DENSITÉS URBAINES ET POLITIQUE DES TRANSPORTS A HONG KONG : QUELQUES LEÇONS INTERNATIONALES

Harry T. DIMITRIOU
Centre d'Urbanisme et de Gestion de l'Environnement
Université de Hong Kong
et
Vincent FOUCHIER
Institut Français d'Urbanisme
et Consulat Général de France à Hong Kong

香港城市建築密度，交通政策及其可借鑑之處

若想知道「高密度」發展是否有利於建立發達的公共交通網絡，或是公共交通能否有助於興建「高密度」的市區，就等於問「雞」和「蛋」二者之間是甚麼關係。

然而，「高密度」跟交通運輸則息息相關，這是人人皆知的。把大都會的交通運輸系統的特點跟「高密度」建設結合起來，就能說明這二者之間的關係。很明顯，在「高密度」跟私家車的低使用率（使用公共交通工具爲主）之間就有着極密切的關聯。交通運輸還涉及環保和一些社會性的問題，爲了縮減這方面的開支，制訂城市規劃看來是最成功的辦法。

我們不妨研究一下香港這座人口稠密城市的具體情況，從而驗證一下這種可能性。這個大都會存在着高密度發展跟私家車使用之間的對立情況，而現有的交通系統的特點是否適應這一現狀呢？

我們在此還想介紹一下香港交通網絡的特別之處（行人天橋，行人通道，大量的的士……），這是城市建設高密度發展中必然出現的狀況。

當地政府發揮甚麼作用呢？它是從甚麼方面着手處理這一問題呢？在香港這塊地方有沒有切實可行的交通政策呢？香港政府是否打算限制汽車的數量，或是想盡一切辦法舒緩交通，解決泊車難題，其結果反而等於鼓勵增加汽車的用量呢？

香港大學城市規劃及環境管理中心
DIMITRIOU 及FOUCHIER

La technologie des transports a toujours été un agent majeur dans le façonnement du développement et de la forme des villes. Cet article examine quelques unes des conséquences de la technologie des transports, et les choix d'infrastructure liés, qui ont eu à Hong Kong un impact sur la forme urbaine et sur la politique des transports.

Cet article est composé de trois parties. La première donne un aperçu des principaux projets du gouvernement de Hong Kong et de sa politique en matière de transports. La seconde discute de certaines caractéristiques de la gestion des transports et des densités urbaines dans la ville - et les leçons qu'on peut en tirer pour d'autres grandes villes du monde. La dernière partie de l'article regarde un peu plus loin et propose un commentaire critique, d'un point de vue urbanistique, de la politique et de la gestion des transports à Hong Kong. Il prône la création d'une agence chargée du développement métropolitain, dont l'une des responsabilités serait la coordination et la mise en place des stratégies d'utilisation des sols, de transport et de développement urbain.

1. PROGRAMME DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS A HONG KONG

1.a) Aperçu général

La plus récente expression de la politique des transports de Hong Kong est le livre blanc édité par le gouvernement sur cette politique, intitulé "*Entrer dans le 21ème siècle*" ("*Moving into the Twenty-first Century*", Département des transports, 1990). L'objectif principal du gouvernement de Hong Kong est de "*fournir un système de transport qui puisse maintenir un certain niveau de mobilité des biens et des personnes, nécessaire pour soutenir la croissance économique et satisfaire les besoins de la communauté en matière sociale, commerciale et de loisirs*" (Secrétaire chargé des transports, 1991).

Le gouvernement a cherché à atteindre cet objectif :
(a) en améliorant l'infrastrusture de transport - en construisant de nouvelles routes et de nouvelles voies ferrées, et en améliorant les équipements existants ;
(b) en étendant et en améliorant les services de transport public ; et
(c) en gérant l'utilisation des routes - par exemple, en contrôlant la croissance du nombre de véhicules et en privilégiant les transports publics.

D'une manière générale, le gouvernement a, aujourd'hui, réussi à atteindre son objectif premier de maintenir un certain niveau de mobilité, malgré l'augmentation substantielle du nombre de véhicules, notamment si l'on compare le niveau de mobilité de Hong Kong à celui des autres villes de la région.

Tandis que l'on observe continuellement une baisse de la vitesse moyenne des véhicules dans les autres villes, cette même vitesse est passée, dans l'aire urbaine à Hong Kong, de 23,3 km/h en 1988 à 23,7 km/h en 1990. Cependant, les perspectives pour la gestion des transports et le développement urbain de Hong Kong sont plus problématiques et inquiétantes, en

raison des rythmes soutenus de croissance économique et de croissance du trafic, et de l'éventualité d'une décentralisation urbaine dans les Nouveaux Territoires.

Un important travail a été réalisé par trois études stratégiques, qui auront une influence déterminante dans la définition de la future politique des transports de Hong Kong, à savoir :

(a) l'étude de développement ferroviaire (*Railway Development Study*) - qui tente de mettre sur plan un réseau ferroviaire optimal pour Hong Kong pour les 20 prochaines années;

(b) l'étude de transport de marchandises (*Freight Transport Study*) - qui cherche des moyens pour améliorer l'industrie des transports de marchandises, et recherche un ensemble de mesures à recommander pour le développement futur de l'industrie ; et

(c) la mise à jour de la deuxième étude globale des transports (*Second Compréhensive Transport Study* ou *CTS II*) - ce modèle de simulation sur ordinateur a été utilisé pour faire des projections de la future augmentation du trafic dans le territoire, et anticiper le besoin de nouvelles routes et de modifications de l'actuelle politique des transports.

Un bref aperçu est donné ci-après des projets, futurs ou engagés, reflétant l'orientation générale de la politique de transport adoptée actuellement par le gouvernement.

1.b) Construction et gestion du réseau routier

Plus de 3 milliards de HK$ (soit 2,1 milliards de FF) ont été consacrés à la construction de nouvelles routes en 1991-1992. Il est prévu de porter ce chiffre à 4,5 milliards de HK$ (soit 3,15 milliards de FF), lorsque les routes nécessaires à la connexion du nouvel aéroport auront été terminées.

D'importantes sections de la route périphérique des Nouveaux Territoires ont été terminées, ainsi que le nouvel axe Yuen Long / Tuen Mun. Ces projets coûtent à eux seuls 1,9 milliards de HK$ (soit 1,3 milliard de FF). D'autres projets, commencés en 1991, sont maintenant terminés ou presque terminés, coûtant 407 millions de HK$ (soit 285 millions de FF).

Un autre projet important, la section du projet de Route 3, (s'étendant du nord-est des Nouveaux Territoires à Tsing Yi) est prévu d'être terminé à la fin des années 1990, et les préparatifs de construction par le secteur privé, dans le cadre d'un contrat de type "*build, operate and transfert*" (B.O.T.), du tunnel du Wertern Harbour sont en cours. Le tunnel sera terminé début 1997.

Le trafic transfrontalier a continué à s'accroître gravement. On a compté presque 5 millions de passages de véhicules en 1990, à comparer avec 4,4 millions en 1989. Le chiffre le plus récent fait état de 6,5 millions de passages et confirme une hausse supplémentaire. Ceci est significatif des liens étroits que Hong Kong entretient avec l'économie effervescente du sud de la Chine.

L'amélioration de la gestion de la circulation à Hong Kong continue partout où cela est possible. Un progrès assez récent concerne le système de contrôle de la circulation à Kowloon (*A.T.C.*), qui régule 325 carrefours signalisés, soit 86% des carrefours signalisés de Kowloon. Le système pour l'île de Hong Kong, d'un autre côté, bien que concernant 200 carrefours il y a quelques années, a maintenant été étendu aux quartiers de Mid-Levels et de Happy Valley.

❒ Maintenance de la voirie et sécurité

Les tranchées de réparation des réseaux urbains publics et de maintenance sont une cause constante de congestion et de nuisance à Hong Kong. Des mesures ont été considérées pour réduire les désagréments qu'elles créent, y compris l'introduction éventuelle d'une politique de location de voie, selon laquelle les entreprises de travaux publics devront payer pour occuper l'espace précieux de la voirie afin de réaliser leur tâche.

Le gouvernement hongkongais continue de promouvoir la sécurité routière, dans la perspective de réduire le nombre d'accidents de la route et les interruptions de trafic :

- proposition d'amendements législatifs pour renforcer le contrôle de la surcharge des véhicules de marchandises ;
- proposition de lois pour le contrôle de l'enregistrement et de l'utilisation des véhicules à des fins uniquement publicitaires.

L'amélioration des statistiques sur les accidents de la route se fait déjà sentir, puisque le nombre des accidentés a chuté de 4,1% dans les six premiers mois de 1991, par comparaison avec la même période en 1990. Les statistiques les plus récentes indiquent qu'il y a eu 15.322 accidents en 1992 (dont 11.500 étaient légers), ce qui témoigne d'une certaine stabilité. Ces tendances, cependant, sont très éloignées des tendances observées dans la région et placent Hong Kong en tête des villes pour la sécurité de la circulation.

❒ La gestion des tunnels routiers

La gestion du tunnel d'Aberdeen a été privatisée avec effet en 1991, à un niveau de service au public maintenu constant. Les quatre tunnels encore gérés par le gouvernement seront concédés au secteur privé prochainement, selon l'objectif de limiter le nombre de fonctionnaires et de promouvoir l'efficacité. D'autres domaines concernés par la privatisation des transports sont la gestion des parcmètres, la fonction d'attribution des permis par le département des transports, certains aspects des tests de conducteurs et la privatisation du réseau ferré (K.C.R.C.).

1.c) Transports collectifs contre automobile

❒ Amélioration des transports publics

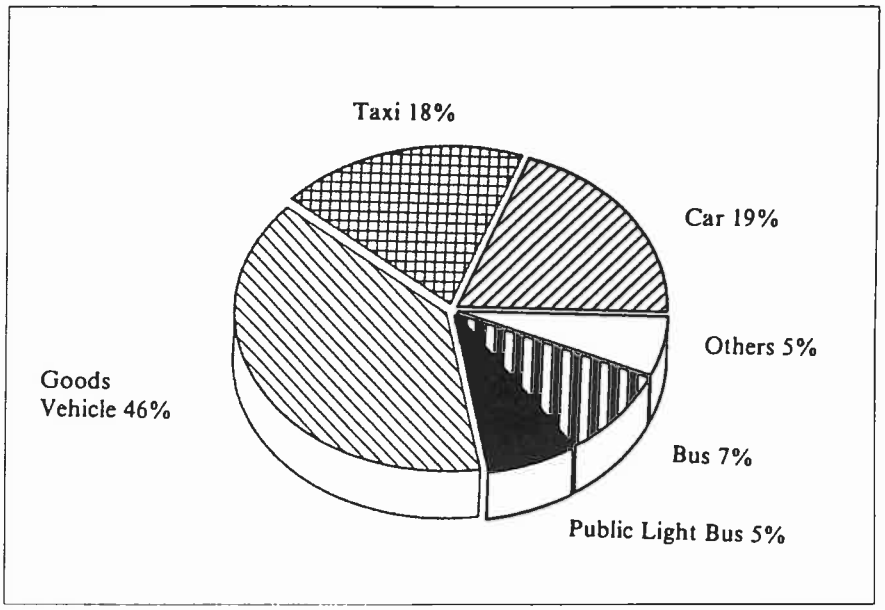
L'espace viaire limité de Hong Kong et ses terrains difficiles ont conduit à donner la priorité aux entreprises de transports collectifs,

en particulier aux systèmes ferrés libérant la rue. La place du rail dans le système des transports s'est accentuée, passant de 6,2 millions de passagers en 1978 à 9,7 millions en 1991. Il est prévu que le chiffre atteigne 11,7 millions vers 1996. Le service ferré a, de surcroît, étendu sa part de marché au sein des services de transports collectifs de 0,7% en 1978 à 28,1% en 1991. Le dernier chiffre (1993) suggère une part de marché encore croissante et l'on prévoit une part de 30,2% vers 1996.

La compagnie du métro de Hong Kong (*Mass Transit Railway Corporation, M.T.R.C.*) est en partie responsable de cette tendance ; elle a pris en charge 751 millions de voyages en 1992. Elle est en outre activement engagée dans la construction de la ligne de métro liant le nouvel aéroport de Chek Lap Kok et l'île de Hong Kong (*Airport Railway*). Les travaux sont déjà avancés, malgré les incertitudes planant encore sur le financement de l'aéroport.

La compagnie de train de Hong Kong à Canton (*Kowloon-Canton Railway Corporation, K.C.R.C.*) vient de finir des travaux de rénovation et de maintenance d'un montant de 1 milliard de HK$ (soit 700 millions de FF) pour ses équipements en 1992 (à Ho Tung Lau). De plus, près de 700 millions de HK$ (soit 500 millions de FF) ont été budgétisés pour améliorer ses infrastructures ferrées, en vue d'accroître de 50% sa capacité en 1992, en comparaison avec 1989.
Quant au tramway (*Light Railway Transit, L.R.T.*), trois lignes nouvelles ont été commandées pour la ville nouvelle de Tuen Mun (en février 1992), ajoutant 5 km de voies, à un coût de plus de 200 millions de HK$ (140 millions de FF).

Avec des exigences croissantes de la part des utilisateurs de Hong Kong, il a été donné un accent particulier à l'amélioration de la qualité du service des transports publics, principalement des transports ferrés. Par exemple, résultant de l'amélioration des conditions de circulation et de la multiplication des autobus à air conditionné (près de 650 millions de HK$, soit 455 millions de FF, ont été récemment dépensés à cet effet), la fréquentation des autobus de la compagnie KMB a augmenté de 7 millions de passagers durant les huit premiers mois de 1991, en comparaison avec la même période l'année précédente. Ceci inverse une tendance à la baisse de la fréquentation que l'on enregistrait depuis 1987.
Enfin, pour rendre les gestionnaires des transports publics directement responsables vis-à-vis de leurs clients, on les a encouragés à mettre en place des groupes de liaison, afin de créer une meilleure communication interactive avec les passagers.



Composition de la circulation routière (1988) à Hong Kong

Le gouvernement de Hong Kong a, comme politique, l'intention de continuer à développer un système de transports collectifs qui offre un vaste choix aux passagers, à des tarifs raisonnables, fixés en fonction du degré de confort, de vitesse et de commodité. Dans une certaine mesure, cela a été démontré par l'annonce en août 1991 de l'attribution de la première ligne d'autobus franchisée (de Central à MacDonnell Road), attribuée après appel d'offre. Des opportunités pour introduire davantage de tels services seront recherchées et sont, de fait, en attente de preneurs.

Pour inciter à l'utilisation des transports de masse, la carte d'abonnement du métro (M.T.R.) a été étendue au train (K.C.R.) en 1984, puis à 12 lignes d'autobus (K.M.B.) et aux ligne de *Citybus* en 1989. Une extension de ce système de paiement à 7 autres lignes d'autobus vient de se mettre en place, alors qu'on envisage d'appliquer l'utilisation de la carte d'abonnement à d'autres modes de transport.

❒ Croissance du parc automobile

Le nombre de véhicules particuliers immatriculés sur les routes de Hong Kong a augmenté de près de 9% (17.400) en 10 ans, de 1981 à 1991. De forts pourcentages d'augmentation ont surtout été enregistrés depuis 1988 :
+10,1% en 1988,
+12,2% en 1989,
+ 9,8% en 1990.
Le taux de croissance, cependant, s'est réduit en 1991. On comptait 204.000 véhicules particuliers en 1991. Les données pour 1992 indiquent qu'il y aurait 215.600 véhicules approximativement (*Transport Department*, 1992). Les plus récentes estimations permettent de penser que leur nombre est à présent de 274.900 (*Transport Digest*, 1993), suggérant par conséquent une augmentation de 11% par rapport à l'année précédente.

Les tendances montrent que la hausse du nombre de véhicules de marchandises a été plus rapide que celle des véhicules particuliers, reflétant la croissance des économies locales et

régionales. Entre 1981 et 1992, le parc de véhicules de marchandises est passé de 53.000 à 117.700 environ. Ceci représente une croissance annuelle moyenne de près de 12%. Une partie de cette augmentation est due à l'utilisation privée des véhicules légers de marchandises (camionnettes), qui permettent de bénéficier d'une moindre taxation à l'immatriculation et d'une vignette annuelle à prix réduit. Pour combler la diminution des recettes issues des taxes et pour limiter la congestion causée par les camionnettes, le gouvernement a augmenté le montant des taxes citées plus haut en mars 1991. L'effet fut immédiat puisque le nombre d'immatriculations de camionnettes a chuté, contribuant à une hausse modeste de 2,4% des véhicules de marchandises en 1991. Alors que la diminution s'est prolongée dans la période 1992-1993 pour les camionnettes, le nombre des petits camions de marchandises s'est accru de 4% et celui des poids lourds de 28%.

Les professionnels du transport et les écologistes de Hong Kong recherchent continuellement des moyens pour réduire la consommation d'essence et les émissions des engins motorisés. Ce faisant, ils ont généralement concentré leurs efforts sur les facteurs économiques, tels que la gestion des salaires et du prix de l'essence, ou sur des facteurs techniques (efficacité du moteur). Il ne fait aucun doute que ces facteurs sont importants, mais la relation entre les densités urbaines, la circulation qu'elles provoquent et l'utilisation de l'automobile est certainement aussi importante (voir ci-après). Ceci suggère, sinon confirme, que la planification urbaine et régionale peut jouer un rôle majeur dans la réduction de la pollution et de la consommation d'énergie. C'est particulièrement vrai à Hong Kong, à cause de l'espace disponible limité, qui rend nécessaire de donner la priorité aux transports de masse.

2. GESTION DES TRANSPORTS ET DENSITÉS URBAINES A HONG KONG

2.a) L'actuelle faible dépendance à l'automobile durera-t-elle ?

Ce qui est très évident à tous les visiteurs de Hong Kong est l'actuelle faible dépendance de la ville envers les déplacements automobiles. En plus du vaste réseau des systèmes de transports publics par autobus et voie ferrée, il existe une gamme de services de transport collectifs. Cette non-dépendance de la ville vis-à-vis de l'automobile est accentuée par l'intense utilisation des moyens de transport verticaux - c'est-à-dire des ascenseurs et escaliers mécaniques - associés aux fortes densités de construction de Hong Kong. Une enquête récente a révélé qu'un habitant de Hong Kong passe en moyenne cumulée trois ou quatre jours dans un ascenseur, ou à l'attendre (voir Fouchier, 1993). Il serait intéressant de comparer ce chiffre au temps perdu à cause des engins à moteur (dans un bouchon automobile ou à attendre un autobus) dans des villes de faible densité.

Malgré la caractéristique de non-dépendance automobile de Hong Kong, des inquiétudes croissantes apparaissent dans certains quartiers, du fait de l'augmentation du taux de motorisation (possession et utilisation), qui s'est accélérée récemment de nouveau (voir Dimitriou, 1992). En 1979, le nombre de véhicules particuliers immatriculés était de 140.000. En 1982, ce chiffre a atteint 193.000. C'est à cette période que des mesures fiscales ont été prises pour limiter le taux de motorisation. Cela a autorisé un soulagement temporaire : le nombre de véhicules particuliers a chuté à 138.000 au premier trimestre 1987. Cependant, la hausse a repris si bien que l'on compte 212.000 véhicules privés enregistrés en 1992 (*Hong Kong Government*, 1992).

Ces évolutions suggèrent, entre autres choses, que la richesse croissante de Hong Kong a érodé les effets des mesures de restrictions initiales et que la motorisation est sur le point de redevenir l'une des principales causes d'inquiétude. Ceci est démontré par le réseau de transport routier à Hong Kong qui est actuellement sous forte pression, notamment aux heures de pointe, et particulièrement en raison de la grave augmentation du transport de marchandises (voir la discussion ci-avant). Cette tendance a lieu malgré :

- la construction du métro (l'un des systèmes de transports urbains les plus efficaces au monde),
- la récente amélioration du train (*K.C.R.*), qui n'est pas négligeable, et
- l'achèvement d'importants projets d'autoroutes, comme le tunnel d'Aberdeen, le *Tunnel Airport*, la route de Tuen Mun, le "*Eastern Island Corridor*" et *Tolo Highway*.

L'augmentation de l'utilisation et du nombre de véhicules sur les routes de Hong Kong a provoqué une réduction de la vitesse moyenne dans l'aire urbaine, passant de 28 km/h en 1984 à 23,7 km/h en 1990. De graves problèmes de congestion automobile sont maintenant quotidiens dans la ville, surtout à certaines sections du réseau routier - dont les exemples les plus évidents sont fournis par l'entrée des tunnels de *Lion Rock* et *Cross Harbour* et les voies en liaison avec la zone portuaire. Ces problèmes deviennent critiques en temps de pluie, pendant la saison des typhons. On peut prévoir leur détérioration future, accompagnant la croissance démographique et économique, alors que la demande en déplacements urbains s'accroît corrélativement.

2.b) Les déplacements piétonniers et les densités

A l'heure actuelle à Hong Kong, environ 15% des déplacements domicile-travail se font à pied. Cette proportion est plus grande sur l'île de Hong Kong, dans les quartiers

Photo: V. Fouchier

Passerelle piétonnière à Admiralty, Hong Kong.

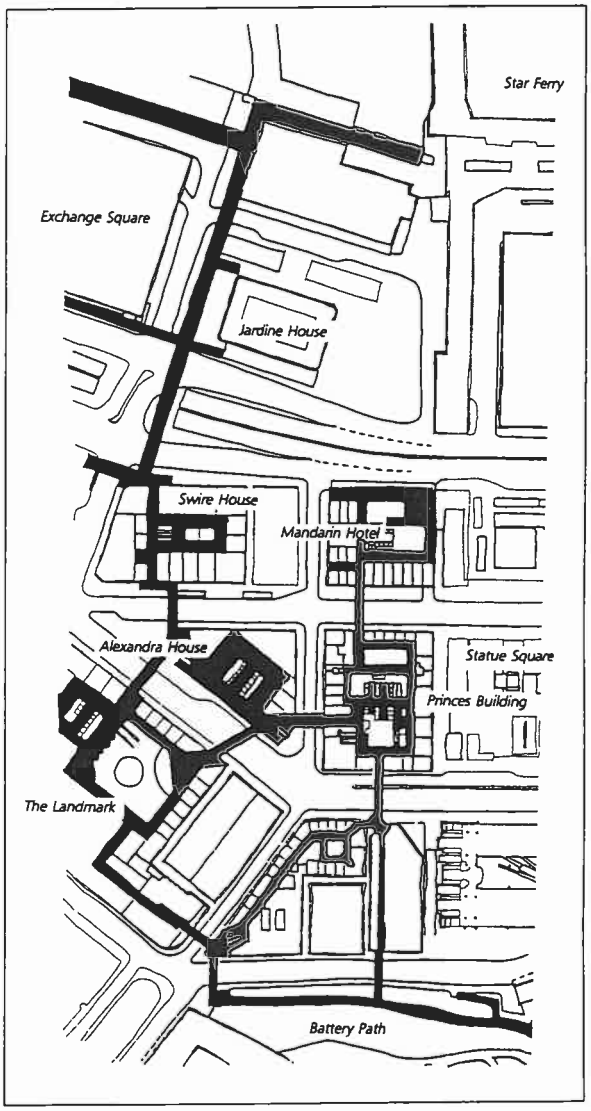
de Central, Western et Wanchai, où elle atteint 19%. Dans les quartiers de Mongkok et Yaumatei, la proportion est même supérieure, avec près de 30% des actifs se rendant à pied à leur lieu de travail. Cette large dépendance à des modes de transports non mécanisés est avant tout attribuable aux densités urbaines exceptionnellement élevées qui caractérisent ces zones et à la mixité des fonctions urbaines. En revanche, avec les projets de rénovation et de poldérisation actuellement sur la planche à dessin, ce mode de transport va évoluer, et certainement vers des modes mécanisés. Cela va affecter les avantages de la proximité dont bénéficient encore de nombreux habitants de Hong Kong, en particulier les moins riches.

Les densités urbaines très élevées du nord de l'île de Hong Kong ont encouragé la construction du premier système de passerelles piétonnières du territoire. Il n'a rien à voir avec les réseaux de passerelles souterraines construits au Japon afin de limiter les conséquences en cas de tremblement de terre. Le réseau piétonnier aérien de Hong Kong, maintenant surtout développé à Central, Admiralty et Wanchai, a comme fonction essentielle d'intégrer entre eux les principaux centres commerciaux. L'objectif affiché de ces passerelles est de permettre aux piétons d'avoir accès aux immeubles par des passages qui leur sont uniquement réservés, sans contact avec le niveau du sol. Ce système a été renforcé par les nombreux immeubles qui abritent une station de métro.

Les avantages d'un tel réseau piétonnier sont divers, à savoir :
- automobiles et piétons sont complètement séparés ;
- la circulation automobile est moins perturbée à cause de passages cloutés ;
- moins d'accidents impliquant à la fois automobiles et piétons se produisent ;
- certains trajets piétonniers sont plus courts, car les passerelles aériennes évitent les obstacles terrestres (comme les carrefours) ;
- les piétons sont protégés de la pluie (la plupart des passages bénéficient d'un toit) ;
- certains passages sont transformés en allées commerçantes (comme à Queensway), tirant profit de la "clientèle passante".

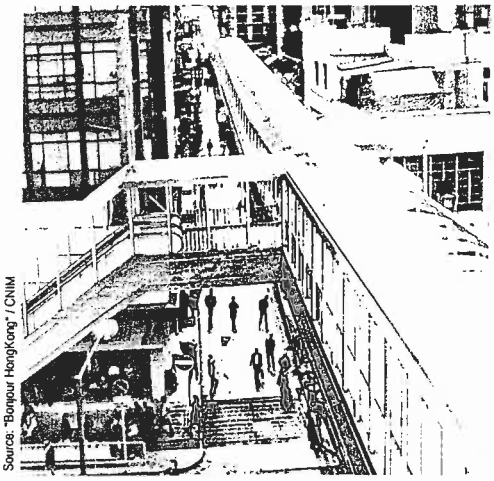
Un imposant escalier mécanique (le plus long du monde) assurant la connexion entre Central et Mid-Levels va bientôt s'achever ; il s'agit d'un projet-pilote pour faciliter les mouvements de piétons sur les pentes de la partie centrale de Hong Kong et pour réduire la circulation automobile de la zone. Cet escalier mécanique de 900m de long, divisé en 23 sections, sera reproduit ailleurs dans la ville s'il fonctionne bien.

Bien que les avantages priment sur les inconvénients, on ne peut pas totalement ignorer les problèmes posés par le réseau de passerelles aériennes existant à Hong Kong :
- pour accéder à ce réseau en hauteur, les utilisateurs doivent emprunter des escaliers qui ne sont accessibles à toute la population : les handicapés, les femmes enceintes ou les personnes âgées ne peuvent pas aisément en profiter (même si des escaliers mécaniques existent) ;
- à Admiralty, le réseau aérien est souvent fermé après 23h, pour des raisons de sécurité, et il devient alors pratiquement impossible d'atteindre sa destination, car il n'y a pas d'itinéraire alternatif au niveau du sol ;
- on observe en outre un manque de panneaux d'information pour les personnes non familières au réseau qui n'oseront finalement pas l'utiliser ne sachant pas où il mène.



Source: alter Metroplan

Plan partiel du réseau de passerelles piétonnières du quartier de Central, Hong Kong.


Source: "Bonjour HongKong" / CNIM

Projet de l'escalier mécanique (Travellator)du quartier de Central, Hong Kong.

Néanmoins, le réseau de passerelles piétonnières de Hong Kong est une caractéristique originale de l'urbanisme dense. Il représente un système très pratique pour le piéton, qu'il aurait été impossible de mettre en place dans une ville peu dense.

2.c) La diminution des densités allonge les distances

L'excellent ouvrage de Newman et Kenworthy (1989) met clairement en évidence les avantages qu'un urbanisme dense peut présenter. La plupart de ces avantages sont évidents à Hong Kong, comme par exemple une distance domicile-travail relativement courte. D'importants aspects de ce facteur positif, cependant, risquent de s'éroder si la localisation des emplois vient à se désolidariser de la localisation des logements des actifs. Ces derniers seraient alors obligés de se déplacer sur de longues distances pour rejoindre leur lieu d'emploi.

A l'heure actuelle, on compte plus d'emplois que d'actifs résidents sur l'île de Hong Kong et à Kowloon, avec une différence de 179.600 et 126.000 respectivement (1992). Cet écart implique des déplacements pendulaires d'effectifs substantiels de résidents depuis les villes nouvelles vers l'île de Hong Kong. Dans le périmètre de la ville nouvelle de Shatin (Ma On Shan compris), on dénombre 95.000 actifs résidents de plus par rapport au nombre d'emplois. Parmi les emplois qu'on y trouve, 47% sont occupés par des résidents de la ville nouvelle ; il en résulte que 75% des actifs résidents de Shatin vont travailler ailleurs, en grande partie dans l'aire métropolitaine.

Ce schéma se produit dans chaque ville nouvelle du territoire. Par exemple, seuls 33% des actifs habitant à Tuen Mun y sont employés. Tsuen Wan, qui est une des plus anciennes villes nouvelles, proche de l'aire métropolitaine, est celle qui offre le plus d'opportunités d'emploi, avec la plus forte proportion (47%) de résidents employés localement.

Parmi les 2,6 millions d'actifs ayant un emploi à Hong Kong, près de 100.000 (soit environ 3,8%) travaillent dans leur logement. Les personnes concernées par le travail à domicile sont réparties de manière sensiblement homogène à travers le territoire, avec cependant une part plus importante sur l'île de Hong Kong, en particulier à Wanchai. D'autres quartiers sont au-dessus de la moyenne : Yaumatei (à Kowloon) et les zones rurales.

Des changements de densités urbaines, cumulés avec de nouvelles distributions de populations et de lieux d'emploi, telles que préconisées par le Métroplan (stratégie d'aménagement de l'aire urbaine de Hong Kong, introduite en 1989), auront sans aucun doute un impact significatif sur les caractéristiques des déplacements dans la ville. Il est néanmoins délicat d'en prédire la forme.

D'un côté, le Métroplan cherche à réduire les densités à travers les rénovations et les poldérisations qui risquent de réduire, voire ruiner, la rentabilité du fonctionnement de certains transports collectifs (à la fois existants et en projet) qui sont typiquement dépendants des très fortes densités.

D'un autre côté, de nouvelles opportunités vont être créées par le souci du Métroplan de modifier certains aspects du futur développement de l'aire urbaine, en s'appuyant beaucoup plus sur le chemin de fer, sur les constructions nodales, autour des principales stations d'interconnexion, et sur des innovations ponctuelles dans les transports.

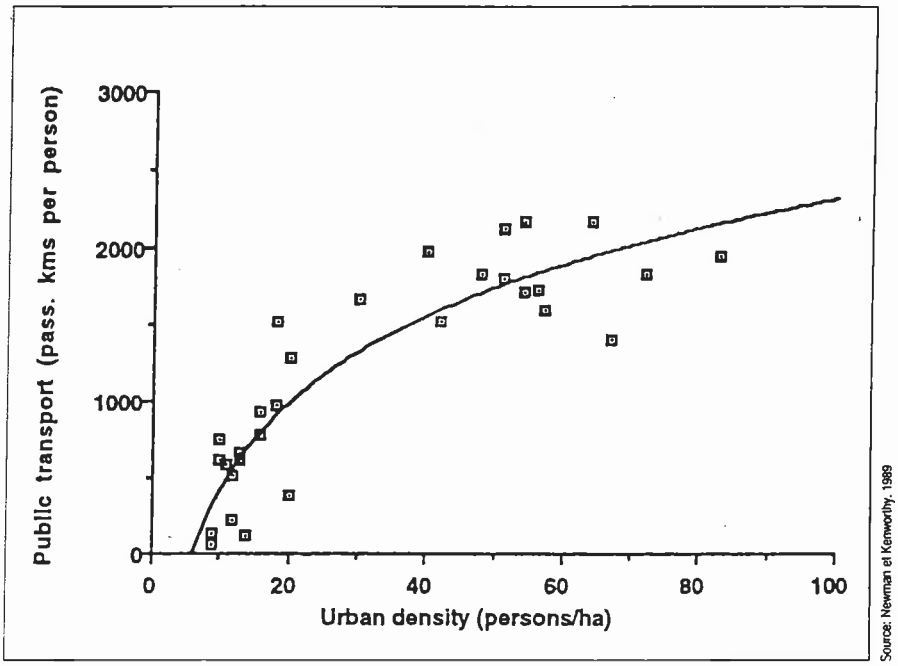
Aggravant l'écart entre lieux d'emploi et de logement, comme on l'a décrit plus haut, il est en projet d'augmenter d'environ un million d'habitants la population des villes nouvelles et de localiser 277.000 nouveaux emplois sur l'île de Hong Kong entre 1986 et 2001. Cela va par conséquent impliquer des trajets domicile-travail longs pour une plus grande partie de la population, entre les villes nouvelles et la zone centrale de Hong Kong, de même qu'une circulation accrue pour la traversée du port.

Les résidents des villes nouvelles connaissent déjà des trajets entre leur domicile et leur travail ou école plus long que leurs homologues des zones métropolitaines. En moyenne, un habitant de Tuen Mun Ville Nouvelle met 60 minutes pour aller travailler. Ce chiffre est lui-même une moyenne de deux groupes, c'est-à-dire ceux qui travaillent à Tuen Mun et ceux qui travaillent en dehors. Ce dernier groupe souffre en fait d'un temps de trajet plus élevé que la moyenne citée. Des temps réduits de déplacement domicile-travail sont enregistrés dans l'île de Hong Kong, situés dans une fourchette de 30 à 40 minutes en moyenne. En plus de la croissance de ce type de déplacement, ces changements devraient connaître une diversification modale, qui conduirait à porter à 27% de la circulation totale la part de l'automobile individuelle, à comparer avec 20% en 1988.

Sur cette base, il convient de se demander si le programme des villes nouvelles de Hong Kong, qui prône la continuité de leur expansion, ne contribue pas (peut-être inévitablement ?) à éroder les effets positifs des fortes densités sur la réduction des distances. Les distances de déplacement dans le territoire vont, de surcroît, continuer à s'allonger tant que la suburbanisation aura lieu dans la périphérie métropolitaine, en particulier le long du couloir constitué par la voie ferrée dans les Nouveaux Territoires, en direction de la frontière. Ceci se manifestera d'autant plus gravement si les contrôles de la construction sont levés après 1997.

3. LE FUTUR INCERTAIN : DE L'AVANTAGE AU DESAVANTAGE

La question que l'on vient de soulever est de savoir si Hong Kong est en train de perdre lentement (peut-être pas si lentement d'ailleurs), par défaut de politique adaptée, les avantages inhérents des densités élevées en matière de réduction des distances de déplacements, que Newman et Kenworthy portent tant en estime. L'avenir de Hong Kong est-il de ressembler de plus en plus aux autres villes de la région, et donc de devenir la victime de la pollution et de la congestion automobile qui les ravagent ?



Densités et utilisation des transports publics dans 31 grandes villes

Ce qui risque de concrétiser cette perspective est la charge de circulation supplémentaire imposée à Hong Kong dans la période post-1997. On doit considérer que, pendant longtemps, Hong Kong a connu un développement séparé de celui de son arrière-pays en Chine du sud, notamment le delta de la rivière des Perles. Le territoire pouvait par conséquent plus facilement contrôler l'accès des véhicules du continent vers la ville. Quelles vont être les effets sur le réseau de transport hongkongais, en particulier sur son système routier, s'il se produit ce que tout le monde craint, c'est-à-dire une circulation transfrontalière sans restriction de la part de la province du Guangdong ? Il est clair que parmi les impacts, on observera l'allongement des distances des déplacements, une plus grande compétition pour le rare espace routier et, inévitablement, une congestion généralisée de la circulation.

Parce qu'il y a une ample évidence que la dépendance à l'automobile doublée d'une importante consommation d'essence entretient une nette corrélation négative avec les diverses variables de densité urbaine, les développements prévisibles de Hong Kong pourraient bien à terme avoir des incidences significatives sur la consommation d'énergie. Cette crainte est renforcée par l'expérience des villes américaines et australiennes, avec leurs quartiers d'affaires centraux denses.

Les recherches conduites par Newman et Kenworthy (1991) suggèrent qu'il n'y a, en fait, aucune corrélation entre les densités d'emploi centrales et les variables concernant l'utilisation de l'automobile. Ceci implique que ces variables ont peu d'effets sur le système de transport, malgré l'importance apparente de la circulation en heure de pointe pour l'activité des transports publics desservant ces quartiers centraux. Il est estimé, par opposition, qu'il est préférable d'avoir des densités résidentielles plus élevées, mêlées à des activités économiques - ce qui actuellement le cas dans de nombreux quartiers de Hong Kong - si l'on souhaite préserver une faible dépendance à l'automobile.

Les fortes densités résidentielles dans le centre de la ville sont en corrélation étroite avec tout l'éventail des modes et systèmes de transport en Asie, y compris la marche à pied et la bicyclette. Quand on prévoit et programme ces déplacements dans les projets de rénovation et de poldérisation, on doit donc porter une attention particulière à la mise en place d'un réseau de transport local multimodal, correctement intégré au système de déplacements de l'ensemble de la ville. Créer un tel système efficace de transport "par le bas" "surpassera", en termes d'efficacité (et d'environnement), le système des villes dépendant de l'automobile. Alors que ces villes ont à la fois une forte concentration d'emplois dans le centre des affaires et de bons services de transport, elles sont malheureusement enlisées dans la circulation routière due aux faibles densités de population et d'emplois à la périphérie.

De la même manière qu'elles sont en forte corrélation négative avec la consommation d'essence et l'utilisation de l'automobile, les variables de la densité urbaine élevée sont également significativement corrélées, mais positivement, avec l'utilisation des transports en commun. En d'autres termes, les fortes densités de population et d'emplois dans toute la ville sont étroitement liées à :

- une utilisation plus intense des transports publics (mesurée en km/personne),
- une plus grande proportion du total des km-passagers effectués en transport en commun,
- une meilleure offre de transport public par personne,
- davantage de voyages par personne et par an.

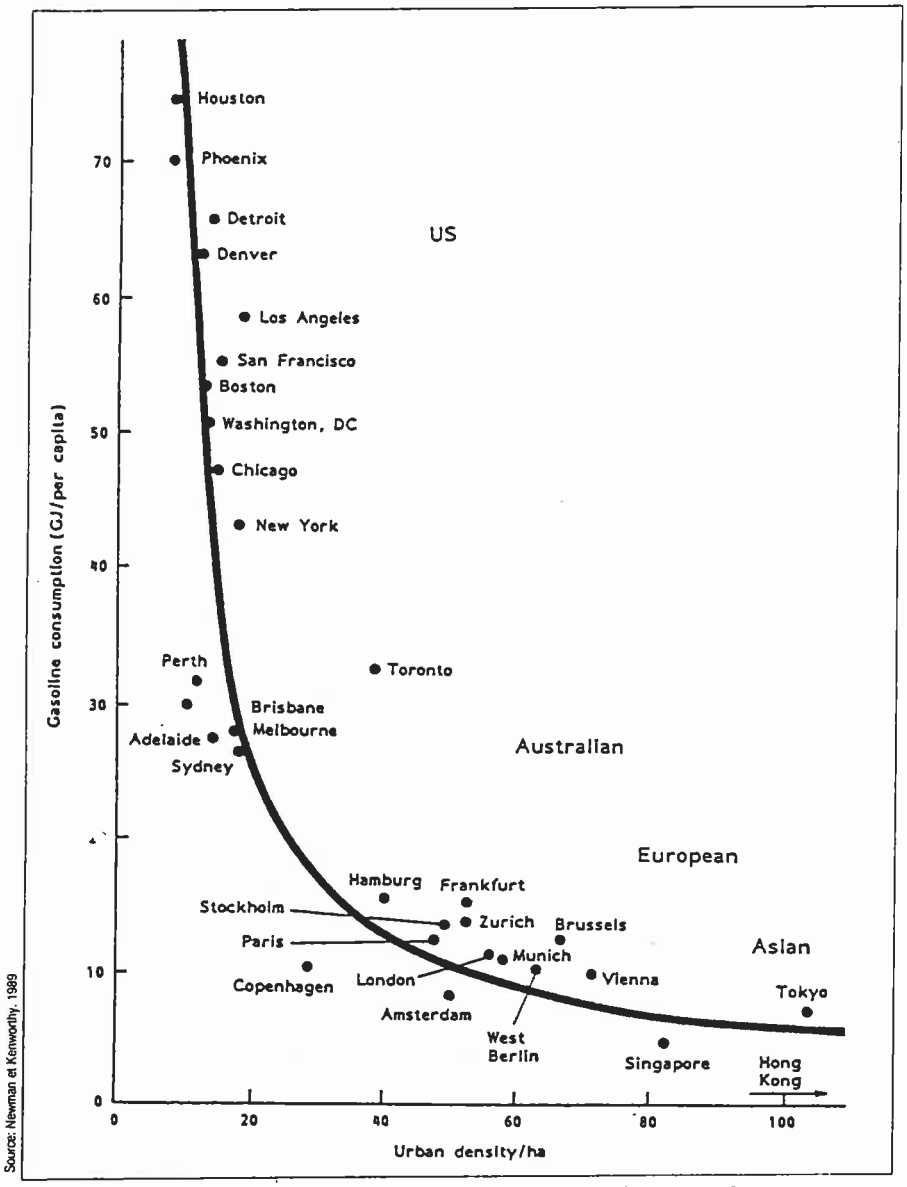
C'est le genre de caractéristiques (avec les franchises monopolistiques) qui ont permis d'avoir à Hong Kong une gestion des transports publics si efficace et financièrement viable.

CONCLUSION

A la lumière de la discussion présentée, les urbanistes et les décideurs de la politique des transports de Hong Kong ont besoin de résoudre deux problèmes. D'abord, le niveau de décentralisation à autoriser et à encourager à travers le programme de villes nouvelles et les projets de voies ferrées dans les Nouveaux Territoires. Ensuite, la hiérarchie et la diversité de l'offre en transports publics les mieux adaptées pour soutenir les densités urbaines désirées, qui fournissent les avantages expliqués par Newman et Kenworthy (1991). Ce faisant, la ville :

1) sera moins vulnérable aux interruptions de l'approvisionnement de pétrole ;
2) minimisera les effets de l'inflation relative aux transports ;
3) réduira le degré de dépendance à l'automobile;
4) maintiendra la domination des transports publics ;
5) augmentera le nombre de déplacements non motorisés ;
6) améliorera l'accessibilité des transports aux personnes démunies ;
7) réduira la quantité d'émissions, dont celles contribuant à l'effet de serre ;
8) limitera les risques d'accidents de la route ;
9) améliorera la qualité de la vie.

Pour répondre à ces objectifs, Hong Kong doit se doter d'une puissante agence d'urbanisme métropolitaine, appuyée politiquement, qui peut dépasser les frontières des différents services du gouvernement et en maximiser les avantages combinés, par un regard interdisciplinaire sur la gestion des transports et des densités.



Densités urbaines et consommation d'essence : comparaison pour 31

■

REFERENCES

DIMITRIOU, H.T., "*The Hong Kong Urban Transport Policy Agenda : A Review*", contribution au séminaire "Moving Away from the Motorcar", organisé par l'Université de Hong Kong, le Goethe Institute et Green Power, University of Hong Kong, 1992.

FOUCHIER, V., "*Hong Kong : Comment gérer les fortes densités?*" in: Perspectives Chinoises, No.13, Mars 1993, pp.56-66.

HONG KONG GOVERNMENT, "*Hong Kong, the Facts*", Government Printer, Hong Kong, 1992.

MVA Asia, "*Hong Kong Travel Characteristics Survey*", Rapport pour le département des transports, Hong Kong Government, 1992.

NEWMAN, P.W.G. and KENWORTHY, J.K, "*Cities and Automobile Dependence*", Gower, Aldershot, 1989.

NEWMAN, P.W.G. and KENWORTHY, J.K, "*Transport and Urban Form in Thirty-two of the World's Principal Cities*", in : Transport Reviews, Vol. 11, No.3, 1991.

SECRETARY FOR TRANSPORT, "*Notes on Transport Policy*", Briefing LEGCO, Government of Hong Kong, 1991.

TRANSPORT BRANCH, "*Moving into the Twenty-first Century : The White Paper on Transport Policy*", Government Secretariat, Hong Kong, 1990.

TRANSPORT DEPARTMENT, "*Traffic and Transport Digest*", Government of Hong Kong Printer, Hong Kong, 1992.