

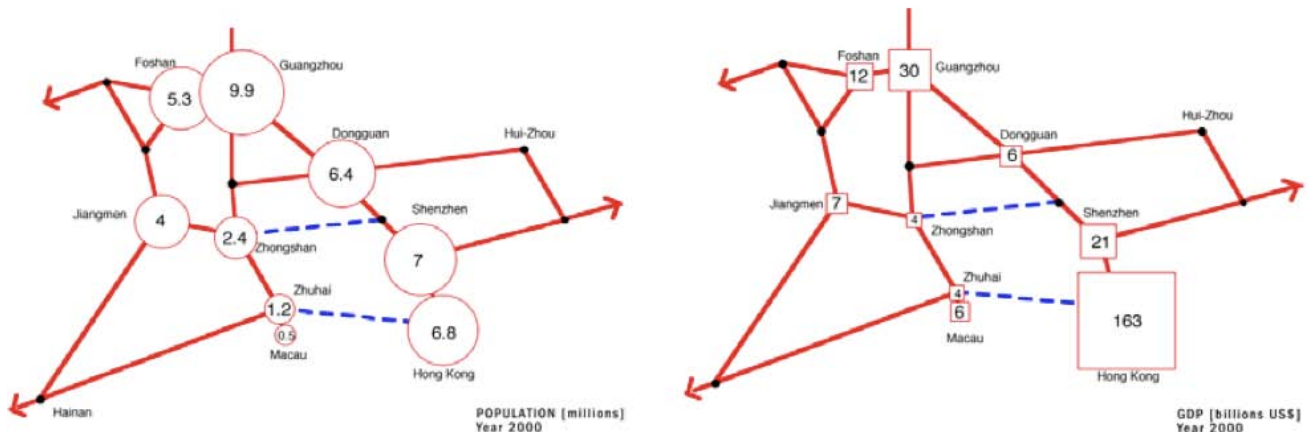
Système de mobilité à Hong Kong et transports pour la mégalopolis du delta de la rivière des Perles

Un système de transport collectif performant sur fond de forte densité et d'enjeux environnementaux
Le delta de la rivière des Perles : l'émergence d'une mégalopolis deltaïque
Hong Kong et le delta de la rivière des perles
Conclusion

Colonie britannique pendant la plus grande partie du vingtième siècle, Hong Kong est longtemps restée assez isolée des aléas politiques, économiques et sociaux chinois. Toutefois, dès les années 80, le port-entrepôt est au nombre des dragons asiatiques et entame alors sa mutation en métropole régionale, structurant ainsi de nouveaux liens avec son arrière-pays, reconnus par la rétrocession de 1997, et qui s'intensifient aujourd'hui.

Cette évolution historique (LIN 2001; AUGUSTIN-JEAN and PADOVANI 2008) peut aussi se lire dans l'espace, en distinguant Hong Kong de son espace régional que l'on peut qualifier de mégalopolis du delta de la rivière des Perles.

Figure 1 - Répartition de la population et de la richesse dans le delta



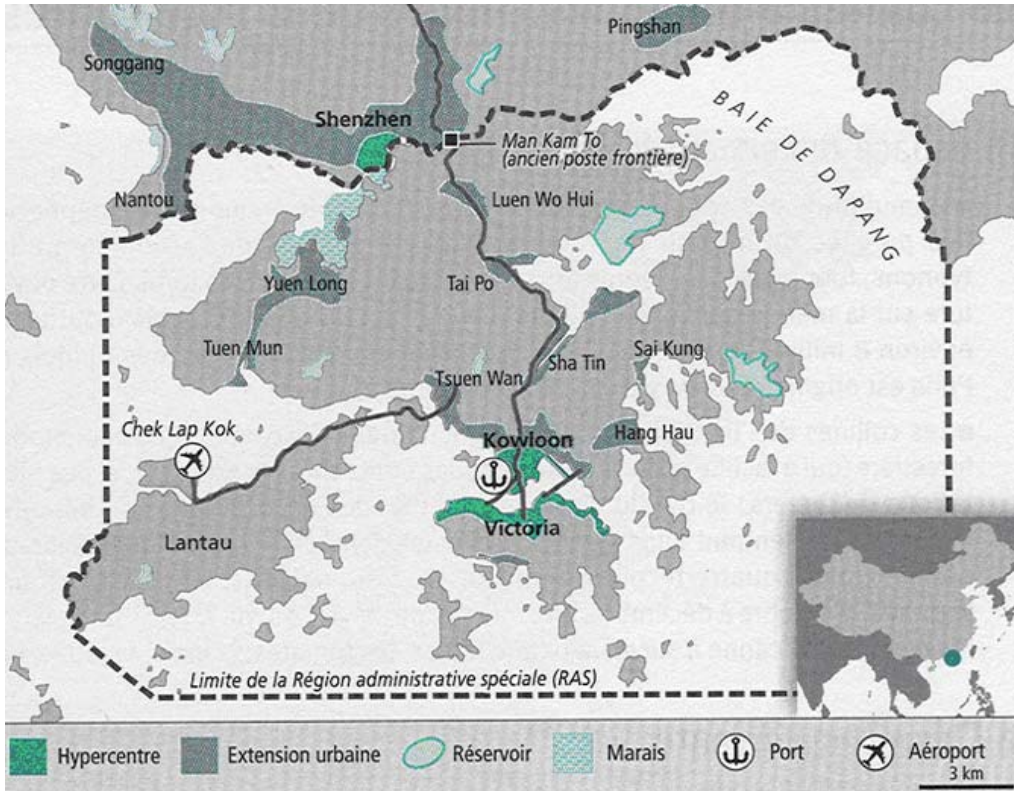
Source : Foundation 2022

Ces deux espaces sont intégrés et complémentaires, toutefois nous pouvons identifier des divergences quant à la répartition de la population et des richesses. De même, pour ce qui renvoie aux questions du développement territorial, ces deux espaces présentent des enjeux, des acteurs et des stratégies différents.

Colonie britannique jusque 1997, Hong Kong connaît des contraintes fortes en termes d'occupation et d'organisation du territoire. Le territoire se caractérise par une forte densité qui s'appuie sur deux phénomènes. Tout d'abord, la faible motorisation des ménages (50 pour 1000 habitants) peut s'expliquer par les contraintes d'espaces. Les choix politiques en faveur de l'environnement visent aussi à contraindre les déplacements automobiles, par exemple avec la présence de péages pour relier l'île de Hong Kong au reste de la région administrative spéciale.

Un système de transport collectif performant sur fond de forte densité et d'enjeux environnementaux

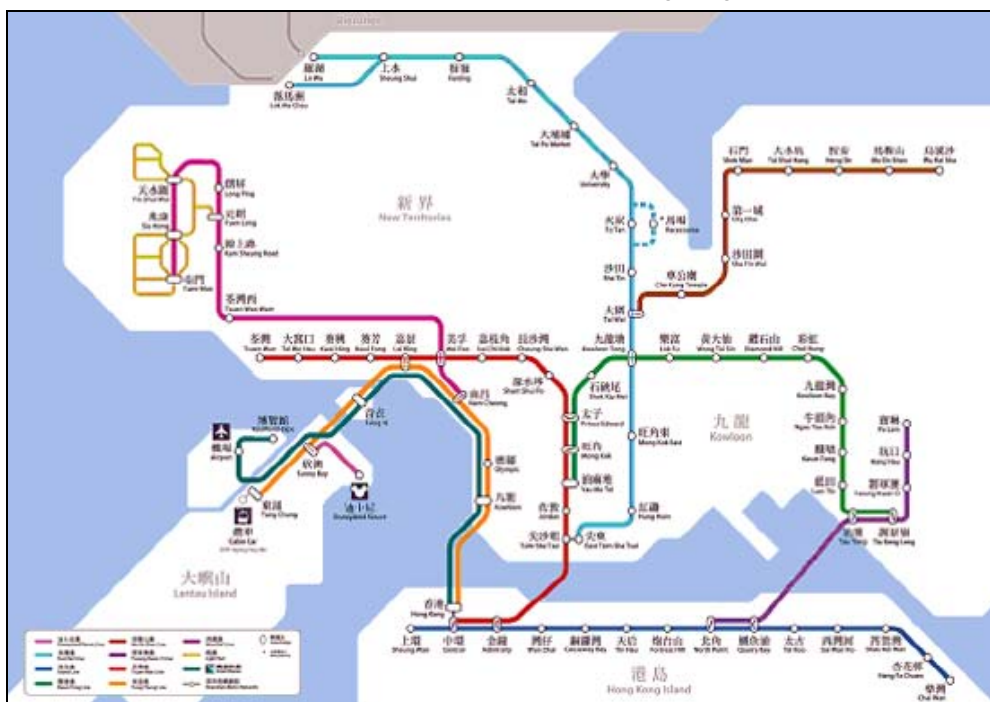
Figure 2 - La région administrative spéciale (RAS) de Hong Kong



Source : GUERMOND, 2007

Forte densité et faible motorisation ne sont possibles que grâce au réseau de transport en commun, particulièrement efficace. Depuis l'ouverture du premier service MTR en 1979, le réseau s'est étendu et comporte aujourd'hui sept lignes, totalisant 141 km et transportant plus de 816 millions de passagers par an (soit en moyenne de 2,5 millions de voyages par jour). En 2000, la MTR Corporation, publique, fut partiellement privatisée et renommée la MTR Corporation Limited.

Figure 3 - Le réseau du métro hongkongais



Source : MRT, 2008

Les questions de transport ont toujours eu une place importante dans l'agenda des autorités hongkongaises, soucieuses de les intégrer dans les politiques d'urbanisme. La MTR Corporation a coutume d'implanter ses stations à proximité des gares ferroviaires, à la recherche d'économies d'échelles sur les installations et équipements autant que sur les lignes de train. Dans cet esprit, de nombreuses gares ont été récemment installées dans de grands complexes commerciaux ou en contrebas de zones résidentielles.

Les questions territoriales sont à l'ordre du jour du développement durable. La dégradation de l'environnement est préoccupante, notamment la pollution de l'air. Les élites politiques et économiques sont conscientes de ce qu'on peut aboutir à une remise en cause de l'attractivité économique de Hong Kong. Elle pourrait perdre son statut de ville-globale, à l'heure où le système urbain chinois est en plein bouleversement. La société civile est aussi impliquée dans ce débat, à l'image de l'organisation *Civic-exchange* qui dénonce les risques pour la santé publique. On veut prendre exemple sur le péage urbain de Londres en vue de réduire la part modale de l'automobile et sa contamination atmosphérique. On s'inspire aussi de Los Angeles en vue de réduire les émissions liées à l'activité portuaire ou à proximité du port.

Les questions liées à la mobilité et aux transports de Hong Kong sont au cœur d'un système plus large, celui de la mégalopolis en cours de formation sur le territoire du delta de la rivière des Perles.

Le delta de la rivière des Perles : l'émergence d'une mégalopolis deltaïque

Depuis les années 1960,¹ la mégalopolis désigne un ensemble urbain de plusieurs dizaines de millions d'habitants, comprenant plusieurs métropoles et grands centres urbains, et s'étendant de manière continue sur plusieurs centaines de kilomètres (BAIGENT 2004). Vingt-cinq ans plus tard, Jean Gottmann reconnaissait l'impact théorique de ses travaux : « *the Megapolitan concept seems to have popularized the idea that the modern cities are better reviewed not in isolation, as centres of a restricted area only, but rather as parts of "city- systems," as participants in urban networks revolving in widening orbits.* » (1987: 52)².

Alors que la population urbaine chinoise devrait croître de plus de 430 millions de citoyens dans les trente prochaines années, la question de l'émergence d'aires mégalopolitaines prend tout son sens, tant les statistiques avancées et les recompositions à l'œuvre sont importantes (WANG 1997). À ce jour, selon le

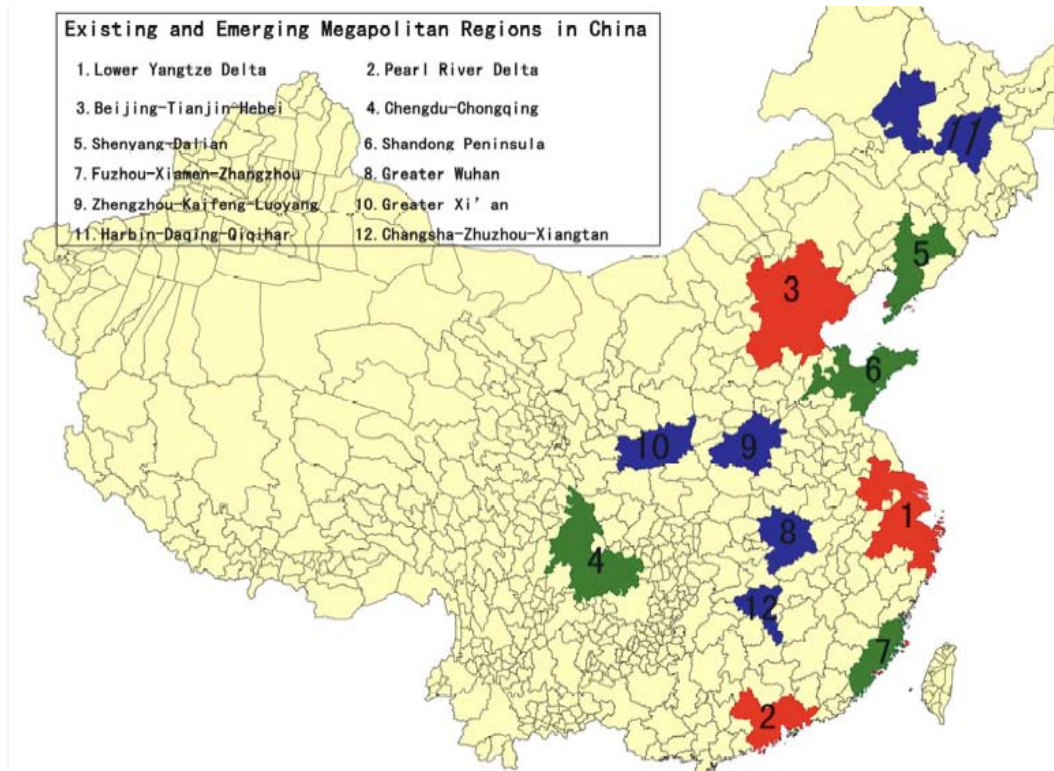
¹ Jean Gottmann (1961) identifiait une première mégalopolis à partir de l'observation de la région urbaine de la côte Est des Etats-Unis.

² Au-delà de la mégalopole atlantique avec ses 48 millions d'habitants de Boston à Washington, il est courant d'identifier la mégalopole japonaise du Kanto avec ses 39 millions d'habitants (MORICONI-EBRARD 1993) et enfin la dorsale des villes européennes surnommée aussi « banane bleue » par Roger Brunet (1989) qui laisse maintenant la place au « pentagone » européen dont les contours seraient dessinés par les villes de Londres, Hamburg, Munich, Milan et Paris avant de revenir à Londres son point de départ (SCHON 2002). L'identification de ces mégalopolis s'inscrit aussi dans la reconnaissance du polycentrisme comme nouvelle réalité spatiale (HALL and PAIN 2006) et comme nouveau référentiel de l'action publique territoriale, notamment au sein de l'union européenne. Les critères d'identification de ces mégalopoles varient selon les auteurs (GOTTMANN 1987; LANG and DHAVALÉ 2005; LE GOIX 2005). Il semble toutefois se dégager un consensus quant à l'inscription de ces nouveaux territoires de l'urbain au sein des logiques de la globalisation. Dans ce sens, ces mégalopoles seraient les réseaux ou hinterland des « global city » chères à Saskia Sassen (1991).

L'année 2007 est marquée par un tournant sans précédent dans l'histoire de l'humanité avec le passage à une population majoritairement urbaine. Cette explosion des villes du sud conduit à la multiplication de ces mégapoles de plus de 10 millions d'habitants qui exacerbent les enjeux urbains et posent la question de la viabilité de tels ensembles (HENRY 2004).

Metropolitan Institute de Virginia Tech, douze mégapoles participent à la restructuration du territoire chinois et à son inscription dans des logiques plus globales. Les métropoles de Beijing, Shanghai et Hong Kong (SIT 2005) structurent des aires mégapolitaines d'importance et symbolisent l'ouverture du pays vers l'extérieur.

Figure 4 - Les mégapoles chinoises en formation



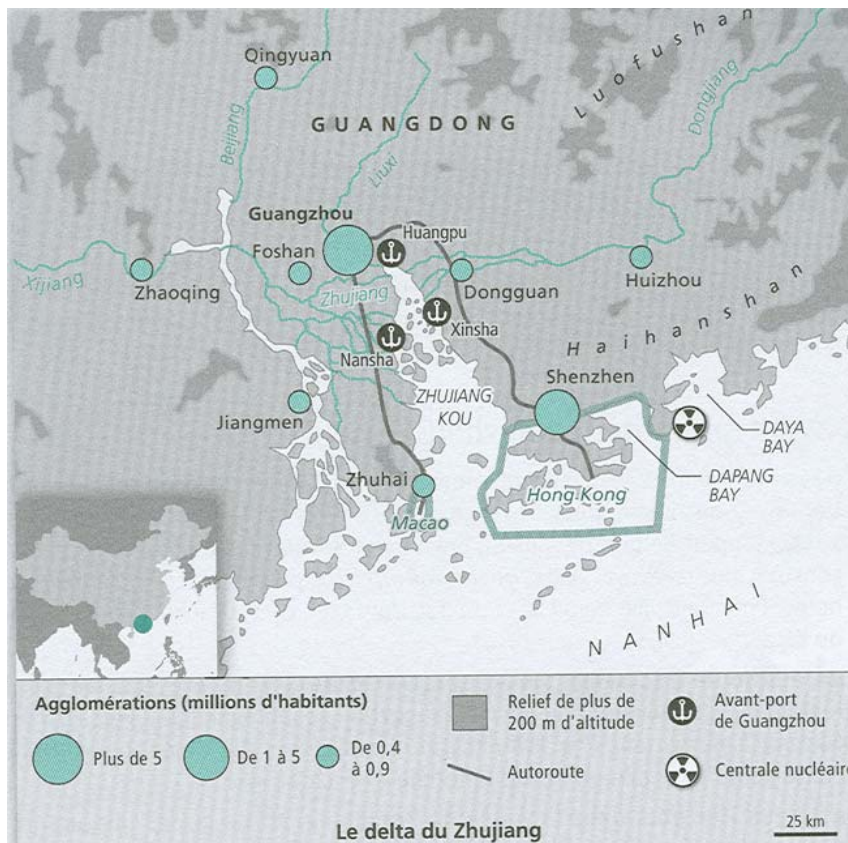
Source : Virginia Tech, Metropolitan Institute

Hong Kong et le delta de la rivière des perles

À ce jour, le delta de la rivière des perles rassemble plus de cinquante millions d'habitants et se structure autour des pôles d'Hong Kong (8 millions), Macao (0,5 million), Guangzhou (10 millions) et Shenzhen (8 millions). La mise en réseau de ce territoire dessine des liens complexes : *« Hong Kong se régionalise aussi et redistribue sa production industrielle dans le delta voisin de la rivière des Perles. Les investisseurs hongkongais y trouvent, outre une familiarité linguistique, des avantages décisifs : les autorités du delta leur offrent de vastes terrains, une main-d'œuvre peu chère, de faibles contraintes environnementales. Hong Kong devient le pôle structurant de la région cantonaise. »* (SANJUAN 2007: 55).

Cette mégapole deltaïque apparaît comme un territoire complexe, caractérisé par un étalement, une intensification et une spécialisation de l'urbanisation qui présente différents ensembles sous-régionaux et pose des enjeux importants en termes de gouvernance et de planification : *« le développement a entraîné de nouveaux problèmes d'échelle régionale ; afflux des migrants de l'intérieur des terres continentales, inégalités sociales et spatiales, gaspillage de l'espace et pollution, insuffisance de la production énergétique. Le morcellement du développement local empêche les autorités de répondre à ces nouveaux défis. Canton, la capitale provinciale, recule devant les nouveaux pôles du delta, sans qu'il y ait pour autant une réorganisation administrative et politique de l'espace régional en fonction de Hong Kong. »* (SANJUAN 1997).

Figure 5 - L'organisation territoriale du delta de la rivière des perles



Source : GUERMOND, 2007

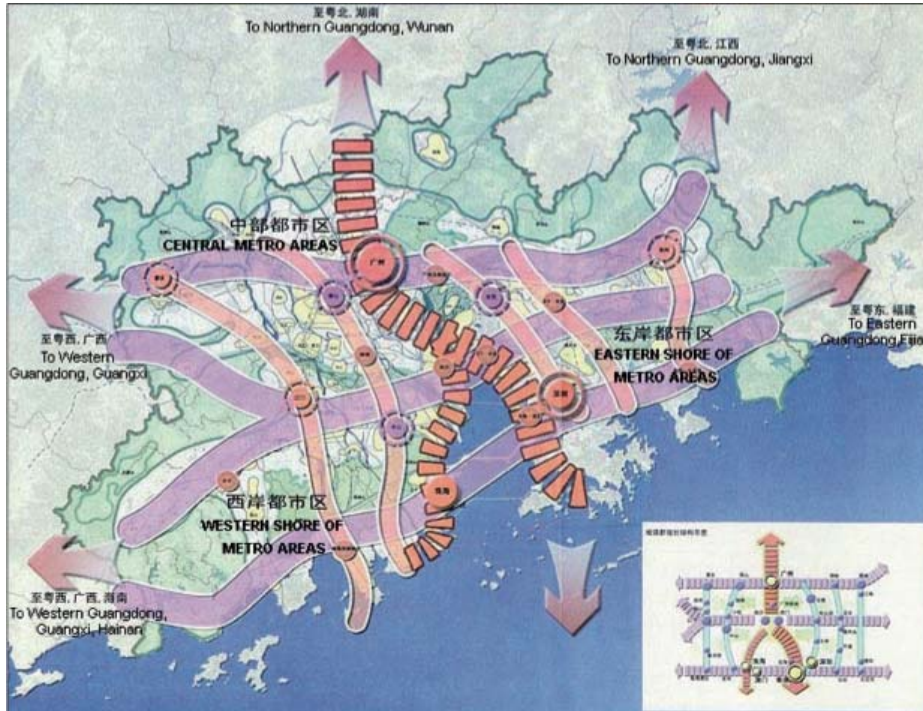
La poursuite des processus de métropolisation des territoires et de globalisation de l'économie conduit à la mise en réseau des différents territoires du delta de la rivière des perles. Ce mouvement de « mégalopolisation » illustre l'évolution de Hong Kong. De ville-globale, son statut évolue et s'adapte à l'ouverture économique de la Chine qui produit une mise en réseau des différents territoires du delta, formant ainsi une mégalopolis, à l'image des réseaux urbains observables aux USA, en Europe et au Japon.

Les transports au cœur de la mise en réseau des territoires

Cette métropolisation et mégalopolisation se lisent aussi dans les questions d'aménagement de l'espace (DOUAY 2007). Des réponses en termes de planification (LIN 1999; AUGUSTIN-JEAN 2005) sont élaborées pour faire face à ces enjeux mégalopolitains (SI-MING and KOON-KWAI 2007). À l'intérieur de ces réseaux urbains, nous constatons l'émergence de politiques spécifiques d'aménagement et de développement du territoire. Au sein de la région administrative spéciale de Hong Kong, la stratégie *Hong Kong 2030* (HONG KONG 2007) prend en compte cette mise en réseau en participant à ce changement d'échelle.

À l'échelle du delta, les politiques d'aménagement du territoire sont marquées par le projet de pont qui vise à relier Hong Kong, Shenzhen, Macao et Zhuhai. D'une manière générale, nous faisons l'hypothèse que l'intervention publique est moins prégnante et que la planification se rapproche d'un mode libéral, à l'image des travaux de la *Foundation 2022*. Ces différentes dynamiques installent la thématique du polycentrisme (GLOERSEN, LAHTENMAKI-SMITH et al. 2007) comme nouveau référentiel dans la production de l'espace.

Figure 6 - La mise en réseau du delta de la rivière des Perles



Source : Hong Kong 2030, 2007

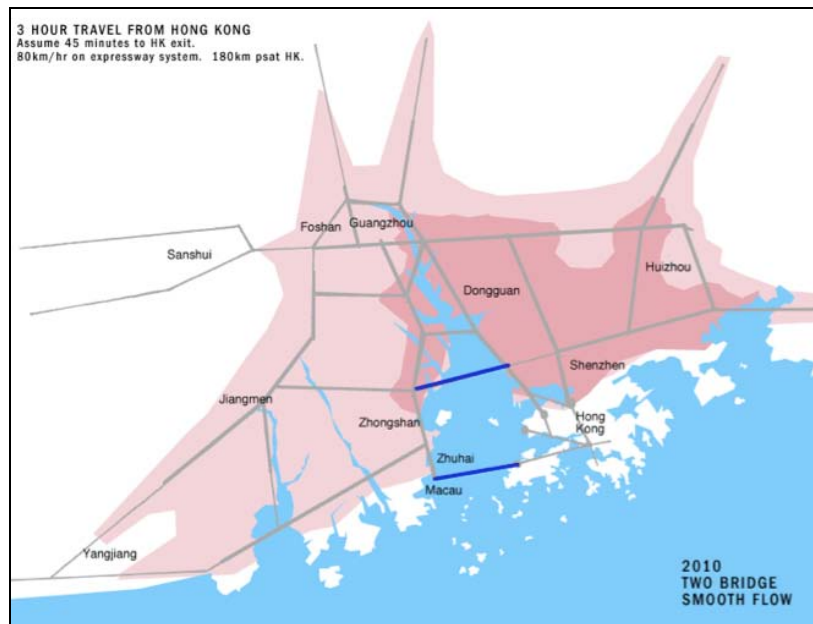
Quant aux enjeux de la mobilité et des transports, la mise en réseau de ces territoires urbains pose un défi aux infrastructures. Sur cet espace plus large, il s'agit de créer ou d'améliorer les infrastructures pour répondre aux dynamiques du développement économique. L'élaboration de ces stratégies renvoie aussi à des réseaux d'acteurs différents de ceux de Hong Kong, la Chine continentale étant moins sensible aux questions environnementales.

Le premier défi en termes de mobilité renvoie à la connexion entre Hong Kong et son *hinterland*, avec le passage de 40 000 véhicules et de 350 000 personnes par jour. En 2007, à l'occasion du 10^e anniversaire de la rétrocession, un nouveau pont a été inauguré entre Hong Kong et Shenzhen. Le Shenzhen Bay Bridge devient ainsi le quatrième pont de passage entre les deux villes après les postes-frontières de Luohu, Huanggang and Shatoujiao. Cet ouvrage d'art, long de cinq kilomètres, permet de relier les deux villes en 15 à 20 minutes et réduit aussi la distance entre Hong Kong et Canton afin de la porter à 110 Kilomètres. Il accueille déjà 30 000 véhicules par jour, plus du double étant attendu en 2016. Au-delà des flux entre la RAS de Hong Kong et la ZES de Shenzhen, l'enjeu est de relier la conurbation Hong Kong-Shenzhen à Canton ainsi que les deux rives du delta.

Pour la liaison vers Canton, un projet de modernisation de la ligne de train a été avancé. À l'horizon 2015, le gouvernement prévoit de relier les villes en moins de 50 minutes grâce à des trains roulant à 200 km/h. Pour cela, on étudie la construction d'une section de 26 kilomètres (largement en sous-terrain) devant relier Hong Kong (West Kowloon) à la frontière de Huanggang avec Shenzhen : 100 000 passagers par jour sont attendus en 2020 et 130 000 en 2030.

Le projet qui mobilise activement les différents réseaux d'acteurs vise à construire un pont entre les deux rives, avec d'une part Hong Kong et Shenzhen et d'autre part Macao, qui a aussi un statut de RAS depuis la rétrocession de 1999 et Zhuhai, également une ZES. Les investissements en jeu sont considérables. Plusieurs scénarios sont discutés, l'interrogation portant sur la localisation, le nombre de pont (un ou deux) ou encore sur la possibilité d'avoir différents embranchements.

Figure 7 - Impacts des projets sur la mobilité du delta



Source : Foundation 2022

Conclusion

Hong Kong et le delta de la rivière des Perles sont des espaces connectés et de plus en plus interdépendants. Toutefois, ils présentent des profils parfois dissonants avec des enjeux, des acteurs et des stratégies qui diffèrent.

La question de la mobilité illustre bien ces dynamiques. À Hong Kong, les questions environnementales dominent alors que dans le reste du delta, la croissance économique implique une approche plus rationnelle de la planification qui met en avant le développement des infrastructures dans une perspective de développement économique. Les enjeux de transport sont ainsi au cœur de ces dynamiques de mise en réseau du territoire ; ils révèlent toute la complexité de cette mégapole en émergence.

Références

- AUGUSTIN-JEAN, L. (2005). "Urban Planning in Hong Kong and Integration with the Pearl River Delta: A Historical Account of Local Developmen." *GeoJournal* 62(1-2): 1-13.
- AUGUSTIN-JEAN, L. and F. PADOVANI, Eds. (2008). *Hong Kong. Economie, société, culture*. Paris, L'Harmattan.
- BAIGENT, E. (2004). "Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: Divisions over 'megapolis'." *Progress in Human Geography* 28(6): 687-700.
- BRUNET, R. (1989). *Les villes «européennes»*. Montpellier-Paris, Datar-Reclus, La Documentation française.
- CHAMPION, A. G. (2001). "A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: Consequences for the size, composition and distribution of city populations." *Urban Studies* 38(4): 657-677.
- DOUAY, N. (2007). *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation : enjeux, acteurs et stratégies à Marseille et à Montréal*. Montréal & Aix-en-Provence, Université de Montréal - Université Paul Cézanne (Aix-Marseille). thèse de doctorat en urbanisme.
- GLOERSEN, E., K. LAHTEENMAKI-SMITH, et al. (2007). "Polycentricity in transnational planning initiatives: ESDP applied or ESDP reinvented?" *Planning Practise and Research* 22(3): 417-437.
- GOTTMANN, J. (1961). *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. New York, Twentieth-Century Fund.
- GOTTMANN, J. (1987). *Megalopolis Revisited: 25 Years Later*. College Park, MD, The University of Maryland Institute for Urban Studies. .
- HALL, P. and K. PAIN, Eds. (2006). *The Polycentric Metropolis : Learning from Mega-City Regions in Europe*. London, Earthscan.
- HEALEY, P. (1997). *Collaborative Planning, Shaping Places in Fragmented Societies*. Vancouver, University of British Columbia Press.
- HENRY, E. (2004). *Perspectives métropolitaines globales*. Paris, INRETS.
- HONG KONG, S. G. (2007). *Hong Kong 2030 Planning Vision and Strategy*. Hong Kong.
- LANG, R. and D. DHAVALE (2005). *Beyond Megalopolis : Exploring America's New "Megapolitan" Geography*. Alexandria, Metropolitan Institute at Virginia Tech.
- LE GOIX, R. (2005). *Villes et mondialisation : le défi majeur du 21e siècle*. Paris, Ellipses.
- LIN, G. C. S. (1999). "Transportation and metropolitan development in China's Pearl River Delta: The experience of Panyu." *Habitat International* 23(2): 249-270.
- LIN, G. C. S. (2001). "Metropolitan development in a transitional socialist economy: Spatial restructuring in the Pearl River Delta, China." *Urban Studies* 38(3): 383-406.
- MEIJERS, E. (2005). "Polycentric urban regions and the quest for synergy: Is a network of cities more than the sum of the parts?" *Urban Studies* 42(4): 765-781.
- MORICONI-EBRARD, F. (1993). *L'urbanisation du monde depuis 1950*. Paris, Economica.
- PHELPS, N. A. and T. OZAWA (2003). "Contrasts in agglomeration: proto-industrial, industrial and post-industrial forms compared." *Progress in Human Geography* 27(5): 583-604.
- SANJUAN, T. (1993). "Le port de Canton à l'ombre de celui de Hong Kong." *Mappemonde* 1: 44-48.
- SANJUAN, T. (1997). *À l'ombre de Hong Kong. Le delta de la rivière des perles*. Paris, L'harmattan.
- SANJUAN, T. (2007). *Atlas de la Chine Les mutations accélérées*. Paris, Autrement.
- SASSEN, S. (1991). *Global City*. New York, Londres, Tokyo. Princeton, Princeton University Press.
- SCHON, K. P. (2002). *Map as shown*. *European Spatial Planning*. A. FALUDI. Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy: 28.
- SI-MING, L. and W. KOON-KWAI (2007). "Urbanisation et risques environnementaux dans le delta de la rivière des Perles." *Hérodote*(125): 105-126.
- SIT, V. F. S. (2005). "China's extended metropolitan regions Formation and delimitation." *International Development Planning Review* 27(3): 297-331.
- SIT, V. F. S. and C. YANG (1997). "Foreign-investment-induced exo-urbanisation in the Pearl River Delta, China." *Urban Studies* 34(4): 647-677.
- WANG, M. Y. L. (1997). "The disappearing rural-urban boundary - Rural socioeconomic transformation in the Shenyang-Dalian region of China." *Third World Planning Review* 19(2): 229-250.