fut approuvé par le Président des Philippines le 5 septembre 1989. La société chargée de procéder à la transformation du site a été *Tutuban Properties Inc.*, laquelle partage avec *Philippine Orion Properties Inc.* 45 % de l'investissement. La PNR a approuvé le projet de rénovation du site qui s'étendait sur 8,5 ha. La PNR transféra son siège administratif dans ses concessions de Paco et de Caloocan, où les bâtiments de relocalisation ont été rénovés par la *Tutuban Properties Inc.*⁹. L'aménagement de l'ancienne gare centrale transformée en centre commercial était au cœur de ce projet (photo 1).

9. Service de communication de *Tutuban Properties Inc.*, août 2005.

Photo 1 – Le centre commercial de Tutuban sur l'avenue Recto.

(cliché : C. Guéguen, août 2006).

Le bâtiment de la gare centrale de Tutuban devait être absolument préservé dans ce projet, sur lequel veillait activement le *National Historical Institute*. La société immobilière fit mettre une statue de Bonifacio devant ce bâtiment. L'ancienne gare fut toutefois flanquée de deux bâtiments commerciaux qui abritent des stands de produits textiles, pour la plupart destinés aux particuliers ou détaillants des provinces.

Le centre commercial de Tutuban comprend trois bâtiments qui abritent différents types de magasins. Le *Cluster building* est dédié aux produits peu chers en tout genre. Le bâtiment central (l'ancienne gare) est une galerie avec des magasins franchisés ou de grandes enseignes comme *National Bookstore*, etc. Quelques stands de vente se trouvent aussi dans l'allée principale. Le *Prime Block* est consacré à la vente du textile. Les portes du centre commercial ferment à 21 heures ce qui laisse le champ libre aux vendeurs ambulants qui proposent des produits souvent identiques autour du *Tutuban center*, le long de CM Recto.

Lors de son ouverture en 1992, ce centre commercial rutilant attirait les foules et tranchait véritablement avec l'environnement urbain dans lequel il était implanté. Il proposait aussi l'air conditionné, des salles de cinéma et une grande variété de magasins ainsi que des animations le week-end (concours de

chants, loterie, venues de vedettes locales). Toutefois, les extensions prévues sur d'autres parcelles de la concession de la PNR, n'ont pas été réalisées par manque de fonds. Les alentours de CM Recto sont toujours aussi bruyants et nauséabonds, rythmés par les allées et venues des *jeepneys*...

Actuellement, les nombreux espaces de stationnement permettent au centre commercial de Tutuban de maintenir sa prospérité. Les gens arrivent par taxi, *kalesa*, *pedicab* ou *jeepney*. Toutefois, on remarque au regard des données fournies par l'administration du lieu que le bâtiment *Prime Block* est loin d'être rempli ; sur 24 755 m² de surface commerciale, 4 142 m² sont loués, 14 695 m² ont été vendus et près de 6 000 m² sont encore à la disposition des commerçants. Un quart de la surface commerciale n'est pas occupé dans ce bâtiment pour deux raisons : la première est due à la très forte concurrence instaurée depuis deux ans dans le secteur de CM Recto avec la construction de nouveaux centres commerciaux flambant neufs ; l'autre est tout simplement due au manque d'attractivité de l'espace commercial proposé, éloigné des portes d'entrée et de sortie ou hors des grandes allées de passage.

2 – La rénovation d'îlots urbains en « *malls* »

L'implantation du « *Mall 168* » a été réalisée aux alentours proches de la zone de marché de Divisoria : au sud de CM Recto et à l'est du marché actuel de Divisoria. Ouvert depuis peu, les rumeurs se multiplient concernant ce projet : il aurait été construit par des Taïwanais, information erronée puisqu'il s'agit d'une entreprise familiale sino-philippine qui a fait ses premières armes dans le textile à Divisoria. Ce centre commercial est à la fois un exemple de reconversion d'un espace urbain dégradé et une adaptation à la demande de plus en plus forte en espaces commerciaux bon marché dans ce quartier traditionnellement commerçant.

Le centre commercial « *Mall 168* » est annoncé à partir de la *calle* Juan Luna car son entrée est très discrète et n'est pas visible de cette *calle* principale. Le *mall* occupe un espace entre l'estero de la Reina et les *calles* Lachambre et Felipe II (photo 2). Sa construction est due à deux actions de rénovation urbaine, menées au fil de l'acquisition des propriétés. Le centre commercial est divisé en deux ensembles, la première partie est accessible à partir de la *calle* Santa Elena perpendiculaire à la *calle* Juan Luna. On peut aisément passer d'une partie à l'autre. Dans la *calle* Soler, le *mall* est annoncé par des enseignes « *Mall 168* » en anglais et en chinois. L'enseigne de façade est, elle, totalement en sinogrammes. Malgré sa situation marginale par rapport à la *calle* Juan Luna, les clients et les commerçants confortent le succès de cette nouvelle structure commerciale. Le *Mall 168* a été ouvert au début de l'année 2004 et un an auparavant rien ne laissait présager de la réalisation d'un tel

projet. Les bâtiments de stockage étaient dégradés et la *calle Santa Elena* ne suscitait le passage que des élèves de la *Tiong See Academy*, de la *Jose Abad Santos High School*, et des habitants des bidonvilles à proximité de l'estero.

Le centre commercial dispose de trois étages : aux deux premiers niveaux se concentrent les boutiques de produits variés – textile, chaussures, plastique etc. – ; le troisième étage est un espace de restauration où les échoppes proposent des plats à des prix très compétitifs pour les clients, condition indispensable pour l'octroi d'un bail ¹⁰.

Photo 2 – Le Mall 168 vu de la calle Felipe II.

(cliché : C. Guéguen, août 2006)

Les négociations pour le premier bâtiment donnant sur la *calle Santa Elena*, débutèrent au cours de l'année 2002. Une fois le premier terrain de 6 000 m² acquis en avril 2003, la construction débuta et cette première tranche du projet fut opérationnelle en novembre 2003. Les commerçants commencèrent à s'y installer en décembre 2003 : ils étaient seulement 50 sur les 670 espaces de vente disponibles. De janvier à mai 2004, tous furent occupés par des commerçants chinois originaires du continent mais aussi par des Pakistanais ou des Indiens, dont certains choisirent d'ouvrir une deuxième boutique dans la nouvelle aile

10. Entretien avec Mr So, 168 Corporation, août 2005.

du centre commercial. Cette deuxième aile fut construite au printemps 2004 et terminée en décembre de la même année. Les commerçants s'y sont installés en février 2005. Le projet n'est pas encore terminé puisqu'une troisième aile est prévue, dans la continuité des deux autres unités, et gagnerait le reste de l'îlot urbain pour atteindre enfin CM Recto. L'accès à CM Recto est indispensable pour le directeur du *mall*, Mr So, puisque cela permettrait de gagner une partie du flux de chalands, qu'il s'agisse de particuliers ou de grossistes venus s'approvisionner dans le quartier de Divisoria.

Rien n'est laissé au hasard dans ce projet stratégiquement parlant y compris le nom du centre commercial : 168 est une combinaison de chiffres signifiant « chemin vers la prospérité » selon la géomancie chinoise. La société immobilière responsable du projet *Yeeloofa Development Corporation* est sino-philippine. Son directeur Mr Toni So, a évolué depuis toujours dans Divisoria puisque sa famille était largement impliquée dans le commerce du textile. La dégradation des conditions économiques générales ainsi que la concurrence exacerbée liée à l'importation du prêt à porter ont incité cette famille à réorienter son activité.

Quarante pour cent des commerçants de ce centre commercial importent directement leurs marchandises de Chine. S'y approvisionnent aussi bien des grossistes provinciaux, des commerçants tenant de petites échoppes en province que dans toute l'agglomération capitale, ou encore des particuliers. Les commerçants louent leur échoppe de 25 000 à 50 000 pesos par mois¹¹, et peuvent obtenir un bail de 15 ans. Le marchandage est de rigueur et il faut avouer que les prix sont réellement intéressants lorsque les commandes sont importantes. La prospérité de ce *mall* (comme tous ceux du quartier) est cyclique ; les mois de septembre à décembre sont très chargés en vue des commandes de Noël, période « sacrée » dans tous les sens du terme (obligations de faire des cadeaux malgré l'endettement des familles, une période prétexte aux dépenses). La période de janvier à mars est plutôt calme... et l'activité économique est de nouveau vigoureuse à l'approche de la rentrée scolaire au mois de juin ; les deux mois précédant cette rentrée les vendeurs de tissu et les tailleurs sont très affairés à la confection des uniformes scolaires qu'il est bien vu de faire faire sur mesure même dans les familles modestes. La période suivante est l'une des plus moroses de l'année, période de la mousson et de ralentissement de l'activité économique... Le *Mall 168* enregistre un passage journalier de 7 000 à 8 000 personnes du lundi au jeudi, tandis que 12 000 à 15 000 personnes s'y rendent journalièrement du vendredi au dimanche. L'inconvénient majeur de l'emplacement du « *Mall 168* » est le stationnement : en effet, celui-ci ne dispose que de 200 places de parking : le coût du foncier, trop élevé, ne permet pas d'extension.

11. De 385 à 770 euros par mois (2006).

3 – Les espaces publics transformés en centres commerciaux

Dans ce quartier très densément bâti, la mairie de Manille procure aussi des terrains sous forme de concessions pour bâtir des espaces commerciaux, c'est le cas pour le *New Divisoria Mall* qui a obtenu une concession de 25 ans. La mairie de Manille loue des terrains publics pour se remettre à flot et ce de plus en plus fréquemment ; par exemple, la construction du *Meisic Mall* a amputé une surface considérable de la cour de la *José Abad Santos High School*, ainsi que du poste de police qui se trouvait sur la nouvelle concession. Dans le contrat établi entre la Mairie et la société immobilière, cette dernière devait reconstruire à ses frais le poste de police, celui-ci jouxtant désormais le centre commercial.

Le *New Divisoria Mall* a été construit au début des années 1990 et subit la dégradation de l'environnement urbain des alentours. Les locations des stands s'échelonnent de 4 400 pesos par mois à environ 14 000¹² selon la localisation et la surface du stand. Le coût des emplacements dépend du demandeur : le loyer est plus élevé pour une entreprise qui souhaite s'implanter dans le centre commercial (franchises alimentaires ou de restauration). Les commerçants effectuent eux-mêmes les démarches pour louer leur emplacement, y compris les Chinois nouvellement arrivés. Les échoppes bénéficient d'une plaque d'immatriculation au registre du commerce de la ville de Manille. Le « *New Divisoria Mall* » comprend cinq étages. Le troisième où se trouvaient les salles de cinéma est fermé (faillite de l'exploitant). Au deuxième étage se trouve l'espace récréatif du lieu : nourriture (*fast-food*) pour la plupart des échoppes qu'il s'agisse de nourriture chinoise ou de hamburgers. Sont aussi présentes une salle de « *bingo* » et une antenne du service des impôts et de la S.S.S. (*Social Security System*). Aussi étrange que cela puisse paraître, les gens y ont leurs habitudes et ce centre commercial est un lieu incontournable pour les habitants des environs qui viennent aussi profiter de l'air conditionné.

La mairie de Manille a octroyé une concession d'une durée de vingt-cinq ans à ses gérants qui ont construit le bâtiment et l'exploitent au mieux. Elle reçoit donc un loyer et les taxes professionnelles émanant des commerces. Peu importe alors de savoir qui les occupe.

Ce centre commercial toujours très attractif est néanmoins en perte de vitesse. L'environnement urbain dans lequel il est implanté lui nuit de plus en plus. Le site est constamment encombré par tous les moyens de transport possibles, et des déshérités attendent sur les marches d'accès au centre commercial. De plus, la zone jouit d'une très mauvaise réputation (nombreux *pickpockets*).

12. De 70 à 215 euros par mois (2006).

Ainsi, dans ce contexte de dégradation des sites de vente et la recherche de produits toujours moins chers, plusieurs sociétés immobilières se sont lancées sur les modèles de Tutuban ou du *New Divisoria Mall*, dans la construction de centres commerciaux de type « *mall* » de taille plus modeste et accueillant uniquement des boutiques de produits textiles ou autres à bas coût. On a évoqué le succès du « *Mall 168* », mais en même temps ont été construits deux autres centres commerciaux du même type mais qui sont loin de susciter l'engouement. Le « *Meisic Mall* » se trouve à une *calle* du *Mall 168* ; le bâtiment rose saumon est devenu bleu en 2006 et tranche avec le reste de la *calle* mais ce n'est pas pour autant que les commerçants s'y précipitent pour louer des échoppes. Ce projet avait été monté avant celui du *Mall 168*, mais faute d'assises financières suffisantes, la construction fut retardée... L'emplacement est très attractif, une façade du « *Meisic mall* » donne sur *calle Soler*, traversée par des lignes de *jeepneys* se rendant à Divisoria... mais les chalands ne s'y arrêtent pas... Le centre commercial Ylaya donne sur CM Recto et propose les mêmes produits que dans les *malls* précédents. La multiplication des centres commerciaux dans le vieux Manille accentue la concurrence, de leur réputation dépend leur remplissage...

Le quartier est en pleine transformation. Les bâtiments associant échoppes, résidences et stockages datent des années 1960, 1970 et sont décrépis. Le contexte économique des Philippines s'est dégradé, ce qui a accentué la concurrence dans la vente des produits à bas prix. De manière concomitante, une nouvelle vague de migrants venus de Chine continentale propose des alternatives commerciales : la vente de produits directement importés de Chine, moins chers que ceux produits aux Philippines et non taxés. Beaucoup d'entrepreneurs sino-philippins se voient contraints d'arrêter leur activité de production aux Philippines (trop de taxes et concurrences des importations à bas coûts) et se lancent à leur tour dans l'importation directe de marchandises de Chine. Les responsabilités dans la faillite des petites et moyennes entreprises philippines sont ainsi partagées, voire éclatées.

Ces nouveaux espaces de vente ont été créés pour répondre à de nouveaux modes de consommation et pour procurer des espaces commerciaux aux migrants de Chine continentale. Se créent alors des projets de centres commerciaux autour des espaces laissés vacants ou disponibles. Les espaces commerciaux traditionnels, donnant sur les *calles* sont toujours occupés par des populations chinoises résidentes aux Philippines. L'impact de ces nouveaux migrants au niveau spatial est flagrant et multiforme tout comme les actions entreprises pour créer ces nouvelles structures de vente.

III – Des interrelations multiples révélées par ces nouvelles structures commerciales

1 – Les sociétés immobilières sino-philippines et les autorités administratives locales participent à l'intégration économique de ces Chinois du continent

L'attractivité suscitée par Divisoria est due à la demande croissante d'espaces commerciaux de la part des Chinois du continent qui migrent de plus en plus nombreux vers les Philippines. Ces derniers par l'intermédiaire d'un compatriote ou d'un Sino-philippin vont pouvoir moyennant quelques investissements ouvrir une échoppe dans un des nombreux centres commerciaux de la capitale. Ils emploient des Philippines comme vendeuses. Ces Chinois ne parlent ni anglais ni tagalog, les plus anciennement implantés aux Philippines parlent un peu le tagalog pour converser avec leurs vendeuses. Les nouveaux arrivants sont canalisés vers ces structures de vente qui leur procurent une réelle souplesse d'investissement ou de location.

Les centres commerciaux procurent des conditions de location souples pour quiconque veut s'y installer. En effet, 96 % des espaces occupés dans le *Tutuban Center* sont loués, mais ces derniers peuvent être achetés pour une période de 25 ans (la concession coûtait dans le *Cluster building* de 150 000 à 200 000 pesos par m² ¹³ en 1992 à l'ouverture, aujourd'hui avec la multiplication de l'offre et pour une période de 10 ans, le m² commercial coûte de 50 000 à 55 000 pesos). Les coûts dans ce mall ont considérablement chuté et les contrats sont plus flexibles pour s'adapter au contexte économique du moment et au temps de résidence parfois restreint des migrants de Chine continentale. La dévaluation du peso philippin (perte de 30 % de sa valeur par rapport au dollar de 2002 à 2004) et la baisse du pouvoir d'achat de la population en général y participent aussi. Ce mall se doit aussi de faire des offres alléchantes puisqu'il est considéré comme une structure désuète face aux nouveaux centres commerciaux voisins : clients et commerçants trouvent des espaces communs et des commodités plus attractives dans les centres commerciaux neufs, les gens se plaignant du manque d'entretien dans le *Tutuban Mall*. Pour cette raison, des contrats de location d'un an sont proposés dans le centre commercial de Tutuban : de 650 à 1 000 pesos par m² et 3 à 5 % sur les bénéfices.

Dans le *Meisic Mall*, le m² est octroyé en concession de 15 ans de 160 000 à 170 000 pesos. La location au m² s'élève à 1 200 pesos ¹⁴. Ces

13. De 2 300 à 3075 euros (conversion taux 2006).

14. De 2 460 à 2 615 euros/18,5 euros (conversion taux 2006).

tarifs prohibitifs entraînent une désaffection des commerçants pour ce centre commercial (quasiment vide depuis son ouverture au printemps 2004). À titre de comparaison le *New Divisoria Mall* demande 24 000 *pesos* par mois et 10 % des bénéfices. Pour le *Ylaya Shopping Center*, le m² est loué de 1 000 à 1 100 *pesos* par mois (photo 3).

Toutes les échoppes ouvrant dans un des centres commerciaux cités précédemment doivent obtenir un permis de commerce de la mairie de Manille (*Manila City Hall* sur l'*avenida Taft* en face d'*Intramuros*). Par exemple pour le marché de Divisoria, le permis coûte 6 240 *pesos* tous les ans (concernant ce marché public, la mairie perçoit aussi 22,50 *pesos* par jour pour la maintenance) (*The Entrepreneur*, May 2005, p. 61). Outre l'autorisation des permis de commerce, la mairie de Manille propose aussi des terrains sous forme de concessions pour bâtir des espaces commerciaux : c'est le cas pour le *New Divisoria Mall* qui a obtenu une concession de 25 ans. La mairie de Manille loue des terrains publics de plus en plus fréquemment comme on a pu le voir avec la construction du *Meisic Mall*. On peut citer également le cas du centre commercial *Harrison Plaza* construit sur un espace public à la fin des années 1980 dans le quartier de Malate sur la rive gauche de la Pasig. Plus récemment, au nord de Manille, la transformation de l'ancien hippodrome

Photo 3 : L'avenue Recto transformée par les nouveaux centres commerciaux.

(cliché : C. Guéguen, août 2006).

San Lazaro abandonné accueille sur une partie de son site un nouveau centre commercial, *ShoeMart*.

L'avenue Recto est bordée par des bâtisses de taille inégale souvent dégradées. Les nouveaux centres commerciaux, ici, l'*Ylaya Mall*, du nom de la *calle* au coin duquel il se trouve, fait exception. L'ancienne ligne de chemin de fer de la *Philippine National Railway* marque le paysage urbain.

2 – Les Chinois du continent induisent une nouvelle dynamique urbaine dans Divisoria et ses alentours

Ces nouveaux centres commerciaux sont la concrétisation spatiale des interrelations entre la communauté chinoise locale et les Chinois du continent nouvellement arrivés. Ces mutations urbaines en induisent d'autres. En effet, l'offre croissante de nouvelles échoppes dans des centres commerciaux climatisés a été extrêmement attrayante pour de nombreux commerçants qui évoluaient dans un espace de vente vétuste. Ces derniers ont souhaité déménager et leurs anciens compartiments¹⁵ ont été convertis en espace de stockage (*bodegas*) du moins pour des produits non périssables : textiles, légumes secs, céréales. Certains magasins ayant pignon sur *calle* sur CM Recto sont aussi occupés par des Chinois du continent, ces derniers ayant pris le relais d'une activité dans un lieu qui ne semblait plus attractif pour leurs prédécesseurs.

Dans le quartier de San Nicolas, spécialisé dans l'importation, la spécialisation de *calles* n'est pas forcément perceptible. Toutefois dans les *calles* Elcano, Santo Cristo, les entreprises sont spécialisées dans les produits alimentaires, les légumes secs, les céréales et les légumes frais. De petits camions déversent leur cargaison dans des *bodegas*. Ces dernières côtoient des immeubles flambant neufs, et on se doute que ces *bodegas* disparaîtront, si projet immobilier alléchant il y a. À partir des *bodegas*, des *pédicab*¹⁶, des chars à bras réapprovisionnent les étals de produits frais des alentours, qu'il s'agisse du marché de produits frais localisé au sous-sol du *New Divisoria Mall*, ou des petits étals de *calles* aux alentours.

Au nord-ouest de San Nicolas, d'immenses entrepôts ont été bâtis. Les bâtiments alentours plus ou moins dégradés ont été aussi transformés en entrepôts. Cette zone urbaine n'est en aucun cas un lieu de vente ; il constitue aussi un espace résidentiel pour des « squatters », comme sont désignées les familles pauvres philippines vivant dans les bidonvilles.

15. Le terme « *shophouse* » qualifie la maison traditionnelle du commerçant d'origine chinoise associant le commerce au rez-de-chaussée et la résidence à l'étage.

16. Mode de transport populaire composé d'une bicyclette et d'une petite remorque/malle frontale.

Les populations de Binondo et ses alentours se diversifient. La population chinoise implantée aux Philippines est très hétérogène et l'afflux de populations de Chine continentale contribue encore plus à sa diversité bien que ces derniers soient considérés comme des « étrangers » et des fauteurs de troubles dans les activités commerciales du lieu. Leur présence n'est pas anodine ; ces flux de Chinois sont canalisés par les structures commerciales qui s'offrent à eux et la souplesse administrative qui en découle. L'implantation des Chinois du continent dans le vieux Manille est due à de multiples facteurs : la réactivation des liens de solidarité des associations de clans qui se traduit par les migrations accompagnantes. Cette aide apportée à ces nouveaux arrivants est multiforme : la non-maîtrise de l'anglais et de l'écriture en alphabet romain constitue un handicap que seul un soutien local peut pallier, ne serait-ce que pour remplir les formulaires administratifs ou les documents nécessaires à l'entrée sur le territoire philippin. Cette dépendance les oriente et les canalise vers ces nouveaux centres commerciaux mis à disposition par des Sino-philippins. De plus, le secteur informel local permet à ces Chinois du continent d'établir un commerce avec peu de garanties et d'obtenir un permis de résidence parfois monnayable auprès des autorités locales.

Ces initiatives privées sont relayées par les efforts des pouvoirs publics pour redynamiser tout le quartier. Ces espaces commerciaux flambant neufs contribuent à redorer l'image du quartier. Des projets sont réalisés pour améliorer la circulation et la propreté du site : aménagement d'une place devant l'église de Binondo, mise en voie piétonne de l'avenue Rizal sur une partie de son parcours depuis 2002. Des actions disjointes des services publics accompagnent les mutations des espaces commerciaux du quartier au point que les gérants des espaces commerciaux traditionnels localisés en dehors de ce périmètre s'inquiètent et attirent l'attention des pouvoirs publics sur ces populations de Chine continentale présentes illégalement sur le territoire philippin. Cette inquiétude a donné lieu par exemple à plusieurs incursions des services des Douanes et de l'Immigration dans plusieurs centres commerciaux de Divisoria. Les sommes impayées aux Douanes notamment, ont entraîné la fermeture du *Mall 168* pendant quelques semaines au printemps 2006.

Le quartier de Divisoria est un exemple parmi d'autres des interrelations entre la communauté chinoise locale investie socialement et économiquement dans le pays et les nouveaux migrants de Chine continentale qui suscitent des réactions variées. Ces nouveaux migrants réactivent les anciennes associations de clans issues du Fujian pour s'intégrer socialement et économiquement aux Philippines, ce qui témoigne d'une certaine efficacité dans l'entraide

chinoise traditionnelle. Le lien patrimonial entre la Chine continentale et Manille se poursuit alors. La communauté chinoise locale s'intéresse aussi à ces nouveaux migrants qui, finalement canalisés, leur procurent de nouvelles opportunités d'investissement avec la création de centres commerciaux. Toutefois, ces migrants, par leurs simples activités de commerce et surtout d'importation et de vente sur place à des populations philippines pauvres contribuent à désorganiser encore plus la production textile dans un pays où la production industrielle (hormis l'agro-alimentaire) peine à se diversifier. Ces mutations urbaines dans le vieux quartier de Divisoria sont dues aux actions de la communauté chinoise locale mais elles n'auraient pas pu être concrétisées sans l'aval des pouvoirs publics locaux (Mairie de Manille) qui octroient les permis de construire, les concessions et les patentes commerciales.

Bibliographie

- ABINALES P. et AMOROSO P., 2005 – *State and society in the Philippines*. Lanham-Maryland : Rowmann and Littlefield Publishers Inc., 351 p.
- ANG SEE T., 2005 – *Tsinoy, the story of the Chinese in Philippine life*. Manila : Kaisa para kaunlaran Inc., 267 p.
- ANG SEE T., 2004 – *Chinese in the Philippines, Problems and Perspectives*, vol. 3. Manila : Kaisa para kaunlaran Inc., 219 p.
- GUEGUEN C., 2006 – Divisoria revitalised by new waves of migrants. *Tulay*, September 2006, p. 7-8.
- IRA L.B. et MEDINA I.R., 1977 – *Streets of Manila*. Quezon city : GCF Books, 251 p.
- PAN L., 1994 – *Sons of the yellow emperor, a history of the Chinese diaspora*. New York : Kodansha international, 418 p.
- The Entrepreneur*, Pasig City, May 2004.
- WICKBERG E., 1998 – *The Chinese in the Philippines*. In PAN L., ed. – *The encyclopedia of the Chinese overseas*. Singapour : Archipelago Press and Landmark Books, p. 187-199.
- YAP L., 1998 – Les Chinois des Philippines. *Perspectives chinoises*, Hong-Kong/Taïwan, n° 49, p. 56-59.

Résumé

Les nouveaux flux de migrants de Chine continentale suscitent beaucoup d'interrogations. L'ouverture progressive de la Chine et l'augmentation du niveau de vie d'une partie restreinte de sa population lui permettent de voyager mais aussi par la simplification des procédures administratives de s'implanter de manière permanente ou temporaire à l'étranger. Les pays d'Asie du Sud-est qui abritent en leur sein des populations d'origine chinoise qui pour la plupart ont la nationalité du pays, sont confrontés à l'arrivée de populations de Chine continentale. L'impact de ces nouveaux migrants à l'échelle du quartier de Divisoria à Manille est significatif des multiples relations entre les populations chinoises implantées de longue date voire nées sur place et les nouveaux migrants de Chine continentale. Malgré l'opacité des données statistiques concernant les migrants de Chine continentale, l'étude de cet espace urbain relativement restreint contribue à révéler l'investissement des différents acteurs locaux dans leur implantation, qui sont souvent extérieurs à la communauté chinoise dans le cas des Philippines.

MOTS-CLÉS : Philippines, Manille, Divisoria, communauté chinoise, malls/centres commerciaux, rues spécialisées, migrants de Chine continentale, mutations urbaines.

Abstract

The Divisoria market area (Manila) transformed by new migrants from continental China.

The new waves of Continental Chinese migrants involve many questions. The progressive opening of Continental China combined with the increase of financial capacity of a small portion of the global Chinese population let them free to travel. It's also possible with the less restrictive visa procedure through South East Asia and particularly in the Philippines which encourage continental Chinese migrants from Fujian to settle temporally or permanently in the country. The arrival of those Continental Chinese migrants disturbs in many ways the local Chinese communities settled and who embraced the citizenship of the country in which they lived. The area of the Divisoria market in the heart of Manila city is the place to study to analyze the multiple impacts of those migrants in term of human links with Chinese-Philipinos communities and local authorities. The Divisoria urban landscape translated those relations in spite of the unaccurate statistical datas concerning the continental Chinese migrants in the Philippines.

KEYWORDS : *Philippines, Manila, Divisoria, chinese community, malls, specialised streets, Continental Chinese migrants, urban transformations.*