



L'agrandissement de la métropole par l'infrastructure, l'aéroport XXL de Hong Kong

Nathalie Roseau

► To cite this version:

Nathalie Roseau. L'agrandissement de la métropole par l'infrastructure, l'aéroport XXL de Hong Kong. Kostantinos Chatzis, Gilles Jeannot, Valérie November, Pascal Ughetto (dir.). Les métamorphoses de l'infrastructure, entre béton et numérique, Peter Lang International, pp.71-98, 2017, 9782807605992. hal-01672368

HAL Id: hal-01672368

<https://hal.science/hal-01672368>

Submitted on 12 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'AGRANDISSEMENT DE LA MÉTROPOLE PAR L'INFRASTRUCTURE

L'aéroport XXL de Hong Kong

Nathalie ROSEAU

Vilipendée comme lieu critique des failles de nos sociétés urbaines, l'infrastructure est aussi brandie comme rempart d'un urbanisme volontaire. Elle occupe un rôle prégnant dans les projets contemporains d'agrandissement métropolitain comme en témoigne l'actualité du Grand Paris mais aussi celle de nombre de métropoles XXL (Lorrain, 2011 ; Roseau, 2012). Comment concrétise-t-elle ce processus ? Et que dit ce mouvement de sa nature propre ? Pour comprendre ce méta-objet, sa construction et sa mutation, nous nous intéresserons au tournant qu'a connu à partir des années 90, l'infrastructure aéroportuaire de Hong Kong dans le contexte d'une transformation profonde de la cité-État du sud-est du delta de la Rivière des Perles.

L'exemple de Hong Kong est à la fois atypique et emblématique. La création de son nouvel aéroport relève d'abord de l'exception. En un temps court, l'espace de neuf ans, s'est accompli un ambitieux programme qui a radicalement modernisé la ville-archipel. La réalisation de cette entreprise se mesure à son articulation étroite avec la planification urbaine qui a favorisé d'importants réaménagements au-delà de l'infrastructure stricto sensu. Enfin, l'événement est aussi géopolitique puisqu'il s'inscrit dans le cadre du repositionnement régional de Hong Kong. La décision relative à l'aménagement du nouvel aéroport intervient dix ans après la mise en place fin 1978 par Deng Xiao Ping des Zones Economiques Spéciales de Shenzhen et de Zhuhai dans le sud du delta de la Rivière des Perles et quelques années avant l'échéance en 1997 de la rétrocession de la colonie britannique à la République Populaire de Chine.

« The Shape of things to come » : le titre de l'œuvre de Herbert George Wells auquel le gouvernement de Hong Kong recourt en 1989 pour figurer le dessein poursuivi, est éclairant pour caractériser la ville que les autorités projettent : celle qui advient et sur laquelle ils entendent imprimer leur marque¹. L'incarnation de ce futur volontaire repose sur l'instrument infrastructurel dont nous verrons qu'il se déploie, protéiforme, comme une pieuvre dans l'espace hongkongais. Si l'on peut a priori parler d'*infrastructuralisation* du milieu, le dispositif projeté, en même temps qu'il modifie la géographie urbaine, se modèle selon son contexte, la ville le colonisant, l'un et l'autre ne formant qu'une seule scène dont les frontières se déplacent et se recomposent. Ce processus se poursuit encore dans le contexte de l'expansion régionale du delta de la Rivière des Perles. De la métropole à la mégalopole : ces « quantum laps² » comme la cité-État les nomme, font de l'infrastructure un levier qui lui permet de se renouveler, transformant à chaque fois son propre système de référence territorial, politique, épistémique.

Maintes fois soulignée dans la littérature scientifique, la dimension inédite de ce processus de mutation infrastructurel, urbain et régional, ne saurait occulter les dynamiques parfois contradictoires qui le travaillent³. Si la figure aéroportuaire n'a cessé d'occuper une place dominante dans la littérature des *Urban studies* consacrée à l'hypermodernité, ce retour sur l'histoire de l'infrastructure aérienne de Hong Kong nous permettra de situer la question de la « ville-aéroport », à distance des

¹ *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy, A Foundation for growth*, octobre 1991, p.67.

² *Ibid*, p.68.

³ La création d'un territoire par le programme aéroportuaire n'est pas une nouveauté, comme l'atteste la construction de l'aéroport d'Osaka au Japon sur une île artificielle au large de la baie du Kansai, dont le chantier s'est achevé en 1994 (Nadal, 1992). A propos de l'exemple hongkongais (Matsuda, 1997 ; Orsay-Lam, 2002 ; McNeill, 2014).

catégories la caractérisant habituellement – le « non-lieu » ou l' « Aérotropolis » par exemple (Augé, 1995 ; Castells, 1996 ; Ibelings, 2002 ; Thackara, 2005 ; Kasarda, Lindsay, 2011). L'étude qui suit vise à cerner d'une part les spatialités de l'infrastructure aux échelles qu'elle irrigue, d'autre part les causalités complexes par lesquelles ces espaces se construisent.

« Setting the scene » : comme le sous-titrent les auteurs de la stratégie qui va donner naissance au projet – la *Port and Airport Development Strategy* -, les dés sont jetés de manière quasi théâtrale, sur une table dont les fondations sont politiques, faisant du dit l'un des instruments du processus à venir de transformation de l'infrastructure. Rompre avec l'amnésie spatiale et temporelle dont pâtissent les instruments qui façonnent le futur des villes : c'est en remontant le fil de l'analyse des images et des discours produits par les autorités, les constructeurs, les promoteurs, la presse, les experts et les critiques, que nous souhaitons observer la métamorphose de la ville-archipel en nous intéressant aux discours et aux projets, ainsi qu'à leurs effets sur ce qui advient.

UNE LONGUE GESTATION

Établi à l'origine dans la baie de Hong Kong, sur la péninsule de Kowloon, l'aéroport originel de la ville, Kai Tak, actif depuis 1924, ferme ses portes le 5 juillet 1998 à minuit, le transfert s'opérant dans la nuit vers le nouvel aéroport, créé sur l'île artificielle de Chek Lap Kok, à 34 kilomètres de l'hypercentre. Pour comprendre les origines de cet événement, il convient d'abord d'en rappeler les prolégomènes.

Envisagé par le gouvernement britannique dès 1946, le déménagement de l'aéroport constitue un sujet récurrent. Pris dans un faisceau de contraintes urbaines, le site de Kai Tak est bridé dans son développement. Aéronefs plus lourds et plus rapides, essor prévisible du trafic commercial, opérations plus complexes : au lendemain de la guerre, les mutations du transport aérien modifient la donne pour les aéroports, tandis que l'urbanisation de l'archipel connaît une croissance fulgurante, stimulée par les événements politiques que vit son grand voisin chinois. L'arrivée au pouvoir de Mao Zedong, et les politiques de répression qui s'ensuivent, engendrent des vagues d'immigration dans l'archipel sous statut britannique⁴.

La réflexion aéroportuaire s'inscrit alors dans le cadre de la planification spatiale dont le rapport Abercrombie de 1948 forme un jalon important⁵. En parallèle du redéveloppement de l'aéroport de Kai Tak, s'engage la recherche de sites alternatifs. La première étude complète de relocalisation de l'aéroport est réalisée en 1973. Treize localisations sont étudiées parmi lesquelles le gouvernement retient la plus excentrée, Chek Lap Kok, îlot vierge de toute urbanisation situé à l'ouest de l'île de Hong Kong, face au delta de la rivière des Perles entre Shenzhen et Macao sur l'autre rive. Le site constitue une opportunité inédite de développement, ouvrant la possibilité d'un déplacement du centre de gravité de la métropole vers le sud-ouest et l'embouchure du delta. Le choc pétrolier et la crise qui s'ensuit suspendent momentanément l'ambition des autorités. L'incertitude quant au futur politique de l'archipel joue également un rôle alors qu'une restructuration s'engage à la faveur de l'ouverture de la Chine aux capitaux extérieurs et de la création en 1979, de la Zone Economique Spéciale de Shenzhen, vers laquelle se délocalisent les activités manufacturières de Hong Kong.

Avec l' « Open door policy » engagée par la Chine, s'annonce l'acte géopolitique qui va marquer le destin à venir de la colonie britannique bientôt cent-cinquantenaire. L'accord de rétrocession à l'échéance du 1^{er} juillet 1997 fait l'objet d'une déclaration conjointe signée à Pékin le 19 décembre 1984 par les Premiers ministres Margaret Thatcher et Zhao Ziyang. Elle stabilise la situation politique de l'archipel pour une durée de 50 ans qui court au-delà de 1997. Hong Kong aura un statut spécial de

⁴ De 1945 à 1950, la population de Hong Kong croît de 750 000 habitants à 2 200 000 habitants, Le rythme de cette croissance se poursuivra jusqu'aux années 80 à raison d'un million de nouveaux habitants par décennie. La population de l'archipel a franchi la barre des 7 millions d'habitants en 2010.

⁵ Pour une histoire de l'aménagement de Hong Kong (Pryor et Pau, 1993).

région administrative, lui permettant de bénéficier d'une relative autonomie. Approuvé simultanément, un cadre de planification stratégique, la *Territorial Development Strategy*, fixe les ambitions de modernisation de l'archipel, poursuivant les logiques à l'œuvre qui gouvernent la cité (Kam Ng, 1993)⁶. A la fois libéral et autocratique, l'urbanisme de Hong Kong est l'héritier de son histoire doublement insulaire, géographiquement et politiquement. L'espace, façonné par un paysage maritime et montagneux, est exigu ; à peine 20% du territoire est urbanisé. Les caractéristiques topographiques de l'archipel expliquent le mode de gestion quasi-financière du sol comme actif dont le gouvernement a la propriété. Le sol est régi par un dispositif de baux emphytéotiques dont les ventes, limitées par des quotas annuels, se font aux enchères. Propriétaire terrestre et maritime, le gouvernement de Hong Kong contrôle également l'autorité portuaire ainsi que la *Hong Kong Housing Authority* et la *Mass Transit Railway Corporation* (MTRC), qui sont les opérateurs principaux du logement public et des réseaux de transports collectifs. Grâce aux *land-use-transport policies*, la planification urbaine favorise l'intégration étroite des réseaux de transport et des densités urbaines. Enfin, du fait de sa rente foncière, l'État noue des intérêts étroits avec les groupes immobiliers hongkongais qui contrôlent la majeure partie de la production urbaine privée sur le territoire de l'archipel.

Parallèlement aux démarches de planification, la sphère entrepreneuriale entre en scène. À la tête d'un consortium, Gordon Wu, président du groupe de travaux publics *Hopewell Holdings Limited*, défend à l'automne 1986 une alternative de relocalisation de l'aéroport dans la partie sud-ouest du port⁷. Cette proposition vient appuyer et contester en même temps le projet du gouvernement, qui défend également les perspectives de restructuration du port, tout en privilégiant le site de Chek Lap Kok. Ce dernier recueille l'approbation finale du gouvernement qui propose le 11 octobre 1989, à la séance de rentrée du *Legislative Council*, la création du nouvel aéroport, la mise en place d'une autorité aéroportuaire provisoire et l'implémentation d'un programme de développement dont l'achèvement est programmé à l'horizon de la rétrocession.

NAISSANCE D'UNE CONTROVERSE

Cette rentrée législative est marquée par la tragédie de Tiananmen et la répression violente des 3 et 4 juin qui a fait plusieurs centaines de morts, des milliers de blessés et autant d'arrestations brutales sonnant le glas d'un espoir de normalisation politique en Chine. La tension est palpable entre les gouvernements britannique et chinois, les rencontres prévues à l'été autour des conditions de la rétrocession, ayant été suspendues à l'initiative de Margaret Thatcher.

Le discours de politique générale que prononce le gouverneur britannique David Wilson, développe la stratégie assignée au futur de Hong Kong⁸. Il projette « l'infrastructure physique » dont l'aéroport est le fer de lance. S'égrenent la liste des réalisations projetées : ligne de métro express et autoroute pour desservir l'aéroport, ville nouvelle à proximité, extensions territoriales sur la mer, redéveloppement de l'ancien site aéroportuaire. Il s'agit du plus grand programme de travaux jamais entrepris par la cité qui matérialisera le projet visionnaire de l'archipel, comme l'évoque en conclusion le gouverneur. « We have a clear vision of what we are trying to achieve. It is a vision that I hope will sustain Hong Kong during the present period of uncertainty and give us all confidence in our ability to overcome whatever problems confront us »⁹.

Deux mois plus tard, est publié le projet final¹⁰. L'échéance de la rétrocession fixe le compte à rebours. Toutefois, l'accélération dont témoigne le processus de décision, et la médiatisation dont il bénéficie,

⁶ « Hong Kong Territorial Development Strategy, A Land-Use-Transport Strategy for the Growth of Hong Kong in the 1990s - Preliminary Submission », May 1984, Source Hong Kong University Library (HKUL); Kam Ng, 1993.

⁷ Ce projet dénommé « Western Harbour-Lantau Strategic Development » prévoit un programme de construction principalement réalisé par le secteur privé et estimé à 25 milliards de HK Dollars (soit 3 milliards de US Dollars).

⁸ « The Governor's Annual Address to the Legislative Council on 11 October 1989 », Hong Kong Government Printer, source HKUL.

⁹ « A Vision of the Future », *Ibid*, par. 99.

¹⁰ *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy, Final Report*, Décembre 1989.

ne doivent pas occulter les rapports de force qui s'expriment à la faveur de cette annonce. Les contestations sont de trois ordres. Politique d'abord, la Chine exprimant ses réserves face à un projet décidé sans son aval qui risque selon elle de grever les finances de Hong Kong bien au-delà de l'échéance de 1997 alors que les Britanniques auront quitté l'archipel. Économique ensuite, les acteurs privés se mobilisant sous la houlette de Gordon Wu pour dénoncer un programme jugé onéreux. Les points de désaccord portent sur la localisation retenue, la nature et les tracés des infrastructures projetées, le principe de la ligne de métro express qui relierait l'aéroport à l'hypercentre, l'ampleur des réclamations (ou *claims*), ces nouveaux terrains qui seraient gagnés sur la mer (Leung, 1991, pp.67-68)¹¹. « We do have the choice! », argumente Wu qui ajoute: « Never has a project so large which involved so much been run by so few »¹². Pragmatiques ou opportunistes, les entrepreneurs n'hésitent pas à s'appuyer sur l'indélicatesse provoquée par le passage en force vis-à-vis de la Chine, pour mettre en défaut le gouvernement et avancer leurs pions en défendant un autre scénario qui selon eux, pourrait résoudre la controverse.

Plus critiques encore, des experts soulignent deux défauts majeurs de la trajectoire que risque d'emprunter Hong Kong. D'une part, les infrastructures projetées ne sauraient à elles seules constituer la stratégie économique de la cité, confrontée à l'arrivée des High Tech. D'autre part, l'éveil des métropoles du delta – Shenzhen, Guangzhou, Macau – ne peut être ignoré et nécessite de penser la coopération régionale à cette échelle. La critique cible de fait un projet qui privilégie la réalisation d'infrastructures lourdes, dont les liens avec les questions économiques et urbaines paraissent ténus (Kam Ng, 1993, pp.302-308).

Contestation publique enfin, car l'échéance de 1997 a mobilisé la création de groupements qui reprochent au gouvernement d'avoir négocié unilatéralement les conditions de la rétrocession et craignent une réduction des libertés politiques d'expression auxquelles les Hongkongais sont très attachés. Le projet aéroportuaire traduit ce climat de défiance. À l'origine bien perçu par ceux qui voyaient là l'occasion pour la cité de s'émanciper, il fait désormais l'objet de critiques vives ciblant les « bureaucrates » et les politiques qui développent le projet à huis clos.

Annoncée dans une période de glaciation des relations diplomatiques entre la Grande-Bretagne et la Chine, la décision portée par le gouverneur de Hong Kong de prendre le destin de la cité à pleines mains, se comprend dans le contexte tendu d'un bras de fer entre les pouvoirs en présence, alors que monte la parole de la société civile. Tandis que s'engagent des pourparlers entre la Grande-Bretagne et la Chine, s'amorcent les préparatifs du chantier prenant de court la République populaire qui redouble de menaces. À l'issue de plusieurs tours de négociation, un compromis finit par s'établir à l'été 1991, signé le 3 septembre entre les Premiers ministres John Major et Li Peng, qui acte un partage des risques entre le gouvernement de Hong Kong et la Chine¹³. Surtout, John Major s'engage à se rendre en Chine, premier des Européens de l'ouest à le faire après les événements de Tiananmen. Cette conclusion ne contribue pas à rassurer les Hongkongais qui voient dans cet accord une concession trop facile faite à la Chine, lui conférant un pouvoir excessif sur les finances de Hong Kong après 1997.

LA MISE EN RÉCIT

La controverse fait rentrer sur la scène les protagonistes d'une intrigue qui va durer plusieurs années : acteurs politiques et autorités gouvernementales, entrepreneurs privés, hommes de l'art, groupements citoyens, sur fond de négociations entre la Chine et la Grande-Bretagne, le tout étant largement couvert par la presse. Entre l'automne 1989, date à laquelle s'officialise l'annonce du déplacement du nouvel aéroport, et l'été 1998, date de son ouverture, les archives du *South China Morning Post*,

¹¹ Hong Kong Government, "Review of Gordon Wu report on Port and Airport Development", 2 octobre 1990, Source HKUL.

¹² "Airport alternatives: We do have a choice!", Public seminar, organized by the Study Group for Infrastructure Development, 25 mai 1991, Hotel Conrad, Source HKUL.

¹³ « Memorandum of Understanding concerning the construction of the new airport in Hong Kong and related questions » p.1, project, 4 juillet 1991, Source HKUL.

quotidien anglophone le plus lu de la région, témoignent de plusieurs milliers d'occurrences du sujet aéroportuaire.

Loin de faire l'unanimité, le chantier qui s'amorce voit s'ouvrir une période intense de négociations et de reformulations du projet. Défenseurs et pourfendeurs du projet vont être mobilisés autour d'une réorientation du dessein métropolitain, dont l'énoncé va s'étoffer au fur et à mesure de l'élaboration de la stratégie. Publiée en octobre 1991, la nouvelle version de la *Port and Airport Development Strategy* (PADS), qui s'orne d'un sous-titre « A foundation for growth », résulte de cette période active qui voit les arguments du projet évoluer.

Figure 1 : Photographie de la maquette du projet d'ensemble figurant dans la Port and Airport Development Strategy, 1991.

Au sud ouest, on distingue les contours du futur aéroport de Chek Lap Kok, adossé à l'île de Lantau.



Source: Hong Kong Government

« Following the 1989 decision on Port and Airport Development Strategy, steps were immediately taken to create an organisational structure in government to provide a means by which broad planning concepts would be translated into projects¹⁴ ». Si le gouvernement reste ferme sur le choix du site, il n'en demeure pas moins qu'il ne peut se passer de la sphère économique pour faire réussir son projet. Celle-ci constitue en effet le moteur essentiel de la croissance du territoire. Revenant sur l'histoire urbaine de Hong Kong, la deuxième édition de la PADS inscrit le projet comme nouveau terrain d'exercice de la coalition forgée autour du gouvernement et de la sphère entrepreneuriale. « The community as a whole has the necessary resourcefulness energy, institutional structures and professional capabilities to turn visions into viable projects which, in turn, will create another platform for growth¹⁵. » Le gouvernement rejoint ici les revendications des acteurs économiques qui défendent

¹⁴ « Setting the scene », *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy*, op.cit., p.66.

¹⁵ « Future Horizons », in *Ibid*, p.87.

l'idée selon laquelle l'infrastructure doit être un projet total intégrant le développement du port et de la métropole.

Cette stratégie se déploie à plusieurs échelles. L'aéroport sera d'abord la pièce maîtresse du développement régional de Hong Kong, s'inscrivant comme la proue de son avancée dans le delta de la rivière des Perles et au-delà en Chine du Sud. Le gouvernement consolide ensuite le socle territorial du projet. Face aux critiques sur sa dimension par trop infrastructurelle, oublieuse des considérations urbaines, sociales et économiques de l'archipel, la stratégie convoque l'ensemble des réflexions qui ont nourri son projet¹⁶. Le premier acte de la fondation va se traduire par la mise au diapason des plans et des programmes. L'accord scellant les négociations entre la Grande Bretagne et la Chine, marque le lancement du programme de la réalisation du nouvel aéroport, l'*Airport Core Programme*. Estimé à 200 milliards de dollars hongkongais (soit 25 milliards de dollars américains), il projette la construction d'un ensemble de grands ouvrages composant la future infrastructure de l'archipel ainsi que la viabilisation de nouveaux territoires, arrimés à elle, qui formeront des lieux de développement futur de la métropole (Kam Ng, 1993, pp. 300-302, 309)¹⁷. Actualisée en 1988, la nouvelle édition de la *Territorial Development Strategy* a nourri les orientations régionales et territoriales du projet aéroportuaire, tandis que le *Metroplan* qui se prépare depuis 1987, est approuvé en septembre 1991. Document à portée stratégique et juridique, il planifie le desserrement de la métropole, par l'expansion des réseaux de transport en commun et des villes nouvelles dans les nouveaux territoires, ainsi que par la déconcentration du centre grâce à la création de nouveaux *claims*¹⁸.

Les plans nourrissent les programmes ; ils en procèdent en même temps, la décision aéroportuaire constituant l'acte de mise en ordre de bataille de l'ensemble du dispositif de planification. Pour s'ancrer territorialement, le projet infrastructurel s'appuie sur les idées en gestation, les confrontant, déclenchant leur mise en œuvre tout en les assujettissant à sa propre logique. Les deux années qui séparent la publication des deux versions, initiale et définitive, de la PADS, constituent une période intense de production de discours d'ordres différents, politiques, techniques, urbains, journalistiques, universitaires. La publicisation du projet au travers de la controverse qu'il suscite, contribue à faire advenir la réalité de l'événement, à l'imposer à tous.

LA CRÉATION D'UN TERRITOIRE

Pendant que les politiques occupent la tribune, se monte le théâtre des opérations avec l'entrée en scène des concepteurs et des bâtisseurs, et un nouvel acte spectaculaire qui s'engage, celui de la création du sol de l'aéroport. « Coming to Chek Lap Kok was a little like going into a desert environment where you take over an area and mould it to meet your needs¹⁹ ». En écho à ses souvenirs, le directeur des travaux de l'autorité aéroportuaire provisoire souligne le caractère pionnier du chantier de l'aéroport dont la conception architecturale est confiée à Norman Foster, auteur du siège de la *Hong Kong and Shanghai Bank of China*, devenu l'un des fleurons architecturaux de la ville. L'île de Chek Lap Kok est arasée, agrandie et réunie à l'îlot montagneux de Lam Chau, également arasé, figurant au total un territoire de 1250 hectares, soit quatre fois la superficie originelle de l'île. La terre servant au remblaiement est récupérée de la destruction des reliefs et consolidée par le dragage des fonds marins. D'autres travaux d'envergure s'engagent parallèlement, conformément au programme édicté par le gouvernement. Deux ponts suspendus et un viaduc, tous trois ferroviaire et routier, sont édifiés permettant sur une distance de 2200 mètres, le franchissement de la baie dans sa partie ouest. Trois nouvelles autoroutes sont construites ainsi qu'un tunnel d'une longueur d'un mile passant sous le port.

¹⁶ *Ibid*, p.42

¹⁷ Hong Kong Government, *Hong Kong Airport Core Programme*, 1991, Source HKUL. Le plan de financement sera négocié et conclu 4 ans plus tard. Le montant estimé sera ramené, à l'issue de sa réalisation à 160 milliards de HK Dollars (soit 20 milliards de US Dollars).

¹⁸ *Metroplan, The selected strategy*, Septembre 1991. (Fouchier, 1993)

¹⁹ Hong Kong Airport Authority, *Hong Kong International Airport, Vision to Reality, In total harmony*, 1998, p.123.

« The world of Chek Lap Kok » : les superlatifs sont nombreux à souligner la dimension titanesque du chantier aéroportuaire, qualifié de plus grand au monde. À commencer par l'arasement des montagnes et les terrassements qui charrient des volumes impressionnants de matières, avec ce chiffre de 10 tonnes de matière par seconde au point le plus intense du chantier qui sera cité à plusieurs reprises. Des parallèles dimensionnels sont brandis, pour tenter de ramener l'échelle de la réalisation à des références connues. Les métaphores redoublent le caractère extraordinaire de l'entreprise : « Work on the Chek Lap Kok airport, the world's largest construction project, began by moving a mountain. Since then, airport authorities have been bulldozing world records aside at a steady pace. The terminal building will be the world's largest, built in a total of 13 million mandays (Graham, 1998). » Le chantier lui-même est comparé à une ville, immense ruche qui réunit à son moment le plus fort, près de 20 000 personnes, et dont le panel de nationalités présentes l'apparente à une Babel en construction.

La création du territoire de l'aéroport s'accompagne de la construction de l'*Airport Express Line*, qui dessert la cité hongkongaise en plusieurs lieux, à Central sur l'île de Hong Kong, et Kowloon sur la péninsule chinoise, là où seront édifiés deux hubs de transport, qui accueilleront chacun une aérogare *in town*. Celle-ci doit permettre aux passagers aériens quittant la ville d'accomplir toutes les formalités d'enregistrement avant de rejoindre la plateforme aéroportuaire pour embarquer dans leur avion, les bagages enregistrés en ville étant acheminés dans l'un des wagons réservés du train de l'*Airport Express Line* à destination de l'aéroport. Avec ses gares, la ligne de métro forme un dispositif qui s'étend sur les 34 kilomètres séparant l'aéroport de l'hypercentre, « à 23 minutes » seulement. Selon les autorités, près de la moitié des passagers aériens devraient emprunter cette ligne qui doit contribuer à la réussite du projet aéroportuaire²⁰. Pour la MTRC qui réalise la ligne, le chantier constitue une nouvelle occasion de consolider son empire. En l'espace d'une décennie, elle va d'ailleurs devenir le principal aménageur de la cité. L'autofinancement de la ligne a en effet été assuré grâce au principe de densification autour des gares édicté par le *Metroplan*, qui a permis à la compagnie de réaliser, en contractualisant avec des promoteurs, des ensembles urbains de grande ampleur.²¹

Toutefois, l'accélération des chantiers ne se fait pas sans accrocs. Le déploiement de l'*Airport Core Program* cristallise une nouvelle controverse autour du futur de la baie. La superficie des *claims*, ces extensions sur la mer qu'a planifiées le *Metroplan* et que réalisent les travaux programmés, fait l'objet d'un vif débat opposant ceux qui comptaient profiter du sol gagné sur la mer pour dégager de nouvelles ressources foncières, à ceux qui entendent sauvegarder le patrimoine urbain et naturel de la baie. Avec la réutilisation des terrains libérés par l'ancien aéroport Kai Tak dont il est proposé d'étendre la surface, c'est plus d'un millier d'hectares de sol que les autorités envisagent de créer, constituant un trésor foncier d'autant plus rentable qu'il serait bien desservi par les nouveaux réseaux de transport. Ce projet rencontre l'opposition farouche des citoyens qui se mobilisent au travers d'une campagne « Save our harbour » portée par la *Society for Protection of the Harbour* et relayée par les associations professionnelles d'architectes, d'urbanistes et d'ingénieurs, ainsi que par des universitaires (Loh, 2001). Tandis que se réalisent les travaux d'infrastructure au large de Chek Lap Kok, la campagne est menée tambour battant, ciblant des méthodes d'urbanisme dépassées. Elle s'achève en 1998 sur un retrait des projets initiaux en faveur de propositions plus mesurées. Les opposants saluent la décision : « As an update, there has been a remarkable change in attitude by the Government over the past year²² ». Si les autorités de Hong Kong ont renoncé à leur projet d'origine, la controverse se clôt toutefois sur une perspective ambitieuse d'extension territoriale.

²⁰ L'*Airport Express Line* ne sera finalement utilisée que par 15 % des passagers (Hirsh, 2016, p.4).

²¹ A propos du rôle de la MTRC comme aménageur urbain, (Tiry, 2003). En 2011, MTR disposait d'un patrimoine immobilier de 750 000 m² d'espaces commerciaux et tertiaires, 80 000 logements. Source *Moving Experience, The MTR's first 36 years*, South China Morning Post, 2011, p.97.

²² Society for the Protection of the Harbour, Letter to *The South China Morning Post*, 18 septembre 1999, citée in Christine Loh, *Ibid*, p.71.

LA MÉDIATISATION DE L'ÉVÉNEMENT

« Today, if you want an airport to be a gateway to a city, it has to make a statement, to act as a symbol and it has to work²³. » Largement relayée par les médias, l'ouverture de l'aéroport constitue un événement historique, ce retentissement faisant écho à l'acte politique de la rétrocession qui a eu lieu un an avant. Comme pour marquer symboliquement l'arrimage en ville du nouvel aéroport, c'est l'aérogare *in town* de Hong Kong qui ouvre la première, le 21 juin 1998, à l'issue de 4 ans de travaux. Sous les auspices de la MTRC, elle bénéficie d'une inauguration fastueuse, à l'occasion de laquelle le président de la compagnie de métro réaffirme la puissance de son entreprise, devenue l'un des plus grands acteurs urbains de la ville. Le 2 juillet, c'est au tour du nouvel aéroport d'être inauguré par le président chinois. « Vision has become a reality » : en présence de 3000 invités, Jiang Zemin célèbre l'événement comme l'accomplissement d'un rêve²⁴. Le 6 juillet, jour de l'ouverture officielle de l'aéroport, acte enfin la mise en service de l'*Airport Express Line*. Cette concomitance des dates n'est nullement le fruit du hasard. Aux yeux des autorités, les trois ensembles doivent être mis en service conjointement pour marquer l'avènement de la nouvelle infrastructure.

Derrière ce triomphe célébré par les inaugurations, la réalité est toutefois moins lisse, comme l'exprime un article de *Newsweek* qui consacre sa couverture du 13 juillet à l'événement en l'illustrant d'un portrait de l'un des ouvriers ayant oeuvré sur le chantier. « Hard times in Hong Kong after the handover ; a bright new airport and a stalled economy (Elliot, 1998) » : pendant que s'activaient les chantiers qui allaient transformer Hong Kong, la crise asiatique a frappé de plein fouet la région et les grands travaux qui s'achèvent paraissent en décalage en regard des difficultés économiques que vit l'archipel. L'image brillante du succès se brouille et la question du futur se repose : « To survive hard times, the city will have to invent other ways to prove its worth (*Ibid*, p.3) ». Tandis que la modernité des infrastructures exige d'avoir le public au rendez-vous, les critiques qui avaient fusé sur le risque d'un investissement en infrastructures peu souple resurgissent. Avec l'ouverture de l'aéroport, s'inaugure une période au cours de laquelle la cité va devoir digérer des échelles inédites et s'adapter à des lendemains incertains.

MICROMONDE VERSUS MACROMONDE

Le changement de périmètre opéré par le nouveau dispositif territorial est illustré par la photographie prise en l'an 2000 par les architectes de Map Office, d'un grand panneau institutionnel qui masque le chantier de l'*International Finance Center*. Situé sur l'île de Hong Kong, ce supercomplexe immobilier doit accueillir la première aérogare *in town* de la ville. L'image saisie figure un triptyque : à gauche, une vue oblique de la maquette du nouvel aéroport ouvert deux ans auparavant ; à droite, une vue de face du futur complexe, surmonté de deux gratte-ciel qui parachèvent le *skyline* de l'île ; au milieu, une vue du métro rapide flottant dans les airs entre les deux vues. « *The new Airport in Central* » : le slogan qui s'affiche traduit la double réimportation au centre de l'aéroport périphérique²⁵. D'une part, la ligne de métro permet de rapprocher l'aéroport du centre, la distance de temps (23 minutes) ayant supplanté la distance de lieu. D'autre part, l'aérogare *in town* maintient au centre les fonctions aéroportuaires principales en ne reléguant à l'extérieur que celles qui sont incompatibles avec un environnement dense. Les contours du dispositif infrastructurel sont actés autour de ses trois composantes indissociables : la plateforme *ex urbis*, la ligne de métro et l'aérogare *in town*.

²³ Souligné par le directeur du projet aéroportuaire Winston Shu pour l'agence de Norman Foster, in *Vision to Reality*, op.cit., p.73.

²⁴ « Hong Kong International Airport, Opening Ceremony », 2 juillet 1998, Source HKUL.

²⁵ (Gutierrez, Portefaix, 2000).

Figure 2 : « Fluid machine : 23 minutes de l'aéroport », 2000
 Photographie Map Office (Laurent Gutierrez, Valérie Portefaix).



Source : Map Office

L'édification du complexe immobilier de l'IFC témoigne d'une autre forme de distorsion des échelles. Pilotée par la MTRC, la construction du complexe est achevée en 2003, produisant un *block* unique d'une superficie inédite, près de 6 hectares, constitué d'un unique bâtiment-podium de 8 mètres de haut surmonté de deux tours. Intégrée au complexe, l'aérogare *in town*, aux matériaux sobres – pierre, aluminium, verre –, dispose d'une façade qui donne sur une esplanade. Bâtiment-socle de l'échelle de plusieurs îlots, le podium est un dispositif constitutif de l'urbanisme hongkongais. Parc ou place, sa toiture peut être publique, reliée par des passerelles aux réseaux viaires de la ville et aux autres bâtiments-podiums. C'est le cas pour le complexe de l'IFC, dont le toit offre une vue imprenable sur le paysage de la baie. Un système de passerelles aériennes, la *Central Elevated Walkway*, ouverte 24 heures sur 24, relie le *superblock* à la canopée urbaine existante formée par les circulations piétonnes de l'île (Tiry, 2009). La mixité des fonctions en fait un espace urbain total que le concepteur de la station de transport, Rocco Yim, décrit comme « a complex matrix of transport, public and commercial functions that is in itself a mini-city within a city (Rocco, 2002). »

En face de l'IFC, s'érige comme une ombre projetée sur la péninsule de Kowloon, un autre *superblock*, West Kowloon, plus imposant encore, qui accueille la deuxième aérogare *in town*. Achievé en 2010, déployé sur une superficie de 14 hectares, l'ensemble compose un bâtiment-podium de 18 mètres de haut coiffé d'une dalle surplombée de 16 tours de logements, hôtels et bureaux, et sur laquelle sont aménagés espaces extérieurs, jardins et plans d'eau. Dénommée ICC (International Commerce Center), la plus haute tour a dépassé celle de IFC qui s'élève en face sur l'île de Hong Kong, formant avec elle les deux colonnes d'une porte imaginaire qui cadre l'entrée de la baie.

Conçue par l'agence britannique Terry Farrell Partners²⁶ et réalisée par la MTRC, l'opération défie les records de construction atteints jusqu'à présent dans l'archipel. À commencer par le terrain sur lequel elle s'édifie, plus grand projet de création de sol jamais réalisé à Hong Kong. La compagnie MTRC avouera qu'elle n'est pas sûre de revoir cette échelle de développement. Le long du *superblock* passe une autoroute de 2 fois 6 voies qui relie l'aéroport et l'île de Lantau à la ville. Au-delà devraient se réaliser côté baie, un parc, des quartiers résidentiels et un ensemble de musées.

À l'intérieur du complexe de *West Kowloon*, le hub de transports qui accueille l'aérogare *in town* se déploie sur une surface de 220 000 mètres carrés, l'équivalent d'une grande aérogare, dont les codes et les fonctions sont à son image. La signalétique donne le ton : « departure », « arrivals », « transfer », « city links ». La maîtrise d'œuvre est particulièrement active sur le front de la rhétorique. *Transport Super City* : c'est le titre de l'ouvrage que publie l'agence Farrell à l'occasion de l'inauguration de l'*Airport Express Line*. Sa préface est signée du président de la MTRC qui énonce : « In effect, we have brought our new airport back to the city ». Entendant « urbaniser l'aéroport », Farrell enchaîne quelques pages plus loin, se mettant dans les pas de Norman Foster à qui il emprunte l'idée d'un petit diagramme qui figure le passage de « Airport as city » vers « City as airport », indiquant par-là que c'est désormais la ville entière, incarnée dans le complexe, qui est devenue un terminal aéroportuaire (Farrell, 1998, pp.7, 8).

IMAGE VERSUS USAGE

Plus qu'une ville autosuffisante, c'est l'*image* d'une autre ville qui s'esquisse. Au travers des vues que scénarisent les tracés des voies ou l'aménagement des gares, la ligne offre d'abord à voir dans un seul mouvement cinétique, un préambule narratif racontant la ville qui advient. Vu du train, le travelling dévoile le skyline montagneux, maritime, portuaire et urbain de la métropole avec ses jeux d'accélération et de ralentissement, ses mouvements de courbes, de plonges et de réapparition. Vu du sol, il s'appuie sur la continuité de l'aménagement, du traitement architectural des intérieurs, l'aéroport appartenant à l'identité de la ville, tandis que les gares de centre-ville appartiennent à l'espace de l'aéroport. La ville « *self-contained* », où la distinction entre réel et spectacle se brouille, impose ici une scénographie de la ville comme expérience visuelle et sensitive.

Dans le panorama qu'elle donne à voir, dans la séquence active qu'elle fait vivre, dans les formes qu'elle décrit, l'infrastructure met la ville en narration, conduisant à faire du dispositif aéroportuaire une ville en soi tandis que la ville se pratique comme un aéroport. C'est ce que souligne Naonori Matsuda dans l'un des premiers essais analytiques consacré à la « ville-aéroport » de Hong Kong, publié en 1997. « If the boundary between the city and the airport were dissolved, the entire city may then be regarded as an airport itself [while] the new transport infrastructure integrates the existing city into an airport (Matsuda, 1997, p77, 81). »

²⁶ L'agence britannique de Terry Farrell a créé son bureau de Hong Kong en 1991. Terry Farrell est l'auteur du *Peak Tower*, un autre landmark du paysage de Hong Kong.

Figure 3 : Accès à l'aérogare urbaine de West Kowloon, Hong Kong, 2017



Source : Photographie Nathalie Roseau, mars 2017

Cette mise en image se confronte à la pratique, ce décalage entre la fiction et l'expérience se lisant à plusieurs échelles. Celle du temps d'abord qui n'a pas la même valeur, selon qu'il est affiché dans des slogans tels que celui martelé par les autorités - « 24' : the fastest link to the city²⁷ » - ou pratiqué par des voyageurs qui souhaitent rejoindre leur hôtel ou leur domicile. Le raccourcissement sur la carte des distances de temps que parcourent les réseaux, doit être mis en regard de l'agrandissement sur le plan des distances métriques internes aux différents composants de la ville, comme celles que l'on pratique à *Hong Kong Station* ou *West Kowloon* au sein desquels les correspondances figurent déjà un déplacement en soi.

Celle de l'habiter ensuite. Car cette ville que l'on projette est une ville de l'élite où peu vivent. La « ville aéroportuaire » - qu'elle soit horizontale, celle qui relie l'aéroport à l'hypercentre, ou verticale, celle des *superblocks* - est une ville accessible aux classes supérieures et aux touristes, où se confrontent la mondialisation des opulents et celle des plus modestes qui la font tourner sans jamais la consommer. En dépit de l'énoncé complet des composants programmatiques qui la qualifient de ville sur le papier, le parcours de la cité qui prend forme sur le *claim* de Kowloon produit une sensation étrange de vide urbain.

Celle de l'usage enfin, car la ville projetée est avant tout un mirage. Si le changement de cap s'adresse aux *happy few* de la mondialisation, qu'en est-il de la majorité qui forme la ville, des classes moyennes aux plus pauvres qui contribuent pleinement à la mondialisation hongkongaise ? Des centaines de milliers de citoyens philippins et indonésiens, employés domestiques de l'archipel - une grande partie sont des femmes - recourent chaque année aux moyens de transport aériens pour revenir dans leurs pays y retrouver leurs familles. Mais peu fréquentent les lieux que nous décrivons. En effet, avec les *low cost* aériennes qui se sont multipliées en Asie du Sud-Est, s'est développé à Hong Kong un système terrestre *low cost*, comme l'atteste la noria des navettes par bus qui relie la cité à l'aéroport, en offrant un parcours alternatif à celui de l'*Airport Express Line* à un prix 5 fois inférieur (Hirsh, 2016). En même temps qu'elles la contournent, ces pratiques alternatives, par leur intensité, légitiment toutefois l'existence de l'infrastructure vitrine.

DE LA METROPOLE A LA REGION, LA COURSE INFRASTRUCTURELLE

« We therefore need to ensure that Hong Kong can keep up with the « globalism » it represents. That implies constantly moving forward [...] »²⁸. » Comment poursuivre lorsque, pendant près de 10 ans, la ville a vécu au rythme d'une course fulgurante ? Comme l'énonce la nouvelle vision stratégique produite en 2007, la cité hongkongaise ne semble pas vouloir s'interrompre. Une fois l'événement aéroportuaire advenu, quels nouveaux récits s'amorcent ?

Les documents-fictions qui avaient couronné l'achèvement du programme de l'*Airport Core Programme* inscrivaient les réalisations dans la genèse longue et le tournant accéléré dont l'infrastructure aérienne de l'archipel faisait l'objet. Rétrospective, l'histoire que retraçaient ces documents était aussi prospective. « The new Hong Kong International Airport has opened new horizons and once again, the city of 6.5 millions people is productively mapping its future in a brave new world²⁹. » « Mapping the future » : le futur était encore à l'œuvre, soit pour en exprimer l'histoire soit pour en renouveler le projet. Ce discours faisait écho au récit mégapolitain esquissé deux ans plus tôt par David Li Kwok Po, membre du Legislative Council : « Imagine, it is the year 2006. Pearl City: one of the largest, richest urban areas in the world. Including its suburbs, it spans more than 160 km from north to south. Pearl City has a population of more than 40 million. [...]. Pearl City's infrastructure is the envy of the world. Mass transit rail systems and a network of highways, bridges and tunnels enable residents to travel from Stanley Market [in Hong Kong] to Guangzhou city centre

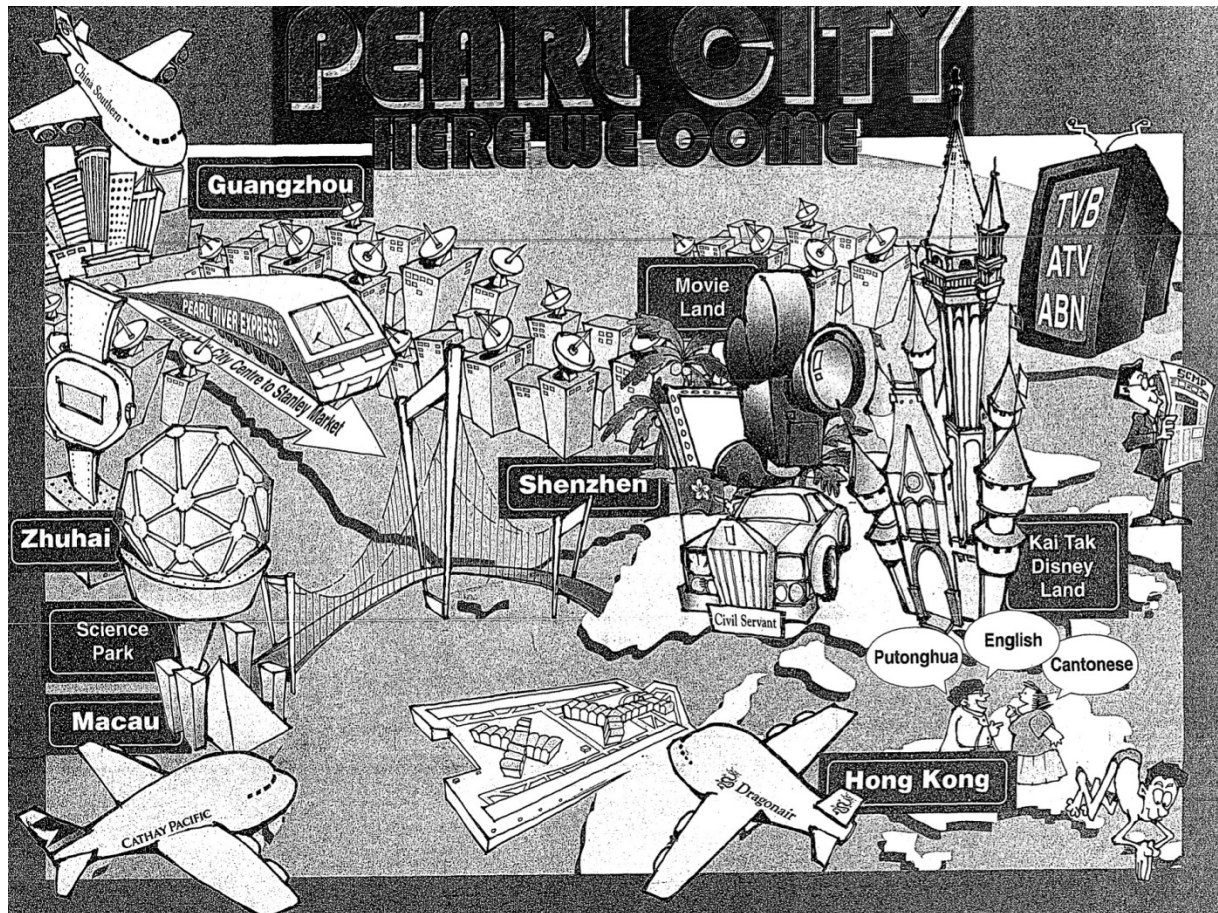
²⁷ Entre-temps, la compagnie de métro a revu (légèrement) à la hausse la distance de temps séparant l'aéroport de l'hypercentre. Le registre des slogans reste cependant inchangé.

²⁸ « Hong Kong's evolving role in Greater PRD region », *Hong Kong 2030, Planning vision and strategy, Final report*, 2007, pp.50-51.

²⁹ *Vision to reality, op. cit.*, p.177.

in less than 90 minutes (Li, 1996). »

Figure 4 : “Pearl City, Here We Come”,
Illustration de l'article du South China Morning Post, 6 juillet 1996



Source : South China Morning Post, 6 juillet 1996

Cette prophétie s'est depuis lors, réalisée. Derrière le chantier de l'infrastructure aérienne hongkongaise, c'est en effet une transformation d'envergure qui a façonné la région du delta de la rivière des Perles, aujourd'hui forte de 10 métropoles millionnaires. Les réseaux autoroutiers se sont densifiés, raccourcissant les distances de temps, franchissant les obstacles naturels. Le système aéroportuaire a connu aussi de profondes mutations. En 1992, Kai Tak avait un quasi-monopole régional. Pour se rendre dans le delta et la Chine du Sud, la plupart des visiteurs internationaux transitaient par Hong Kong puis empruntaient le train au départ de Kowloon. Trois ans plus tard, sont apparus trois nouveaux aéroports internationaux, à Shenzhen, Zhuhai et Macau, rejoints par la nouvelle plateforme de Chek Lap Kok (1998), puis la création de l'aéroport de Baiyun à Guangzhou (2004). De même que Hong Kong s'est modernisée simultanément au déploiement urbain de la région, le développement de son aéroport s'est réalisé en parallèle d'un mouvement plus large au sein duquel les infrastructures se sont additionnées et concurrencées, en même temps qu'elles impliquaient en permanence le réajustement des unes par rapport aux autres. C'est par le terme de *Coopération* que les autorités régionales désignent cet équilibre instable qui régit le système des grandes villes du delta et dont les infrastructures sont un marqueur significatif (Jianfa, 2010).

Cette course infrastructurelle se poursuit encore avec des chantiers d'ampleur. Le groupe immobilier *Hopewell*, dirigé par Gordon Wu, a ainsi œuvré à la construction du gigantesque pont autoroutier – long d'une quarantaine de kilomètres - qui reliera bientôt les métropoles des deux rives opposées du delta, Hong Kong à Zhuhai et Macau³⁰. Le *Hong Kong Express Rail* devrait quant à lui bientôt relier Hong Kong à Guangzhou en 48 minutes et Shenzhen en 15 minutes à peine, raccourcissant encore les distances de temps au sein de la région³¹. Et l'aéroport prévoit encore de s'étendre sur la mer avec l'ajout d'une troisième piste, très controversée au regard des menaces qu'elle ferait peser sur l'écosystème marin.

PANNES DES RÉCITS, LES HORIZONS POST-2047

Pour impressionnant qu'il soit, le panorama des infrastructures réalisées ou projetées à l'échelle du delta métropolitain ne saurait à lui seul répondre à la question du futur urbain de Hong Kong et de sa région. «Vision without action is a daydream. Action without vision is a nightmare». C'est par ce proverbe japonais que s'ouvre le rapport *Hong Kong 2030, Planning vision and Strategy*, produit en 2007, qui présente la nouvelle stratégie urbaine et nationale de Hong Kong. La question des relations entre les deux métropoles 'miroir' de Shenzhen et de Hong Kong, y est largement abordée. *Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis* : c'est aussi l'objet du rapport d'un think-tank, le *Bauhinia Foundation Research Center*, publié la même année, qui étudie les différents possibles de l'« agrandissement » des contours de la métropole³².

Ces deux documents font l'aveu d'une difficulté première, celle de nommer ce qui advient. Alors qu'elle n'était qu'un village de pêcheurs il y a à peine 40 ans, Shenzhen est devenu l'un des champions métropolitains de la Chine du Sud, perfusé d'infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires qui la rendent désormais incontournable. La ville a dépassé démographiquement et industriellement le port de Hong Kong, l'ensemble figurant un territoire bicéphale de plus de 20 millions d'habitants, séparé par une frontière dont l'urbanisation accroît la complexité politique, circulaire, sociale. Démunies par l'absence de sémantique idoine, les visions publiées recourent à un vocabulaire de l'hyperbole pour tenter de nommer cet ensemble inédit : « Metropolis », « Megalopolis », « Megacity », sans non plus que ces termes suffisent à définir un horizon viable. Car la question du « concept » métropolitain ne tient pas uniquement à la forme urbaine duale que composent les deux villes autonomes. Elle procède de la dimension politique que revêt l'enjeu de cet « agrandissement ». « Interface », « Intégration », « Assimilation » : chaque notion fait écho à des enjeux politiques qui touchent à l'avenir de Hong Kong, alors qu'en 2047, après deux siècles d'indépendance, la ville-archipel reviendra définitivement dans le giron chinois.

Les projets infrastructurels initiés par la cité hongkongaise esquissent différents scénarios qui confortent son désir d'émancipation tout en cultivant l'ambiguïté de son statut politico-territorial. Former une métropole avec Shenzhen par la densification de ses liaisons terrestres rapides ? S'ouvrir à l'autre rive du delta par le franchissement de l'embouchure ? Se renforcer dans son développement endogène, en profondeur et en hauteur, alors que le paysage de la baie bruisse encore des dizaines de grues qui réalisent le chantier de West Kowloon ? Comme cela avait été projeté lorsque le site de Chek Lap Kok avait été retenu, le point névralgique de ces développements se situe au cœur du territoire aéroportuaire, les liaisons infrastructurelles projetées en direction de Shenzhen ou du delta, s'y entrecroisant avec des projets immobiliers d'envergure. Une île artificielle à l'est de Lantau, équipée de complexes touristiques et commerciaux, formerait ainsi l'un des premiers jalons urbains de l'ouvrage d'art qui reliait Hong Kong à Zhuhai. La ligne ferroviaire express qui reliait Hong Kong et Shenzhen, serait quant à elle interconnectée à l'*Airport Express Line* au sein de la gare de *West*

³⁰ Succession de tunnels et de ponts reposant sur des îles artificielles, l'ouvrage placerait Hong Kong à 45 minutes de Macau (au lieu des 4 heures actuelles).

³¹ C'est d'ailleurs de la gare de *West Kowloon* que partiront les trains express vers la rive est du delta. Ces projets d'inscrivent dans la stratégie de mise en place des réseaux de grande vitesse ferroviaire en Chine, dont 20 000 kilomètres sont déjà construits.

³² Bauhinia Foundation Research Center, *Building a Hong Kong-Shenzhen Metropolis, Executive Summary*, 2007.

Kowloon. Enfin, une autre connexion ferroviaire rapide projetterait de *réunir* les deux plateformes aéroportuaires en 15 minutes seulement – leur trafic cumulé atteignant alors 100 millions de passagers par an.

« Port and Airport Development Strategy, and Metroplan to a certain extent, propagates a city of infrastructure, which extends the scope of Hong Kong's vision of itself beyond the present border with China. The future development of the infrastructure may cause the physical boundary to become less clear (Matsuda, 1997, p82). » Comme le signalait dès 1997 Naonori Matsuda, la question des frontières entre Hong Kong et la Chine, de leur maintien et de leur dépassement, travaille le projet métropolitain, l'infrastructure les transcendant sans non plus les effacer. L'absence de récit post 2047 ou plutôt la présence d'un horizon (l'intégration dans un seul système régional) qui empêche l'élaboration d'un récit, conduisent les autorités à envisager leur déploiement territorial dans plusieurs directions (le delta, la ville intérieure, le continent), l'incertitude dominant en même temps que renchérit l'hystérie constructive. Mais cette course infrastructurelle qui avait fait ses preuves pour 1997, peut-elle répondre à la question, alors que le futur sur lequel devraient s'appuyer ces projets n'est plus aussi optimiste ?

CONCLUSION : LA VILLE-NARCISSE

Le métarécit infra-urbain qui s'achève ici provisoirement, montre combien l'identification de la scène qui le porte et le réalise, est essentielle pour comprendre les conditions de la naissance des projets, les méandres de leur existence, les rebondissements de leurs controverses, leurs succès et leurs impasses. L'efficace du projet ne se mesure pas seulement à la réalisation du discours par le construit même si à Hong Kong, la planification réussit l'exploit de se réaliser (Haeringer, 2002). Il s'analyse aussi dans les interstices qui apparaissent entre les représentations et les pratiques, conduisant l'événement aéroportuaire à transformer la ville en même temps que celle-ci le façonne. C'est autour de cette notion de « ville-aéroport » que nous souhaiterions conclure.

Le « quantum lap » que réalise le déploiement de la « city of infrastructure » se fait selon un double mouvement, celui, centripète, que produit le déplacement de l'aéroport, balancé par celui, centrifuge, qui conduit le projet à être réapproprié par la scène urbaine hongkongaise. Pour mieux s'ancrer dans le réel de la ville, le récit conquérant et pionnier d'une extension des possibles s'alimente des débats, des oppositions, des rebondissements, la « ville-aéroport » se constituant comme une scène travaillée par l'instabilité des tensions entre attraction et disjonction qui secouent son territoire, des controverses entre partisans et opposants qui médiatisent son projet, des écarts entre l'image et l'usage qui modifient son expérience urbaine. Cette agrégation progressive se lit également dans la sémantique prolifique – « The new Airport in Central », « City as airport versus airport as city », « Bringing new airport back to the city » - dont les formules agissent comme des prophéties autoréalisatrices. La visibilité des pratiques aériennes en ville s'accompagne ainsi d'une invisibilité des distinctions que son infrastructure marque avec la ville, discours, concepts et politiques hybridant les deux termes.

Toujours grandir, ne jamais s'arrêter. Alors que l'horizon 2047 paraît incertain, les formes d'agrandissement que projette à nouveau Hong Kong montrent par l'éclatement des destins, la fragilité du projet de « city of infrastructure ». Analyste des processus d'accélération qui façonnent notre monde contemporain, Hartmut Rosa évoque le terme de « résonance » pour qualifier la course acharnée dont sont l'objet nos sociétés et leurs villes (Rosa, 2014). Il reste à préciser quelles sont les limites de ce processus afin que la vibration ne conduise à la ruine. Dans son opus *2046* (sorti en 2004), le cinéaste hongkongais Wong-Kar-Wai faisait un usage très particulier de la science-fiction. *2046* appartenait au passé et au futur, et si le film convoquait les signifiants communs du genre science-fictionnel, c'était pour invoquer une idée opposée à celle qui leur est traditionnellement associée. Ainsi le train supersonique se faisait-il vecteur d'immobilité, les allers retours temporels menaient-ils à une impasse décisionnelle, et le concept de futur était-il dépendant de celui de mémoire.

RÉFÉRENCES

- Augé M. (1995), *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, le Seuil.
- Castells M. (1996), *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell.
- Elliot D. (1998), "Hard times in Hong Kong a year after the handover: a bright new airport and a stalled economy", *Newsweek*, 13 juillet.
- Farrell T. (1998), *Kowloon Transport Super City*, Hong Kong: Pace Publishing limited, 112p.
- Fouchier V. (1993), « Hong Kong, comment gérer les fortes densités ? », *Perspectives chinoises*, n°13-14, pp.56-66.
- Graham M. (1998), « Chek Lap Kok : Touchdown in Hong Kong », *South Morning China Post, Asia Magazine*, 15-17 mai, pp.9-12.
- Gutierrez L., Portefaix V. (2000), *Mapping HK*, Map Book Publishers.
- Hirsh M. (2016), *Airport Urbanism, Infrastructures and mobility in Asia*, Minnesota Press.
- Haeringer P. (Ed) (2002), *La refondation mégapolitaine : une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome 1 : L'Eurasie post-communiste. Moscou, Shanghai, Hong Kong*, Techniques, territoires et sociétés, n°36, octobre.
- Ibelings H. (2002), *Supermodernism, Architecture in the Age of Globalization*, Rotterdam, Nai.
- Jianfa S. (2010), « Assessing inter-city relations between Hong Kong and Shenzhen : the case of airport competition or cooperation », *Progress in Planning* 73, pp.55-73.
- Kam Ng M. (1993), « Strategic Planning in Hong Kong: Lessons from Territorial Development Strategy and Port and Airport Development Strategy », *The Town Planning Review*, Vol. 64, n°3, juillet, pp. 287-311.
- Kasarda J. Lindsay G (2011), *Aerotropolis : How we'll live next*, New York, Farrar, Straus and Giroux.
- Leung M. J. (1991), *An analysis of the decision to build Hong Kong's second international airport*. (Thesis). Hong Kong University.
- Li D. (1996), « Pearl City Here We Come, Forget the border and the crowds at Lowu. In 10 years'time the area stretching from Hong Kong to Guangzhou might well be the most dynamic piece of land in the world », *South China Morning Post*, 6 juillet.
- Loh C. (2001), « The once and future Victoria Harbour saved from the brink », in « Hong Kong : defining the edge », *Harvard Design School*, pp.71-77.
- Lorrain D. (ed) (2011), *Métropoles XXL en pays émergents*, Presses de Sciences Po.
- Matsuda N. (1997), « Hong Kong's Future as an « Airport City », Blueprint for the 21st century Hong Kong », *Space Design*, n°394, pp.61-83.
- McNeill D. (2014), « Airports and territorial restructuring, The case of Hong Kong », *Urban Studies*, vol. 51, n°14, pp.2996-3010.

Nadal L. (1992), « L'aéropolis du Kansai, Utopie urbaine de la classe d'affaires japonaise », *Lumières de la ville, Formes Limites Echappées*, N°6, novembre.

Orsay-Lam M.-H. (2002), « Un aéroport et une ville nouvelle. La transformation progressive de Hong Kong au gré des enjeux globaux et locaux » in Philippe Haeringer (Ed), *La refondation mégapolitaine : une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome 1 : L'Eurasie post-communiste. Moscou, Shanghai, Hong Kong*, Techniques, territoires et sociétés, n°36, octobre, pp. 263-273.

Pryor E.- G., Pau S.-H. (1993), « The Growth of the city, A historical review » in Vittorio M. Lampugnani, *Hong Kong Architecture, The Aesthetics of density*, Prestel, pp.97-139.

Rocco Design Limited (2002), « Hong Kong Station and Development » in *The City in architecture, Recent works of Rocco Design*, Images Publishing, pp.120-137.

Rosa H. (2014), *Accélération et aliénation, Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte.

Roseau N. (2012), « Le Grand Paris des Infrastructures, un projet en crise ? », in Dominique Rouillard (Ed), *L'Infraville : futurs des infrastructures*, Paris, Archibooks, pp. 53-64.

Tiry C. (2003), « Hong Kong, un avenir urbain modelé par les transports ferroviaires », *Perspectives chinoises*, n°78, juillet-août.

Tiry C. (2009), « Entre hypercentre et fragment d'aéroville, Hong Kong Station, Principes de mise en œuvre d'une mutation urbaine », in Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard (Ed), *La métropole des infrastructures, XXè-XXIè siècles*, Paris, Picard, pp. 153-166.

Thackara J. (2005), *In the Bubble: Designing for a complex world*, Cambridge, MIT Press.