

● Asie

# Hong Kong : l'extrême densité

Ville clinquante avec ses immeubles de verre, sa puissance financière, Hong Kong fascine. Comment rester indifférent à un tel phénomène urbain ? A l'heure où les discussions politiques concernant le retour de la souveraineté chinoise sur le territoire en 1997 font de nouveau parler de Hong Kong, on devrait également s'intéresser à son développement urbain unique.

par Vincent Fouchier

Profitant de sa localisation avantageuse au sud de la Chine (dans un rayon de cinq heures de vol se trouve concentrée plus de la moitié de la population mondiale), ce petit territoire d'à peine plus de 1000 km<sup>2</sup> a su s'imposer comme place financière de premier rang et comme centre stratégique du commerce avec la Chine. Hong Kong est un laboratoire de l'économie moderne, où le non-interventionnisme et l'ultralibéralisme ont été expérimentés pleinement. Les économistes disent même de Hong Kong que c'est « le capitalisme raconté aux enfants ». Ce succès économique se lit physiquement dans le paysage qu'offrent les quartiers centraux. La verticalité serait-elle le symbole de la réussite ? Peut-être, mais on la retrouve partout ; elle s'est généralisée dans la ville. Industries, habitations, commerces, équipements, cheminements, stationnement, ainsi que cimetières : tout y est vertical. A l'instar des économistes, les urbanistes pourraient dire de Hong Kong qu'elle est « la densité racontée aux enfants ».

La description géographique de Hong Kong laisse penser que verticalité et densité sont des choix d'urbanisme délibérés et n'ont pas été contraintes par un réel

manque d'espace. Le territoire de Hong Kong se décompose en trois principales régions aux caractéristiques différentes. L'île de Hong Kong, d'une superficie de 80 km<sup>2</sup>, est très montagneuse et n'est urbanisée que sur une étroite bande côtière : elle contient notamment le quartier d'affaires Central, au nord. La péninsule de Kowloon, faisant face à l'île de Hong Kong, représente une superficie de 48 km<sup>2</sup> presque entièrement urbanisée ; le bâti y est très compact, mais d'une hauteur réduite en raison des limitations de sécurité dues à l'aéroport. Plus au nord, les Nouveaux Territoires couvrent 943 km<sup>2</sup> peu construits, montagneux. Les paysages sont encore en partie vierges, forestiers, hormis quelques villages. On y trouve aussi des plages d'une beauté inattendue à Hong Kong (sans constructions, à la mer bleu turquoise et au sable fin...). Les Nouveaux Territoires sont cependant progressivement colonisés par des villes nouvelles. Au

total, on le voit, le territoire de Hong Kong est peu urbanisé, puisque moins de 17 % du sol a une affectation urbaine.

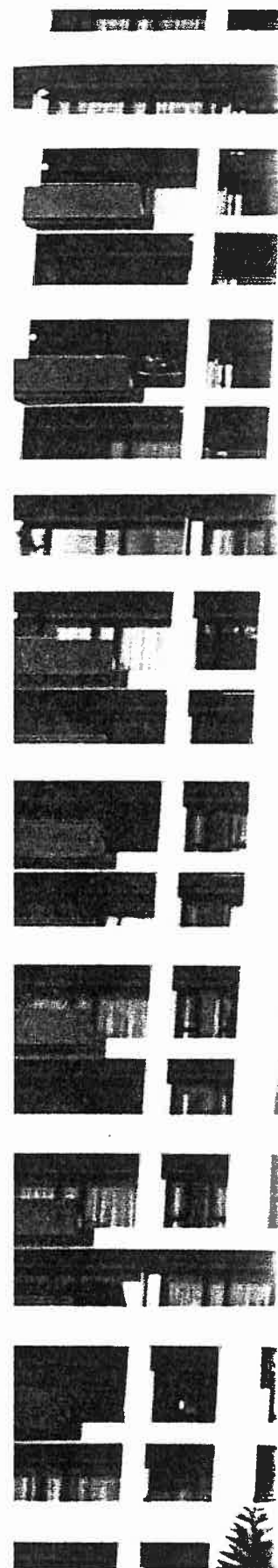
Avec 5,7 millions d'habitants, Hong Kong présente une densité moyenne de 5 300 hab./km<sup>2</sup>. Plus significative est la densité urbaine du territoire, avec 31 500 hab./km<sup>2</sup>, une moyenne proche de la densité de Paris intra-muros mais appliquée à une surface trois fois supérieure.

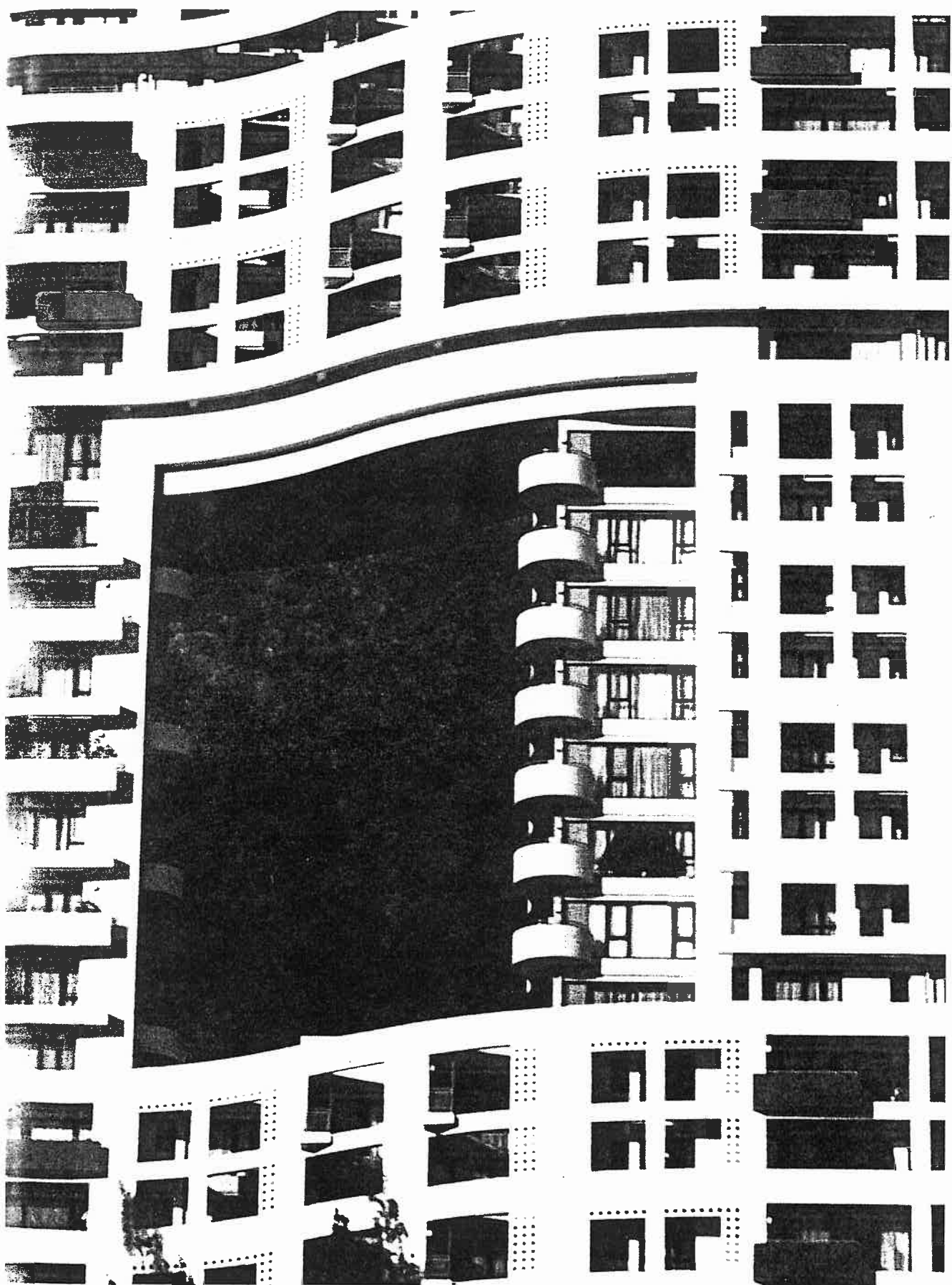
Pour comprendre les densités de Hong Kong, il faut savoir que le sol est propriété de la Couronne britannique et n'est cédé que par baux emphytéotiques. Les concessions se font par enchères publiques et constituent une des ressources principales du gouvernement.

Depuis la déclaration conjointe sino-britannique, entrée en vigueur le 27 mai 1985, les concessions foncières de la Couronne sur tout le territoire sont faites pour un terme expirant le 30 juin 2047. En accord avec les Chinois ►

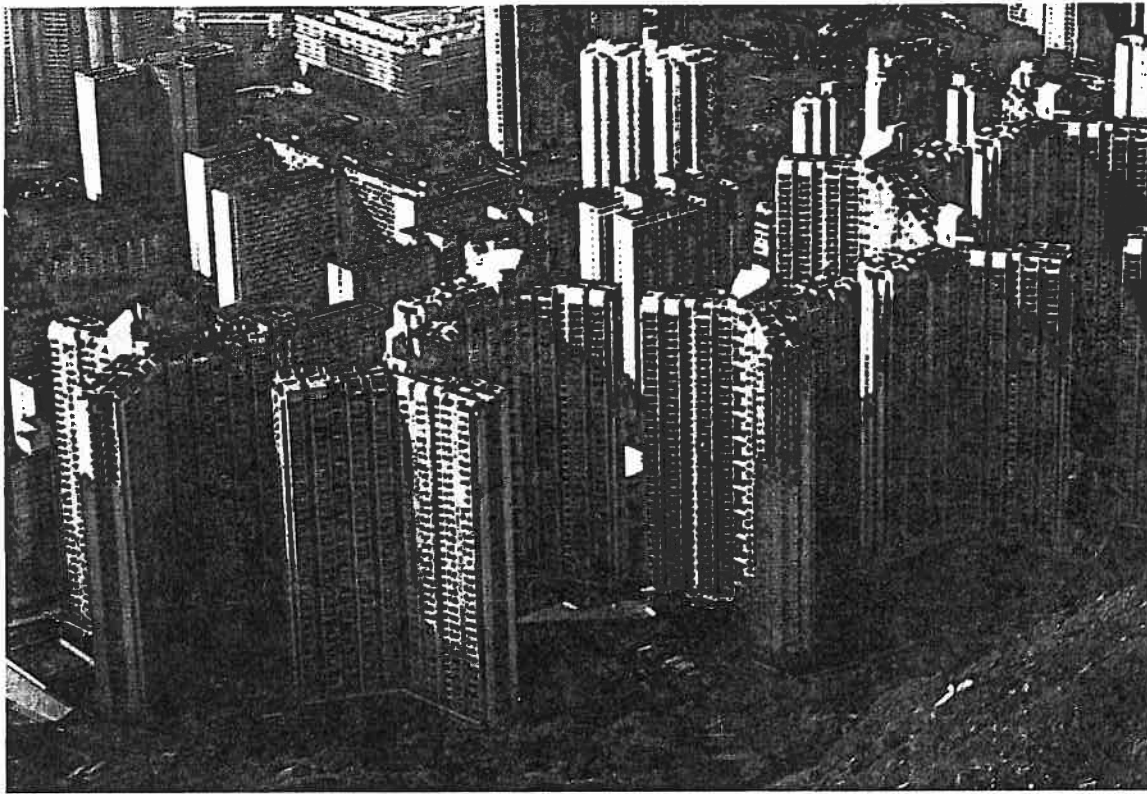
Type d'utilisation du sol	En %
Prairies et landes	49,8
Forêts	20,5
Autres espaces naturels	12,9
Urbain métropolitain	9,8
Urbain rural	7,0
Total (1 071 km <sup>2</sup> )	100

Source : d'après HK Government, 1991.





*« Immeuble-trou » :  
le souffle du dragon  
peut circuler  
librement entre  
la mer et  
la montagne...*



Le logement social est lui aussi construit en hauteur. Ici, au nord de l'aéroport.

	Population	Superficie	Densité
<b>Nouveaux Territoires</b>	2 374 820	943 km <sup>2</sup>	2 518 hab./km <sup>2</sup>
<b>Kowloon</b>	2 030 680	48 km <sup>2</sup>	42 305 hab./km <sup>2</sup>
<b>Ile de Hong Kong</b>	1 250 990	80 km <sup>2</sup>	15 637 hab./km <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>5 656 490</b>	<b>1 071 km<sup>2</sup></b>	<b>5 300 hab./km<sup>2</sup></b>

Source : d'après HK Census, 1991.

► (qui reprendront leur souveraineté sur le territoire en 1997), les surfaces cédées chaque année pour des développements résidentiels, commerciaux ou industriels ne dépassent pas 50 hectares (non compris les opérations de logement public). En effet, les Chinois ne souhaitent pas que les Britanniques dilapident cette richesse que constitue l'espace : les discussions portant sur le rythme de l'urbanisation se traduisent donc davantage en discussions financières qu'en choix de politique urbaine.

### « La plus haute tour d'Asie »

Quelques chiffres permettent d'illustrer les enjeux. En 1992, le gouvernement avait vendu

29,7 hectares, ce qui représentait un revenu de 8 milliards de francs. En février 1993, le seul site de Diamond Hill, pourtant éloigné des quartiers centraux, mais desservi par le métro, a atteint le chiffre record de 2,5 milliards de francs (1). Il s'agit d'un bidonville de 26 hectares au pied de la montagne. L'ancienne vente record avait atteint 2,34 milliards de francs en 1989 et correspond au

terrain d'assiette (0,72 ha) de Central Plaza, « la plus haute tour d'Asie », dans le quartier de Wanchai. Haute de 374 mètres, cette tour de 58 étages de bureaux présente un COS de 24 et abrite 8 000 emplois (soit une densité nette de 11 110 emplois/ha). De tels programmes sont attractifs pour les grands noms de l'architecture mondiale : on pense notamment à I. M. Pei et sa superbe

Banque de Chine (368 m, 70 étages), à N. Foster et sa Hong Kong and Shanghai Bank. Ils contribuent à l'image du territoire et renforcent la symbolique du succès.

La pénurie foncière est de ce fait entretenue par le gouvernement, qui ouvre son sol à l'urbanisation avec parcimonie. Ce rationnement foncier explique les prix pratiqués dans l'immobilier. À l'achat, il faut compter 50 000 F/m<sup>2</sup> pour le résidentiel en moyenne, mais 90 000 F/m<sup>2</sup> sur le Peak (quartier de luxe sur les hauteurs de l'île de Hong Kong) et dans les quartiers les plus prisés (2).

Les maisons individuelles, quasi inexistantes, prennent par conséquent une valeur importante, avec des loyers de 60 000 francs par mois. En moyenne, pour un appartement de 60 mètres carrés, les loyers sont de 15 400 F/mois dans l'île de Hong Kong et 11 000 F/mois à Kowloon.

Pour rentabiliser leurs opérations, les promoteurs valorisent systématiquement les terrains au maximum de ce qui est autorisé. L'urbanisme vertical est de règle, pour tous les usages : habitat, bureaux, industrie, commerce, sports, stationnement, cheminements, etc. Les immeubles de bureaux ne sont donc pas les seuls à monter vers le ciel. Les constructions résidentielles récentes atteignent pour la plupart 30 niveaux. Les promoteurs privés ne sont d'ailleurs pas isolés dans cette valorisation verticale du foncier : le logement social suit la même tendance (3). Contrairement à l'ultralibéralisme

### Statuts des logements 1991

	Nombre de logements	En %	Densité autorisée en habitants/ha
<b>Logements privés (locatifs ou non)</b>	740 000	50	2 000
<b>Logements locatifs aidés</b>	575 000	38	2 310
<b>Logements en accession aidée</b>	116 000	8	2 500
<b>Logements temporaires (camps)</b>	64 000	4	-
<b>Total</b>	<b>1 495 000</b>	<b>100 %</b>	<b>-</b>

Source : HK Population Census, 1991.

économique pratiqué dans la colonie, la politique de développement urbain est relativement « interventionniste ». Depuis 1953, le gouvernement a lancé de vastes programmes de logement social, dont les densités sont souvent plus élevées que celles pratiquées dans les opérations privées. Le logement social hongkongais a la particularité de se construire par « générations » d'immeubles identiques. Un modèle type est dessiné puis reproduit par centaines, ce qui permet de réduire les coûts et d'accélérer le rythme de production. La hauteur des constructions pour le logement social dépasse régulièrement 35 étages. Proposant des loyers à moins de 1 000 francs par mois pour un deux-pièces, le logement social est très demandé et les listes d'attente sont longues. Cependant, près de la moitié de la population en profite déjà.

### L'industrie verticale

Quand on interroge les responsables du département du logement, au gouvernement de Hong Kong, sur le choix de telles hauteurs d'immeubles résidentiels, ils répondent avec le sourire qu'à partir du moment où l'on installe un ascenseur, peu importe que l'immeuble fasse 5 ou 35 étages... En tout état de cause, de telles densités ne sont pas vécues comme une calamité. Certes, on est rarement seul et on fait souvent la queue à Hong Kong ; mais c'est un style de vie auquel chacun s'est habitué. L'aspect pratique des fortes densités est que les équipements et les commerces sont à proximité immédiate des habitations : il suffit de descendre de son appartement pour trouver tout ce dont on a besoin.

La structure des industries hongkongaises la plus courante est celle de la petite entreprise de fabrication employant quelques salariés et assemblant des produits pour leur finition. Ce type d'entreprise

s'accommode bien d'immeubles à plusieurs niveaux, dans la mesure où il ne nécessite pas de lourdes manutentions. Des zones industrielles verticales ont ainsi été conçues, la plupart en dehors de la zone centrale. Leur aspect architectural ne diffère pas vraiment de celui des autres quartiers de Hong Kong. Des rues entières peuvent être bordées d'immeubles industriels, qu'un passant non averti prendrait pour des immeubles résidentiels. Certaines de ces zones industrielles verticales, parmi les plus anciennes, souffrent de congestion des infrastructures et de pollution en raison de normes non suivies ; localisées parfois en plein milieu urbain et pouvant atteindre des COS de 15, ces zones dégradées provoquent des nuisances importantes vis-à-vis des riverains.

En revanche, les plus récentes sont très attirantes : on en construit dans les villes nouvelles du territoire, et leur qualité est assurée par une organisation, une sélection des entreprises et des normes de pollution plus strictes. Par exemple, le COS autorisé dans la zone industrielle de Fo Tan, ville nouvelle de Shatin, est de 9,5.

En comparaison des 1 490 emplois par hectare dans les zones industrielles hongkongaises, on peut citer les 80 ou 100 emplois par hec-

### Densités prévues pour les industries

Type d'industrie	COS	m <sup>2</sup> /emploi	Emplois/ha
Industries de densité moyenne	8	35	1 490
Industries high-tech de densité faible	2,5	75	220
Entrepôts	8	1 500	15

Source : Metroplan, 1991.

tare que l'on trouve généralement dans les zones d'activités en France.

Même les columbariums sont disposés dans des immeubles verticaux, dont un s'élève à 10 niveaux au dessus du sol (avec un COS de 8), en réponse au coût et à la durée courte (cinq ans) des concessions en cimetière « traditionnel ». La verticalité n'est cependant pas toujours synonyme de densité à l'échelle des quartiers. Les quartiers les plus denses sont en effet les plus anciens et les plus dégradés. Ils se caractérisent par une absence totale d'espaces verts, des rues étroites, des immeubles qui ne dépassent pas 7 ou 8 niveaux et un entassement extrême dans les logements. Les quartiers populaires de Kowloon, tels Mongkok, Sam Shui Po ou Yau Ma Tei, correspondent à ce profil.

### La densité comme préalable

Les principaux objectifs assignés au Metroplan, le schéma directeur couvrant l'aire urbaine de Hong Kong, dont l'horizon est l'année

2011, sont principalement : le déplacement des activités génératrices de nuisances, la réduction des densités de population, grâce aux nouveaux polders et à une rénovation du tissu urbain, et la construction de nouveaux équipements de proximité.

Tout ceci doit, en fait, corriger une situation héritée d'un développement non coordonné, qui s'est traduit par des densités excessivement fortes, d'où la pollution, la congestion et le manque d'espaces « ouverts » et d'équipements publics. Le recours aux immeubles de grande hauteur (IGH) est généralisé, car c'est théoriquement la réponse adaptée à la double volonté de densifier et de créer davantage d'espaces verts (4).

Le souci de réduction des densités dans les quartiers congestionnés se double d'une préoccupation inverse : assurer des densités suffisamment élevées pour que l'on réponde aux besoins dans les rares hectares à urbaniser. Un ensemble de mesures permet de prendre les densités comme préalables, et de ne pas les considérer comme ►

*Les habitations flottantes sont de moins en moins nombreuses quand les immeubles sont toujours plus hauts.*

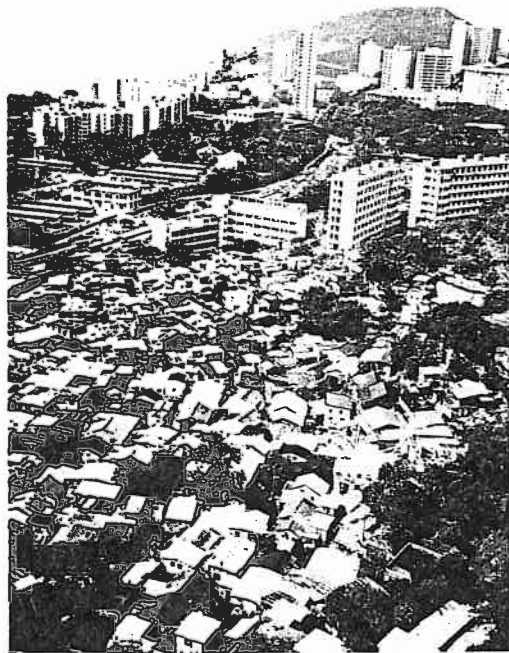


► simples résultantes de négociations diverses.

Le MTR (Mass Transit Railway), intermédiaire entre le métro et le RER, transporte chaque jour de semaine près de 1,5 million de personnes, ce qui le place au premier rang mondial pour le nombre de personnes transportées par kilomètre. Il est l'un des rares réseaux de type RER rentable, car son gestionnaire réalise à son compte des projets immobiliers coordonnés qui constituent des recettes immobilières et une création de clientèle : 32 000 logements ont été ainsi réalisés au-dessus des stations ou à proximité immédiate (ainsi que des commerces et des bureaux), pour des recettes de 3 milliards de francs, soit 15 % des coûts de construction du réseau. Le gouvernement met ainsi tout en œuvre pour encourager une maximisation de l'usage de ce réseau (5). Il incite notamment des densités plus élevées au voisinage des gares.

De la même manière, les sites les plus accessibles par la route (par les bus) bénéficient de droits à construire supérieurs aux autres sites. Tout est ainsi fait pour tirer profit des infrastructures de transports en commun et éviter la dépendance à l'automobile. Celle-ci est, pour l'heure, très réduite (moins de 10 % des déplacements motorisés), grâce à une série de mesures convergentes : taxes élevées, coût prohibitif du stationnement, proximité spatiale et mixité des activités, forte présence des transports en commun en tous genres.

Afin de faciliter la circulation des piétons, un réseau complet de passerelles (au niveau R+1) quadrille les zones les plus denses, avec des continuités à l'intérieur des immeubles. Les promoteurs bénéficient, ici encore, d'une incitation par le gouvernement : ils ont droit à un COS accru s'ils aménagent un tronçon de passerelle à travers l'immeuble qu'ils construisent. Le



niveau du sol est de ce fait sacrifié à l'automobile ou aux transports en commun. Le piéton n'y trouve plus sa place : il doit se déplacer « dans les airs ».

### Le renouvellement urbain

La pression qui s'exerce sur les bâtiments qui n'ont plus d'utilité économique est telle que rares sont les constructions coloniales à avoir évité la démolition. Le renouvellement de la ville se fait sans aucun souci pour le patrimoine. On pourrait penser que les Chinois de Hong Kong voient plutôt d'un bon œil la disparition des symboles de la colonie britannique, mais il n'en est rien. En réalité, c'est l'« attachement à la pierre » qui n'est pas aussi fort qu'en Europe, peut-être à cause d'une histoire trop

courte ou d'un enracinement culturel trop limité. Les temples ancestraux, les maisons mandariennes ou les villages traditionnels hakkas subissent en effet le même sort que les maisons coloniales. Ceux qui sont sauvegardés, souvent grâce à leur transformation en équipement public, finissent encerclés par une marée d'immeubles de grande hauteur ; ils semblent alors en position tellement incongrue qu'on préférerait les voir démolis...

La tendance générale est le remplacement d'immeubles bas par des immeubles hauts, quels que soient la localisation et le voisinage. La multipropriété des immeubles anciens rend difficiles les remboursements fonciers, d'où, parfois, des constructions aux formes étranges : les immeubles cigarets. Les promoteurs ne peuvent en effet pas toujours acquérir des terrains de taille importante et doivent se contenter de ce qu'ils ont, quand bien même il s'agit d'une parcelle minuscule. Cela ne les empêche finalement pas de bâtir en hauteur.

Malgré son principe de non-intervention dans le domaine privé, le gouvernement hongkongais s'est doté d'une agence foncière, la Land Development Corporation (LDC). Elle intervient dans des quartiers où des promoteurs seuls ne peuvent démêler la complexité d'une opération de rénovation : la LDC retrouve les propriétaires (qui sont nombreux à avoir quitté le territoire), négocie, acquiert, remembre puis lance l'opération de rénovation. Aucun respect n'est accordé à la structure parcellaire préalable : généralement, on

groupe un ensemble de petites parcelles pour en constituer une grande sur laquelle on construira une immense tour.

Progressivement, la ville se transforme, avec des épisodes parfois cocasses. L'hôtel Ritz Carlton, situé dans le cœur du quartier d'affaires, a évité de justesse la démolition avant même d'avoir reçu son premier client. Sa construction à peine achevée, cet immeuble de 25 étages et 216 chambres suscitait les convoitises des promoteurs en raison des difficultés financières de son propriétaire. Il aurait été plus rentable de construire un immeuble de bureaux à la place, étant donné sa situation centrale, bien que le taux d'occupation des chambres d'hôtel à Hong Kong ait augmenté de 15 % l'an passé.

La transformation des chambres de l'hôtel en bureaux coûtant plus cher qu'une démolition/reconstruction, le calcul arithmétique était simple. Cependant la démolition ne s'est pas faite, car l'hôtel a été repris par une grande chaîne internationale.

### Le poids des croyances

Pourtant, on retrouve encore des traces d'un autre temps dans la société hongkongaise moderne. Au-delà des bambous utilisés comme matériau d'échafaudage même lorsqu'on construit un immeuble de 300 mètres de haut, des croyances géomanciques, qu'on n'attend pas ici, influencent toujours architectes et urbanistes. Dans tout nouveau projet, il convient de respecter le *feng shui*, qui correspond à la perception des courants de souffles : vent (*feng*) + eau (*shui*). La ville nouvelle de Tin Shui Wai par exemple, dans les Nouveaux Territoires, a dû être planifiée en accord avec une ligne géomancique infranchissable ; aucune route ne devait l'enjambrer. De même, au sud de l'île de Hong Kong, un im-

*Hong Kong, superpuissance financière, n'échappe pas aux bidonvilles qui abritent encore aujourd'hui 250 000 personnes.*

### COS autorisés selon la distance du site à la station de métro la plus proche

Distance à la station	COS résidentiel	COS commercial et bureaux
- 200 m	5 - 6,5	12
200 à 400 m	4 - 5,5	10
+ de 400 m	3,5 - 4	8

Source : d'après HKPSG, 1993.

meuble en forme de barre est perforé par un trou géant de 10 mètres de côté. La rumeur dit que ce trou a été fait pour que le souffle du dragon puisse aller sans entrave de la montagne à la mer.

Ces croyances concernent également les immeubles les plus prestigieux, comme la Banque de Chine, conçue par I. M. Pei. Il est reconnu que ce magnifique bâtiment est à l'origine de souffles néfastes à cause de ses angles tranchants. Il affecterait ainsi les affaires qui se font dans les immeubles voisins ; c'est pourquoi ces derniers se protégeraient en obturant leurs fenêtres. Le conseil législatif, situé à proximité de la Banque de Chine, aurait disposé dans une pièce lui faisant face un aquarium avec des poissons rouges, qui auraient la faculté de chasser les mauvais esprits.

On observe aussi que le grand hall, au pied de la Banque de Chine, est traversé par un mur bas, qui servirait à retenir la fortune allant et venant depuis la mer. Aucun immeuble n'a donc été construit entre

la Banque de Chine et le port Victoria : on a créé un jardin, Charter Garden, qui permet de ne pas empêcher la banque de puiser le souffle dans le port Victoria.

Ces pratiques ou croyances sont très prégnantes, malgré le rationalisme et l'efficacité légendaires des Hongkongais. Comment s'expliquer que 2 000 personnes se sont rassemblées dans le port d'Aberdeen (au sud de l'île) l'an passé, quand un bateau de pêcheurs avait annoncé la capture d'une sirène ? Les badauds se justifiaient en disant : « *je n'y crois pas, mais je viens quand même, au cas où* »...

On a le sentiment que ces croyances ne disparaissent pas mais s'adaptent aux conditions modernes. Le faible attachement au patrimoine bâti, qui limite le regret de voir se modifier radicalement le paysage urbain, a plusieurs origines (outre la jeunesse historique du territoire). Les mutations permanentes de la cité sont acceptées également du fait de l'état d'esprit qui règne à Hong Kong : chacun adhère à la

logique de la rentabilité. Le souci esthétique ou qualitatif intervient au second plan par rapport au souci financier. Par ailleurs, l'absence de participation démocratique et de moyen légal de protestation face aux nouvelles constructions rend la tâche facile aux urbanistes du gouvernement et aux promoteurs. Le nimbisme est inconnu à Hong Kong.

### Les grands projets

Trois grands chantiers de développement urbain sont en cours à Hong Kong : le nouvel aéroport et ses infrastructures complémentaires, les poldérisations et les villes nouvelles. Chacun contribue à créer de l'espace.

En 1994, l'aéroport de Kai Tak reçoit 21 millions de passagers (troisième aéroport du monde) et 1,3 million de tonnes de marchandises (deuxième aéroport du monde). Il souffre pourtant de conditions difficiles : il ne dispose que d'une seule piste et il est localisé en plein milieu urbain, ce qui impose le survol ris-

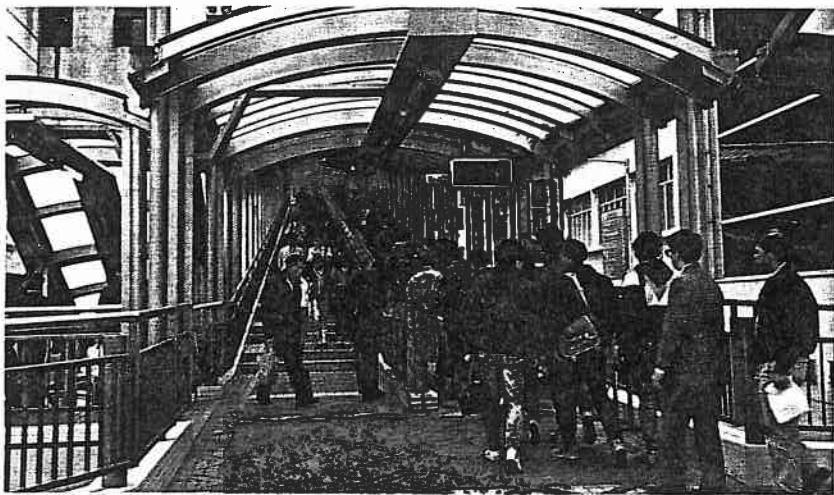
qué à faible altitude des zones d'habitation. Son activité a régulièrement augmenté depuis 1980, à un rythme de 10 % par an, et il a été décidé de le remplacer. Un imposant projet est donc en cours de réalisation : un nouvel aéroport (Chek Lap Kok) se construit sur l'île de Lantau, 25 kilomètres à l'ouest de l'île de Hong Kong. Le projet comprend dix grands chantiers complémentaires : l'aéroport, la voie ferrée de 34 kilomètres, d'une capacité de 260 000 personnes par jour, les poldérisations à l'ouest de Kowloon et au nord de l'île de Hong ►



*Ci-dessus : un des nombreux visages de Hong Kong aujourd'hui : les bidonvilles.*



*A gauche : Hong Kong au début du siècle, (source : Old Hong Kong Calendar).*



Le « Travellator », escalier mécanique de 900 mètres de long facilitant le mouvement des piétons sur les pentes du quartier Mid-Levels.

► Kong, en prolongement du quartier des affaires, la ville nouvelle de Tung Chung, planifiée pour recevoir 200 000 habitants en 2011, le tunnel ouest entre Kowloon et l'île de Hong Kong, trois tronçons d'autoroute (34 km au total), le pont suspendu de Lantau, à la fois routier et ferroviaire. La plate-forme du nouvel aéroport est entièrement créée par poldérisation au nord de l'île de Lantau, qui était encore vierge (ou presque)

de construction avant ce projet. Elle devrait couvrir 1 248 hectares, après achèvement du remblaiement de la mer et de l'arasement d'une petite île préexistante. Le rythme de ce remblaiement est impressionnant : 400 000 mètres cubes de matériaux viennent chaque jour combler la mer, grâce à une flottille de dragueurs qui représenterait la moitié de la flotte mondiale de ce type d'embarcations. Le nouvel aéroport est destiné à re-

cevoir 34 millions de passagers et 3 millions de tonnes de marchandises annuellement. Il comprendra deux pistes d'atterrissage et son terminal passagers fera 1,4 kilomètre de long (Norman Foster signera son architecture). L'ensemble du projet de Chek Lap Kok devrait coûter plus de 110 milliards de francs, si l'on y inclut les dix projets complémentaires. Son financement a fait l'objet d'âpres discussions entre les gouvernements britannique et chinois puisqu'il ne sera pas achevé en juillet 1997, date à laquelle les Chinois retrouveront leur souveraineté à Hong Kong. L'origine du financement de l'aéroport, la liste des entreprises contractantes et la volonté des Chinois de mener à terme sa construction ont servi de catalyseur au débat politique entre les deux parties à propos de la rétrocession et de l'avenir de Hong Kong. Le développement du port de conteneurs est également prévu, en extension de Lantau, non loin

du nouvel aéroport. Ce faisant, les derniers vestiges d'espaces indemnes d'« humanisation » sont amenés à disparaître : les rares îles qui servaient à la détente et à la promenade auparavant seront soit polluées (bruit, air, eau, paysage), soit d'accès interdit.

### La poldérisation

La fermeture de l'actuel aéroport de Kai Tak, lorsque Chek Lap Kok sera mis en service, est aussi importante. Elle libérera 274 hectares de terrains et pourrait accueillir 250 000 habitants au cœur de l'aire urbaine. Par ailleurs, elle permettra de lever les restrictions de hauteur à Kowloon et stimulera grandement les rénovations et constructions d'IGH dans ce secteur. Pour compenser la pénurie d'espaces urbanisables centraux, le gouvernement crée de l'espace par poldérisations. Ce n'est pas une politique nouvelle, puisque le premier projet connu de « land reclamation » date de 1855. Au total, ce sont 21 kilomètres carrés d'es-

## Une histoire mouvementée

Hong Kong n'a pas plus de 150 ans d'histoire ; c'est une « ville neuve ». Avant l'arrivée des Britanniques, on ne comptait que quelques milliers d'habitants sur l'île, dont la plupart étaient des pêcheurs ou des paysans chinois. Les fondations de la tradition et de la culture hongkongaises s'en trouvent historiquement limitées. Une série de traités entre Chinois et Britanniques a donné au territoire de Hong Kong sa singularité politique. C'est en 1842 qu'est signé le traité de Nankin, à la fin de la guerre de l'opium. L'île de Hong Kong est alors cédée à la Grande-Bretagne, dont les marchands l'utilisent comme tremplin pour des expéditions commerciales. En 1860, les deux parties signent la

première convention de Pékin, suite à la deuxième guerre de l'opium. Cette fois, c'est la péninsule de Kowloon qui est annexée, en prolongement de l'île de Hong Kong. Enfin, après sa défaite militaire face au Japon en 1898, l'Empire cède pour un bail de 99 ans les Nouveaux Territoires situés au nord de ceux précédemment annexés : Hong Kong reçoit alors la configuration qu'elle connaît encore aujourd'hui. Les relations entre le petit territoire et son grand voisin chinois ont suivi les chaos de l'histoire et déterminé largement son peuplement. Très tôt, les missionnaires britanniques développèrent chez les premiers « Hongkongais » une hostilité à la dynastie des Qing. Hong Kong joua ainsi le rôle d'une « épine colonialiste plantée

dans le corps de la Chine », et participa à la lutte contre l'impérialisme et le féodalisme chinois. L'enthousiasme que provoqua le succès de la révolution de 1911 (qui mit un terme à la dynastie Qing) témoigne de son parti pris de l'époque. Plus tard, Sun Yat-sen y trouva un soutien important, tant politique que financier. En 1925, fait historique à Hong Kong, des grèves furent organisées pour appuyer le gouvernement du Kouomintang. Les communistes s'installèrent alors en sûreté dans la colonies à l'abri des persécutions. L'invasion de la Chine par les Japonais provoqua un afflux de population vers Hong Kong, qui n'était pas prête à absorber autant d'habitants nouveaux. Ceux-ci connurent non seulement la vie des bidonvilles mais éga-

lement les Japonais, qui prirent le territoire en 1941 et ne le quittèrent qu'en 1946, laissant derrière eux un champ de ruines. Pendant la guerre civile de 1946-1949, Hong Kong sert de refuge à de nombreux intellectuels qui veulent échapper aux persécutions du Kouomintang. Il est assez paradoxal que les plus fervents agitateurs anti-impérialistes et anticapitalistes trouvent ensemble refuge à Hong Kong. Plus récemment, ce sont les dissidents pro-démocratiques qui ont profité du territoire et de la liberté d'expression qu'il offre. En quelque sorte, Hong Kong attira tous ceux que la Chine faisait fuir. Sa frontière, n'ayant jamais été vraiment fermée, suivait donc les soubresauts de l'histoire mouvementée de sa grande voisine. Certes, dès 1949, le territoire avait imposé des quotas d'immigration, mais leur efficacité s'est avérée



paces nouveaux qui auraient été créés de cette manière, transformant radicalement le relief et le contour des côtes. Le Metroplan a relancé les projets de poldérisation, dont la plupart sont prévus en extension de Kowloon et de l'île de Hong Kong, où le foncier est le plus cher; 661 hectares de polders sont engagés et 636 autres sont prévus. Le projet le plus vaste se situe à l'ouest de Kowloon, sur 334 hec-

tares : il accueillera une voie rapide et un métro reliant Hong Kong à son nouvel aéroport, et 90 000 personnes devraient y trouver un logement.

Il s'agit ainsi d'un moyen aisé de répondre à la demande. Mais ce n'est possible qu'à la condition de ne pas être sensible au bouleversement du paysage et à l'impact écologique. Ferait-on cela à Cannes ou à Rio ?

Enfin, dernier volet des grands

chantiers, il faut évoquer la construction de huit villes nouvelles dans les Nouveaux Territoires, selon un objectif de « déconcentration concentrée ». D'ici à la fin du siècle, 3 millions de personnes devraient résider dans les villes nouvelles du territoire. Mais, déjà aujourd'hui, on en compte près de 2 millions, soit 37 % de la population totale de Hong Kong. La seule ville nouvelle de Shatin rassemble 538 000 habitants, c'est-à-dire pratiquement l'équivalent de l'ensemble des cinq villes nouvelles de la région parisienne réunies.

### Les villes nouvelles

Ces villes nouvelles participent à la décongestion des quartiers dégradés de Kowloon et de l'île de Hong Kong, mais les densités y restent élevées : il s'agit souvent d'immeubles de plus de 30 étages. Les COS autorisés peuvent atteindre 8, d'où des densités attendues de 1 740 hab./ha. D'un autre côté, ce choix de la verticalité per-

met de proposer des espaces paysagers très vastes, puisque l'emprise au sol des bâtiments est d'autant plus réduite que le COS est élevé (CES de 33,33 % pour un COS de 8) : la publicité pour la ville nouvelle de Tin Shui Wai fait état de 90 % d'espaces « verts ».

Sir Abercrombie, qui fut aussi le « père » du Grand Londres, avait déjà émis l'idée de villes nouvelles dans les Nouveaux Territoires dès 1948. Mais le projet ne réapparut qu'au début des années 60.

Malgré la volonté d'y implanter des activités et industries, les villes nouvelles souffrent d'un manque d'emplois sur place, des déplacements domicile-travail longs pour leurs résidents qui travaillent dans les quartiers centraux de Hong Kong. Il n'en reste pas moins qu'elles ont réussi à offrir des logements en quantité et en qualité tout à fait impressionnantes. ►

A gauche : 35 étages pour les immeubles de logement social, aux pieds desquels se trouvent des aires de jeux.

Ci dessous : Aberdeen, au sud de l'île de Hong Kong, les immeubles assurent une multiplicité de fonctions : résidentielle, industrielle et... cimetière !

limitée. Les autorités anglaises ne souhaitaient pas que Hong Kong apparaisse comme une base de subversion contre le gouvernement chinois : Sun Yat-sen fut renvoyé, de même que les communistes trop gênants.

Depuis 1949, Britanniques et Chinois ont réduit leurs querelles et développé des relations économiques grâce à Hong Kong. Le troisième plénum du onzième comité central, fin 1978, a lancé la réforme et provoqué l'ouverture de la Chine. Hong Kong est alors reconnu officiellement comme modèle et point de passage obligé des échanges économiques entre la Chine et les pays occidentaux. En 1984, Britanniques et Chinois signent une « déclaration conjointe » qui fixe les conditions de rétrocession de Hong Kong, le territoire arrivant à la fin de son bail en juillet 1997. Depuis cette

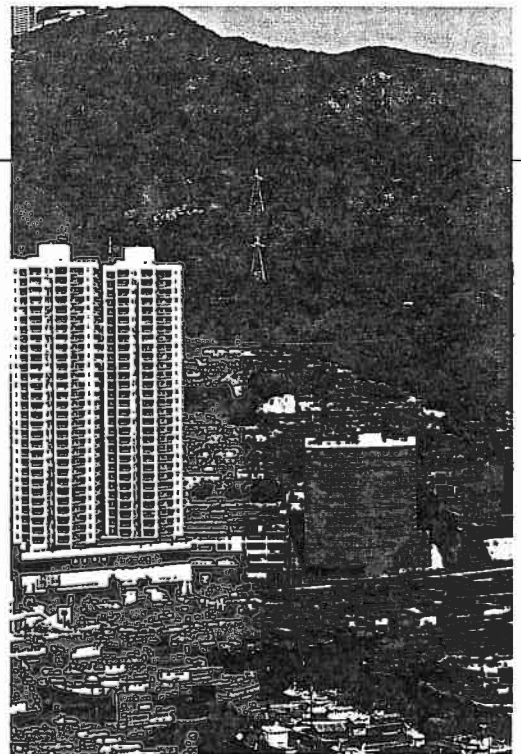
date, les négociations politiques et financières (notamment à propos du nouvel aéroport) ont été actives et de nombreuses interrogations demeurent quant au futur du territoire (1).

La formule « un pays, deux systèmes », initialement inventée lors de la réunification avec Taïwan, a été proposée pour Hong Kong mais laisse planer des incertitudes. Certes, la déclaration conjointe signée en 1984 par Margaret Thatcher et Zhao Ziyang a partiellement rassuré la population locale. Hong Kong sera, à partir de 1997, une région administrative spéciale (RAS) jouissant d'un haut degré d'autonomie, avec des pouvoirs exécutifs législatifs et judiciaires propres. Seuls les domaines de la défense et des affaires étrangères resteront à Pékin. Ce statut sera valable pendant 50 ans.

Mais ces choix politiques ont été pris

sans réelle participation des Hongkongais. Le gouverneur Christopher Patten, arrivé en 1992, a tenté d'injecter une dose de démocratie dans la colonie, ce que les Chinois n'ont guère apprécié. La Chine craint que le modèle économique que Hong Kong représente déjà se transforme en modèle politique.

La population de Hong Kong s'inquiète de son sort, et on note d'importantes vagues d'émigration après chaque querelle politique sino-britannique. Plus de 60 000 personnes émigrent chaque année de-



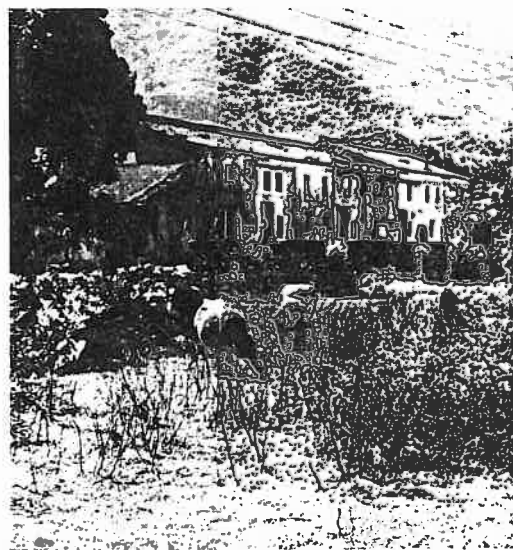
puis 1989 ; or, il s'agit pour la plupart des forces vives de la colonie (cadres supérieurs). ●

(1) Béja Jean-Philippe (sous la dir.), Hong Kong, 1997. Fin de siècle, fin d'un monde ?



Ci dessus : Shenzhen : la zone de développement économique spéciale concurrente de Hong Kong, en territoire chinois.

Ci dessous : la campagne à Hong Kong est peu accessible.



► Aujourd'hui, le territoire est le deuxième fournisseur et le premier client de la Chine. Inversement, la Chine est le premier investisseur à Hong Kong, avec environ 16 milliards de dollars, dépassant de loin le Japon (10,5 milliards) et les Etats-Unis. En fait, Hong Kong est une porte d'entrée pour la Chine et a su se rendre indispensable comme plaque tournante du transport international de marchandises. Hong Kong fonctionne de manière croissante comme pivot d'une conurbation dépassant ses frontières et s'appuyant sur le réseau urbain du delta de la rivière des Perles.

Les coûts salariaux et fonciers croissants, l'éviction des activités nuisantes et le futur politique incertain de la colonie britannique ne sont pas favorables aux investissements industriels lourds (6) : on a assisté à une double tendance de désindustrialisation et de tertiarisation de Hong Kong. La part des ouvriers dans les industries de production a chuté de 41 % à 28 % de la population active en dix ans, alors qu'elle a doublé pour les emplois de services et de finances. Les banques internationales sont ainsi plus nombreuses à Hong Kong qu'à Tokyo (560 banques, dont 360 succursales de banques étrangères).

### Les perspectives régionales

L'avenir de Hong Kong se situe largement au-delà de ses frontières, dans la constitution progressive d'une seule et même région urbaine dans le delta de la rivière des Perles. Cette région, dont font partie la zone de développement de Shenzhen (2,94 millions d'habitants en 1993), Canton, Zhuhai et Macao, connaît déjà un développement urbain phénoménal. Y compris Hong Kong, le delta de la rivière des Perles compte 32 millions d'habitants ac-

tuellement. Les projections (7) font état de 51 millions en 2011, un total proche de la population française. A l'heure actuelle, aucune coordination régionale n'existe. Les inter relations sont uniquement économiques et non urbaines. Chacun se développe en fonction de son intérêt propre. Les milliardaires investissent dans des projets démagogiques :

- pont de 49 kilomètres de long entre Zhuhai et Hong Kong : Gordon Wu;
  - tour de télévision la plus haute du monde (700 m) à Shenzhen;
  - ville nouvelle de Sun City (1,4 milliards de francs d'infrastructures) ;
  - poldérisations massives de Macao, Praia Grande, qui devraient faire passer la superficie totale de la colonie portugaise de 17 km<sup>2</sup> à 28 km<sup>2</sup> : Stanley Ho;
  - ville nouvelle de Nansha (360 000 habitants et 227 000 emplois prévus en 2010), située entre Hong Kong et Canton : conçue par Ricardo Bofill, pour le compte du milliardaire Henry Fok.
- On assiste à une prolifération des projets d'aéroports : on en compte déjà six dans un rayon de 150 kilomètres autour de Canton. Le nouvel aéroport de Shenzhen (Huangtian) devrait par exemple atteindre une capacité de 6 millions de passagers par an en 2005. Celui de Macao devrait recevoir quant à lui 4,5 millions de passagers dès la fin de l'année 1995.

Il en va de même pour les projets de ports et les projets de zones d'activités économiques qui fleurissent partout dans le delta. Ces zones reçoivent les industries nuisantes évincées de Hong Kong, qui vise à renforcer son rôle de centre tertiaire. Le delta sert alors de bassin d'emploi et de zone de production. L'effervescence généralisée connaît depuis peu de temps une tentative de coordination. Des groupes de travail s'organisent, essentiellement pour cor-

riger les erreurs passées (lignes de chemin de fer qui ne peuvent pas se connecter, congestion automobile, pollution importante des eaux, etc.). Les investisseurs sont demandeurs d'une connaissance fine des projets à long terme et du bon fonctionnement d'une région ; ils motivent donc eux-mêmes l'intervention publique pour une mise en cohérence du développement urbain.

Les prix fonciers résidentiels sont toujours dix fois moins chers qu'à Hong Kong. Et, bien qu'ils augmentent fortement et atteignent déjà les prix pratiqués à Pékin, ils sont très attractifs pour les Hongkongais. D'immenses lotissements trouvent rapidement preneurs, en grande partie des retraités de la colonie, et la campagne est entièrement mitée par l'urbain. Ce réservoir foncier n'est pas illimité. Le delta de la rivière des Perles subit donc un capitalisme effréné qui lui fait oublier son appartenance à la Chine communiste. L'échéance de 1997 est cependant proche et rend hautement nécessaire une politique de développement régional coordonnée, et non plus anarchique, intégrant Hong Kong à son arrière-pays. Mais qui, de la Chine ou de Hong Kong, intègre l'autre ? ●

(1) South China Morning Post, 4 février 1993.

(2) South China Morning Post, 18 janvier 1994.

(3) Fouchier Vincent et Merlin Pierre (sous la direction), Les Fortes Densités urbaines : une solution pour nos villes ?, Hong Kong, Consulat général de France, janvier 1994, 76 p.

(4) Lampugnani Vittorio Magnano (éd.), Hong Kong Architecture : the aesthetics of density, Hong Kong, Prestel, 1993, 159 p.

(5) Hong Kong government, Metroplan : the selected strategy, Hong Kong, H.K.G., 1991, 50 p.

(6) En 1992, le coût d'un ouvrier non qualifié de Hong Kong est de 2 800 francs, contre 392 francs à Shenzhen.

(7) Planning department, Territorial development strategy review. Foundational Report, Hong Kong, Hong Kong Government, juillet 1993, 92 p. et annexes.