



Atelier/débat "la ville tropicale se construit – quelles questions, quelles réponses" – vendredi 8 avril 2011

Hong-Kong – la « mégacité » tropicale – Elisabeth Pacot, architecte

Aucune similarité urbaine entre Hong-Kong et la Réunion si ce n'est qu'il s'agit d'une ville tropicale, en région cyclonique et sismique. Elisabeth Pacot a réalisé son mémoire de DEA sur ce thème et soulève davantage dans sa présentation, la thématique de l'intérêt de penser l'aménagement sur l'ensemble du territoire et développer des recherches propre à un contexte.

Pourquoi ? Parce que les contraintes de Hong Kong ont obligé à réfléchir à un urbanisme dense adapté au contexte particulier, sur un territoire réduit et difficilement urbanisable, et de fait, différencié des modèles occidentaux. A ce titre, Hong-Kong peut sembler être un modèle caricatural mais c'est un modèle qui lui est propre. Cette ville représente la synthèse de son histoire.

Située au départ sur un chapelet d'îles très végétalisées, elle a subi une révolution urbaine à partir de 1960. Elle compte aujourd'hui 7 millions d'habitants sur une superficie 2,3 fois plus petite que celle de la Réunion et dont seuls 20% sont urbanisables. La densité de population courante au sein des opérations immobilières atteint 2240 hab./ha

Aussi, la réflexion s'est rapidement portée sur la répartition des tâches urbaines. En cela, c'est une problématique commune aux modèles urbains iliens.

- la gestion du territoire

Au départ une péninsule et différentes îles, Hong-Kong véhicule aujourd'hui l'image d'un front urbain.

Sur ce territoire occupé par des montagnes et de l'eau, la ville a très vite travaillé sur la fabrication de la terre et la liaison. La création de terrain en prenant sur la mer et en faisant des « réclamations » a donc été une priorité dès le milieu du XIX^{ème} siècle, époque à partir de laquelle la superficie de Hong-Kong a augmenté tous les ans.

1. Du terrain gagné sur la mer

En décapant des zones à mi-pente pour remblayer sur la mer, l'urbanisme a toutefois protégé la nature. Elle reste très présente et continue à côtoyer des paysages très urbains. La montagne a été préservée également pour des raisons de difficultés à y construire.

2. Gestion des flux et réglementation urbaine stricte, simple et incitative avec pour objectif des développements urbains autonomes

Dans un premier temps, c'est le centre historique autour du port qui a dû être étendu en raison de l'afflux de réfugiés chinois (55 000/an pendant 10 ans). En 1953, un incendie ravage un quartier de réfugiés laissant 10 000 sans abris. Cet accident a été l'occasion de réfléchir sur la reconstruction. La Ville a alors décidé de rédiger une réglementation urbaine inspirée à la fois de Le Corbusier, des théories britanniques et du « manhattanisme » pour l'architecture en hauteur. Il s'agissait de garder le contrôle du développement urbain et de produire des opérations immobilières autonomes.

Réglementation urbaine incitative, grande mobilité et variété de transport public, présence d'équipements dès la livraison des opérations allaient être la clé de la fabrication de la ville moderne de ces 50 dernières années.

La première ville nouvelle a émergé en 1969 avec la création des « Colony Outline Plan ». Les 9 villes nouvelles logent aujourd'hui 3 millions d'habitants.

L'outil emblématique de ce plan est le « podium ». Le principe : un socle non soumis au COS sur lequel on trouve des commerces et des connexions aux réseaux, les logements au dessus.

Les podiums de la 1^{ère} génération sont constitués de parkings couverts d'une dalle sur laquelle se trouve l'espace public. Les dalles sont reliées entre elles formant la circulation piétonne urbaine.

La 2^{ème} génération de podium voit les parcelles se rétrécir. L'Etat se désengage peu à peu de l'aménagement. L'aménageur va donc penser l'espace de manière plus compacte et autonome. Circulation, commerces, équipements, espaces paysager et logements sont superposés sur la parcelle. La hauteur du podium augmente selon une stratification de l'espace public qui relie uniquement le R+1 à la ville et transforme le R+2 en espace paysager résidentiel. Dès lors, le cheminement piéton public, constitué d'une succession de passerelles et de podium, est définitivement désolidarisé du sol. Les tours sont plus hautes, empilant des appartements aux surfaces réduites strictement identiques mais l'application des règles du Feng Shui produit des appartements traversant et lumineux.

Pour la 3^{ème} génération, le modèle va évoluer jusqu'à « l'insularisation des espaces publics ». On assiste à l'intériorisation de toutes les constructions.

Alors qu'au départ, il s'agit de construire des logements sociaux pour abriter des réfugiés dans la ville nouvelle, à partir de 1985, la population change. Apparaissent alors des logements de meilleur standing et avec eux une forme de ghettoïsation lorsque les passerelles sont abandonnées.

La toiture du podium devient exclusivement résidentielle avec contrôle d'accès. En dessous, les aménagements, commerces et équipements sont intériorisés et climatisés. Les opérations forment des blocs infranchissables au niveau du sol et rejettent le piéton dans un espace confiné et artificiel. Ces opérations ne forment plus de la ville mais créent des îles.

Aujourd'hui, la tendance est à la reprise de contact avec le sol. Il s'agit de recréer de la ville ouverte.

3. Un maillage de mobilité exemplaire

Cette extension s'est accompagnée de constructions titanesques, de routes très larges. Ces infrastructures gigantesques voire caricaturales sont efficaces.

A ce réseau routier se superpose un réseau de transport en commun très dense notamment le métro. Le MTR Network développe ses propres projets urbains à l'endroit même de ses stations, villes dans la ville. Rentable. Le maillage des bus, minibus, tramways et taxi font disparaître la voiture particulière, d'ailleurs fortement taxée. Par exemple, il est admis une place de parking pour 14 logements sociaux.

La ville est donc façonnée par le transport dont toutes les lignes suivent le réseau des « réclamations ». Parmi les particularités du transport urbain de Hong-Kong, le Travelator. Il s'agit d'un tapis roulant qui relie le niveau de la mer avec les hauteurs sans jamais toucher la terre, et fonctionne en alternance en fonction des heures de pointes. Dans le même esprit, un réseau de passerelles simplifie la traversée de la ville que la circulation complique.

Métro et passerelles permettent ainsi des augmentations de COS dans les opérations. Les réseaux se superposent, se connectent et rendent ces trajets « aériens » agréables.

Conclusion :

L'aménagement urbain doit créer des règles propres à son territoire et développer des outils dans un objectif clair, créateur d'espaces sociaux respectueux d'une identité.

Dans la seconde partie de son exposé, Elisabeth Pacot présente deux architectes dont la recherche sur l'aménagement urbain tropical agite les méninges depuis longtemps.

Ainsi, Tay Kheng Soon de Akitek Tengarra (Singapour) est considéré comme un des précurseurs de l'urbanisme dense écologique en milieu tropical. Ken Yeang (d'origine malaisienne), a une vision plus architecturale. Ses « eco-skycrapers » sont façonnés de ventilation naturelle, maîtrise de l'ensoleillement, de végétalisation et d'évapotranspiration depuis une trentaine d'année. L'idée est de réintroduire du vert là où il aurait dû se trouver naturellement.