



HAL
open science

Aménagements aéroportuaires et développement métropolitain à Hong Kong

Yves Boquet

► **To cite this version:**

Yves Boquet. Aménagements aéroportuaires et développement métropolitain à Hong Kong. Bulletin de l'Association de géographes français, 2019, Forêts menacées, forêts protégées, 1, pp.85-102. hal-02158109

HAL Id: hal-02158109

<https://hal.science/hal-02158109>

Submitted on 6 May 2021

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.



**Bulletin de l'association de géographes
français**
Géographies

96-1 | 2019
Forêts menacées, forêts protégées

Aménagements aéroportuaires et développement métropolitain à Hong Kong

Airport development and metropolitan planning in Hong Kong

Yves Boquet



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/bagf/4605>

DOI : 10.4000/bagf.4605

ISSN : 2275-5195

Éditeur

Association AGF

Édition imprimée

Date de publication : 15 mai 2019

Pagination : 85-102

ISSN : 0004-5322

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Yves Boquet, « Aménagements aéroportuaires et développement métropolitain à Hong Kong », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 96-1 | 2019, mis en ligne le 15 mai 2020, consulté le 06 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/4605> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.4605>

ARTICLE VARIA
***Aménagements aéroportuaires et
développement métropolitain à Hong Kong***
(AIRPORT DEVELOPMENT AND METROPOLITAN
PLANNING IN HONG KONG)

Yves BOQUET*

RÉSUMÉ – *Hong Kong, carrefour aérien mondial, a répondu à la problématique d'un aéroport trop petit face à la croissance du trafic aérien en transférant son aéroport en un nouveau site, ouvrant la voie à la reconversion de l'ancien aéroport. Cette mutation aéroportuaire, qui a permis au territoire hongkongais de renforcer sa place dans le réseau mondial de fret aérien et de passagers internationaux, est un élément central d'une restructuration en cours de l'espace du delta de la Rivière des Perles, avec une ville nouvelle attenante à l'aéroport et un pôle intermodal au débouché du pont-tunnel en provenance de Macao.*

Mots-clés : *Aéroports – Aménagement régional – Aménagement métropolitain – Hong Kong – Villes nouvelles*

ABSTRACT – *Hong Kong, one of the world's major international airports, has responded to the challenge of congestion of an airport too small for a growing air traffic by building a new efficient airport, thus opening the way for a reconversion of the old airport site. This has allowed Hong Kong to strengthen its position as a global hub for air freight and international passengers, while being a core element of the ongoing spatial restructuration of the Pearl River delta, including a new town next to the airport and an intermodal center at the end of the HKMZ bridge-tunnel from Macau.*

Key words: *Airports – Hong Kong – Metropolitan planning – New towns – Regional planning*

Les aéroports, parfois qualifiés de non-lieux [Augé 1992], mais aussi « points d'ancrage du Monde » [Frétey 2012], sont aujourd'hui des éléments majeurs des stratégies de développement métropolitain. Vitrines de l'agglomération urbaine qu'ils desservent, ils jouent un rôle important dans la localisation des activités économiques de haut niveau [Varlet 1997, Thorez 2010], ont un rôle essentiel dans les mobilités touristiques, et leur desserte terrestre conduit

* Professeur à l'Université de Bourgogne-France-Comté, Théma CNRS-UMR 6049, 4 boulevard Gabriel, 21000 Dijon – Courriel : yves.boquet@u-bourgogne.fr

fréquemment à la création de puissantes infrastructures routières et ferroviaires.

Face à l'accroissement du trafic aérien, lié à la déréglementation (dynamiques complémentaires de hubs et de low-cost) et à la taille des appareils (exigences de l'A 380), de nombreuses villes du monde, en particulier en Asie [Dempsey & O'Connor 1997] se posent la question de l'expansion des capacités aéroportuaires [Forsyth 2007], autour de trois solutions alternatives de base :

a/ agrandir l'aéroport existant avec de nouvelles pistes et de nouvelles aérogares,

b/ le remplacer par un nouvel aéroport plus grand, ce qui pose ensuite la question de la réaffectation des espaces libérés,

c/ construire un deuxième aéroport, qui fonctionnera en complémentarité avec le premier.

La deuxième solution peut se transformer en troisième, comme à Bangkok, où l'entrée en service de Suvarnabhumi devait en principe signifier la fin des services aériens à Don Mueang, le plus ancien aéroport d'Asie, ouvert en 1911, mais qui a finalement réouvert comme base des vols low-cost au départ de la capitale thaïlandaise.

L'aéroport étant à l'interface ciel/ville, le choix de fonctionner avec deux aéroports pose deux problématiques importantes, d'une part celle de la stratégie des compagnies aériennes et des gestionnaires d'aéroports dans un contexte ultra-concurrentiel (choisir de n'investir que sur un seul aéroport ? desservir les deux ? comment gérer une dynamique de hub sur deux sites ? quels services offrir aux compagnies low-cost ?) [De Neufville 1995, Barrett 2004, Jun & al. 2009, Li & al. 2012], d'autre part celle de l'insertion des aéroports dans l'espace métropolitain (gestion plus complexe du trafic aérien et des nuisances associées, liens entre les deux aéroports pour assurer éventuellement des transferts de passagers de l'un à l'autre, coût des équipements de transport assurant une bonne liaison ville-aéroports) [Boquet 2018]. La problématique du bruit aéroportuaire est centrale dans les choix d'implantation de ce type d'infrastructure [Faburel 2003].

Hong Kong est un cas intéressant dans cette problématique d'expansion aéroportuaire. La métropole portuaire du sud chinois a remplacé son aéroport étriqué proche du centre-ville par un aéroport plus éloigné, qui est aujourd'hui le premier aéroport international d'Asie et le premier aéroport mondial de fret [Matsumoto & Domae 2018]. Le site de l'ancien aéroport est aujourd'hui l'objet d'une opération de renouvellement urbain en profondeur, tandis que le nouvel aéroport, desservi par une ligne de métro express, s'inscrit dans une double dynamique de restructuration de l'espace hongkongais avec une des villes nouvelles du territoire, et d'autre part au cœur des grandes liaisons entre les divers pôles du delta de la Rivière des Perles, tout particulièrement le nouveau

pont-tunnel HKMZ (Hong Kong – Macao – Zhuhai) qui arrive à l'aéroport, site de construction d'un grand pôle intermodal de transports.

Le présent article examine les diverses facettes et étapes du développement portuaire de Hong Kong, à différentes échelles spatiales, et de la réaffectation du site aéroportuaire abandonné.

1. L'aéroport de Hong Kong dans le contexte mondial

Les aéroports asiatiques, de Tokyo à Bangkok et Jakarta, de Delhi à Manille et Séoul ont connu une forte croissance de leur trafic depuis de nombreuses années, y suscitant donc une demande d'accroissement des capacités aéroportuaires.

L'aéroport de Hong Kong est aujourd'hui un des plus importants carrefours aériens du monde. Il était en 2016, avec 72,7 millions de passagers, le 8e aéroport mondial (3e d'Asie orientale après Pékin et Tokyo Haneda). Mais surtout, Hong Kong était le 3e aéroport mondial pour le nombre de passagers internationaux, devancé seulement par Dubaï International (87,7 millions) et Londres-Heathrow (78,2 millions). (cf. tableau 1).

	Aéroport	Passagers 2017 (en millions)		Aéroport	Passagers internationaux 2017 (en millions)
1	Atlanta Hartsfield Jackson	103,9	1	Dubaï International	87,7
2	Beijing Capital	95,8	2	Londres Heathrow	78,2
3	Dubaï International	88,2	3	Hong Kong Chek Lap Kok	72,7
4	Tokyo Haneda	85,4	4	Amsterdam Schiphol	68,4
5	Los Angeles International	84,6	5	Paris Charles de Gaulle	63,7
6	Chicago O'Hare	79,8	6	Singapore Changi	61,6
7	Londres Heathrow	78,2	7	Séoul Incheon	61,5
8	Hong Kong Chek Lap Kok	72,7	8	Francfort Rhein-Main	57,1
9	Shanghai Pudong	70,0	9	Bangkok Suvarnabhumi	48,8
10	Paris Charles de Gaulle	69,5	10	Taipei Taoyuan	44,5
11	Amsterdam Schiphol	68,5	11	Istanbul Atatürk	44,3
12	Dallas Fort Worth	67,1	12	Kuala Lumpur Internat.	42,4
13	Guangzhou Baiyun	65,9	13	Londres Gatwick	41,5
14	Francfort Rhein-Main	64,5	14	Madrid Barajas	38,5
15	Istanbul Atatürk	63,9	15	Doha Hamad	35,3
16	Delhi I. Gandhi	63,5	16	Münich	34,7
17	Jakarta Soekarno-Hatta	63,0	17	Barcelone El Prat	34,5
18	Singapore Changi	62,2	18	Tokyo Narita	33,1
19	Séoul Incheon	62,2	19	New York Kennedy	32,4
20	Bangkok Suvarnabhumi	60,9	20	Toronto Pearson	29,7
34	Shenzhen Bao'an	45,6			

Tableau 1 – Les grands aéroports mondiaux de passagers en 2017

Les deux classements diffèrent sensiblement, car des aéroports américains comme Atlanta, Chicago, Dallas et Denver sont essentiellement des hubs nationaux, aéroports de tranfert entre vols intérieurs, même s'ils offrent aussi des liaisons internationales en nombre croissant. En Chine, Pékin est aussi dominé par les lignes intérieures, et Shanghai Pudong a en fait plus de passagers internationaux que la capitale chinoise.

Données statistiques : Airports Council International

	Hong Kong (Chek Lap Kok)	Guangzhou (New Baiyun)	Shenzhen (Bao'an)
	72,7 millions de passagers en 2017	65,9 millions de passagers en 2017	45,6 millions de passagers en 2017
	173 aéroports desservis	210 aéroports desservis	170 aéroports desservis
	96 compagnies aériennes	67 compagnies aériennes	36 compagnies aériennes
Chine continentale	48	132	119
Taiwan	6	2	3
Corée / Japon	21	6	4
Asie du Sud-Est	29	32	25
Subcontinent indien)	10	5	0
Moyen-Orient	9	9	1
Europe et Russie occ.	17	6	9
Afrique	4	4	0
Amérique du Nord	10	5	3
Océanie	14	8	6
Russie orientale Asie centrale	5	1	0
Amérique latine	0	1	0

Tableau 2 – Aéroports desservis par vols passagers depuis les aéroports principaux du Delta de la Rivière des Perles (juillet 2018)

Hong Kong est mieux connecté avec le reste du monde (en particulier l'Europe et l'Amérique du Nord) que ne le sont Guangzhou et a fortiori Shenzhen, où dominent les vols intérieurs chinois.

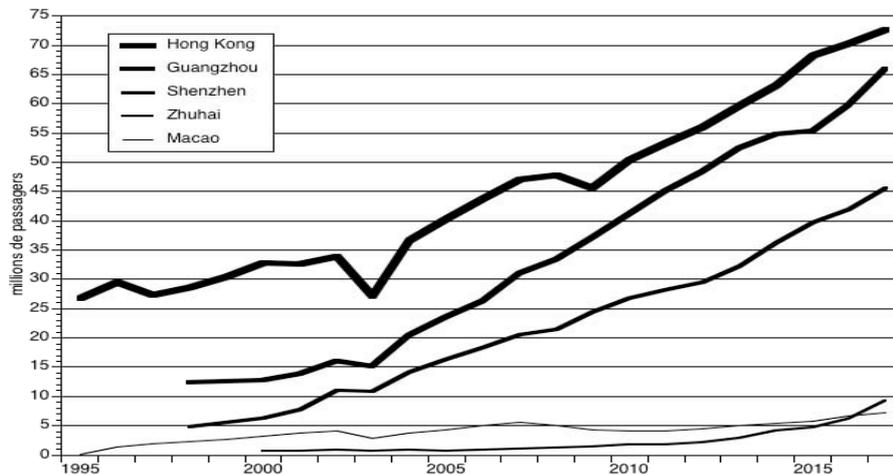


Figure 1 – Croissance du trafic passagers dans les aéroports du delta de la Rivière des Perles depuis 1995

Hong Kong reste l'aéroport dominant de la région, mais la croissance rapide des trafics de Shenzhen et Guangzhou (nouvel aéroport en 2004) pousse Hong Kong à s'agrandir. Les déclinés enregistrés à Hong Kong et Macao en 2003 et 2009 correspondent à l'épidémie de SRAS qui a particulièrement frappé l'ancienne colonie britannique, par son rôle de plaque-tournante aérienne. Du fait que des visiteurs étaient tombés malades après un séjour en hôtel à Hong Kong, l'impact de l'épidémie a été particulièrement fort sur le trafic aérien hongkongais. Macao et Zhuhai ont moins progressé, mais on constate une poussée récente de la croissance du trafic de Zhuhai, qui dispose d'un vaste aéroport jusque-là sous-utilisé.

Hong Kong est depuis les années 1990 au sommet de la hiérarchie mondiale des aéroports de fret (1er en 2017 avec 4,881 millions de tonnes) [Zhang 2003, Sit 2004], disputant la première place à Memphis, le “Superhub” de *Fedex Express*. Le bouillonnement économique du delta de la Rivière des Perles place les aéroports de Guangzhou et Shenzhen aux 19e et 24e places mondiales. Il est vrai qu’*UPS* a choisi Shenzhen comme hub asiatique, en remplacement de Clark Airport aux Philippines, tandis que *FedEx* a installé son hub Asie-Pacifique à Guangzhou, après avoir déménagé de Subic Bay... également aux Philippines [Boquet 2009].

2. De Kai Tak à Chek Lap Kok : aménagements aéroportuaires et espace métropolitain/régional à Hong Kong

2.1. Kai Tak

Le premier aéroport de Hong Kong¹ a été aménagé en baie de Kowloon sur un site que deux hommes d’affaires, MM. Ho Kai (1859-1914) et Au Tak (1840-1920), avaient commencé à remblayer pour un projet immobilier qui ne vit jamais le jour. Ce site de « Kai-Tak », laissé vacant, fut choisi en 1925 pour accueillir une école d’aviation, puis un terrain d’aviation militaire et finalement un aéroport commercial. Les premiers vols commerciaux eurent lieu en 1936, utilisant à la fois deux courtes pistes sécantes en bord de mer et la baie pour les hydravions. Au milieu des années 1950, les autorités aéroportuaires décidèrent la construction d’une longue piste de 2500 m (allongée en 1975 à 3390 m), avançant dans le port comme une jetée, qui pourrait accueillir des avions à réaction long-courrier (Boeing 707, DC 8), qui commerçaient à remplacer les turbopropulseurs. La configuration de l’aéroport, dans un site étroit, obligeait les pilotes à survoler à faible altitude des reliefs importants puis à faire un virage tardif en phase finale d’approche de piste, et à passer au ras d’immeubles d’habitation.



Figures 2a et 2b – L’aéroport Kai Tak : en pleine ville et au bord de l’eau

Source : *Hong Kong Kai Tak Glory Days*, <http://edition.cnn.com/travel/article/hong-kong-kai-tak-airport/index.html?gallery>

¹ *Kai Tak Airport 1925-1998*, <http://www.cad.gov.hk/english/kaitak.html>

Ne couvrant que 220 hectares, ne disposant que d'une piste unique, Kai Tak, avec une capacité théorique de 24 millions de passagers, dépassée au début des années 1990, et sans espace décent pour l'activité de fret aérien, ne pouvait continuer à être l'aéroport international dont avait besoin Hong Kong, d'autant moins que les risques pris par les pilotes étaient excessifs, surtout par mauvais temps, et que les nuisances sonores étaient insupportables pour les habitants de Kowloon, même si l'aéroport avait acquis une notoriété certaine par cette approche entre ville, mer et montagne, sans doute la plus spectaculaire du monde. D'autre part, l'ouverture progressive de la Chine populaire, la déréglementation de son transport aérien [Boquet & Song 2007] et la croissance étourdissante de la Zone Économique Spéciale de Shenzhen menaçaient à la fois de submerger la capacité d'accueil de Kai Tak et de susciter un détournement de trafic aérien vers le nouvel aéroport de Shenzhen si Hong Kong n'améliorait pas son outil aéroportuaire [Kwong 1988].

En octobre 1989, alors que le futur retour de Hong Kong dans le giron de la Chine, négocié en 1984 par Deng Xiaoping et Margaret Thatcher, et prévu pour 1997, se profilait à l'horizon [Postiglione & Tang 1997, Lee 2001, Boquet 2015a], les autorités coloniales britanniques décidèrent de construire un nouvel aéroport, en un site éloigné (35 km) du cœur urbain, à Chek Lap Kok. Cette décision, prise dans le contexte des événements de la place Tian an Men quelques mois plus tôt, apparaissait à la fois comme une marque de confiance des Britanniques dans l'avenir du territoire de Hong Kong, et comme un défi financier adressé à la Chine populaire, car l'essentiel du remboursement des emprunts serait à la charge des nouveaux propriétaires, suscitant l'ire des autorités de Pékin suspectant la Grande-Bretagne de se servir de ce projet pour drainer les réserves fiscales de la colonie britannique avant la rétrocession [Bennett 1995]. En effet, le projet était très ambitieux et coûteux (plus de 20 milliards de dollars américains au total).

2.2. Chek Lap Kok

L'aéroport lui-même (1248 hectares) serait construit sur un espace remblayé au nord de l'île de Lantau², la plus grande du territoire hongkongais (147,2 km² contre pour Hong Kong Island, 78,6 km² dont 7 km² gagnés sur la mer depuis 1887), en prenant appui sur deux petites îles granitiques à araser, Chek Lap Kok (302 hectares, où se trouvent aujourd'hui l'aérogare et le centre d'expositions Asia Word Expo) et Lam Chau (8 hectares).

² Le site avait été identifié dès 1974 comme une future alternative à Kai Tak. Une étude de 1988 proposait aux autorités le choix entre trois scénarios : le maintien de l'activité à Kai Tak, sans grande possibilité d'expansion ni de croissance du trafic, le choix d'un site entre les îles de Hong Kong et Lantau, et le site de Chek Lap Kok, solution préférable selon les consultants de *Mott McDonald*.

Quasiment une île artificielle comme l'aéroport d'Osaka Kansai de taille comparable (1055 hectares), il serait doté de deux longues pistes de 3800 m sans obstacle de relief ni habitat à proximité, l'approche sur l'eau des deux côtés (Ouest et Est) permettant des opérations 24 heures sur 24 sans couvre-feu, ce qui est important pour les transporteurs de fret.

La construction de Chek Lap Kok, loin du cœur de Hong Kong (35 kilomètres), impliquait la réalisation d'importantes infrastructures pour connecter l'aéroport à la ville [Blake 1994, Tiry 2003], avec à la fois une autoroute et une voie ferrée [Griffiths 1996, Crighton & Budge-Reid 1998, Budge-Reid 1999], la *Lantau Airport Railway* composée de deux lignes parallèles, parcourues l'une par les trains rapides (jusqu'à 130 km/h) du *Hong Kong Airport Express* dédiés à la desserte de l'aéroport (24 minutes seulement entre l'aéroport et Hong Kong Station), et l'autre par la ligne de métro *Tung Chung Line*, desservant la ville nouvelle de Tung Chung. Le projet aéroportuaire impliquait aussi la construction de plusieurs ponts et tunnels (par exemple au cœur de l'île montagneuse de Tsing Yi à l'Ouest de Kowloon).



Figure 3 – L'aéroport Chek Lap Kok, vu en direction du Sud-Ouest

Une structure simple, des approches dégagées dans l'axe des pistes. En haut à gauche de la photo, on aperçoit les immeubles de la ville nouvelle de Tung Chung. Au premier plan, les bâtiments du centre d'expositions Asia Expo. Les installations aéroportuaires comprennent une aérogare en forme de Y situées entre les deux pistes, et un secteur fret situé au pied des reliefs de l'île de Lantau du côté Sud de l'aéroport. L'utilisation des pistes est rationalisée au mieux, la piste Nord (à droite sur la photo) étant exclusivement dédiée aux atterrissages, la piste Sud utilisée pour les décollages et les vols cargo.

L'aéroport était une pièce essentielle de la stratégie d'aménagement du territoire hongkongais définie en 1988³ par la « Port and Airport Development Strategy » (PADS) et l'« Airport Core Programme » pour rééquilibrer le territoire, trop concentré sur les cœurs urbains anciens de Hong Kong et Kowloon de part et d'autre du Victoria Harbour [Lai 1988, Johnson 1997].

La construction de l'aéroport, assurée par des équipes d'ingénieurs et ouvriers britanniques, commença en 1991, avec l'objectif de terminer le projet à temps pour le transfert de souveraineté prévu pour le 1^{er} juillet 1997. Ce délai trop bref ne put être tenu, et ce n'est qu'un an plus tard, le 2 juillet 1998, que le président chinois Jiang Zemin put inaugurer l'aéroport, son avion étant le premier à y atterrir et en décoller. Quatre jours plus tard, dans la nuit du 6 au 7 juillet, le dernier vol arrivant à Kai Tak fut un vol de *Dragonair*⁴, venu de Chongqing, à 23h38, et le dernier décollage commercial un 747 de la *Cathay Pacific* vers Londres (symbolique ?) à 23 h59 Les quelques avions encore présents à Kai Tak s'envolèrent ensuite pour un trajet de quelques minutes entre les deux aéroports (le dernier étant un A 340 de la *Cathay Pacific*, parti de Kai Tak à 1h05 pour atterrir à Chek Lap Kok 23 minutes plus tard). Les lumières de la piste de Kai Tak furent alors éteintes à jamais.

Puis tout au long de la nuit, dans un ballet de plus de 1000 camions et de dizaines de barges entre les deux sites, les installations ont été permutées, les ordinateurs basculés, les passagers en transit, les bagages et des équipements de piste comme les engins de tractage transférés de Kai Tak à Chek Lap Kok, de nombreux axes routiers étant fermés à la circulation cette nuit-là pour faciliter le transfert avant l'arrivée du premier vol commercial à Chek Lap Kok, un 747 de la *Cathay Pacific* en provenance de New York, à 6h20 du matin. Transfert exceptionnel et spectaculaire, jamais tenté auparavant, ce basculement en une nuit d'un aéroport sur l'autre fut marqué par de nombreux dysfonctionnements au début de l'exploitation du nouvel aéroport, entre autres liés à des problèmes informatiques, qui ne furent vraiment résolus qu'après ... six mois de déboires pour les passagers et les compagnies aériennes, ainsi que pour les transitaires de fret aérien [Wan & al. 1998].

Mais, après ces débuts difficiles, Chek Lap Kok a été reconnu comme un des aéroports les mieux conçus au monde. L'aérogare conçue par le « starchitecte » Norman Foster est spacieuse et son agencement interne facile à comprendre [Lam 2003], avec une grande variété de boutiques [Jiang 2016] sur

³ La construction de l'aéroport, décidée après l'accord Deng-Thatcher de 1986 pour la rétrocession de Hong Kong à la Chine en 1997, a suscité la polémique, car les Britanniques laissaient en fait à la Chine le coût du remboursement des emprunts consentis pour la financement de l'infrastructure.

⁴ Les principales compagnies aériennes de Hong Kong sont la *Cathay Pacific*, compagnie historique du groupe *Swire Pacific*, créée en 1946, spécialisée dans les vols long-courrier, sa filiale *Dragonair* (*Cathay Dragon* depuis 2016), créée en 1985, et qui assure entre autres des liaisons vers la Chine, *Hong Kong Express*, une compagnie low-cost créée en 2004, et *Hong Kong Airlines*, fondée en 2006. Pour le fret aérien, ce sont *Cathay Pacific Cargo* (1946), *Air Hong Kong* (1988) et le nouveau-venu *Hong Kong Air Cargo Carrier Limited* (2017).

deux niveaux dans sa partie centrale. Divers sondages évaluant les attentes et satisfactions des passagers [Gilbert & Wong 2003] mettent Hong Kong parmi les meilleurs aéroports du monde. *Skytrax*⁵ le place par exemple au 5^e rang mondial sur 555 aéroports en 2016⁶, *Smart Travel Asia* au 2^e rang mondial derrière Singapour⁷, et *Sleeping in Airports*⁸ au 6^e rang en Asie. Un des atouts est le train rapide, conçu pour des passagers avec valises, situé à 100 m à peine de la salle de livraison des bagages. Un service remarquable et apprécié est la possibilité d'enregistrer des bagages jusqu'à 24h à l'avance aux « terminaux urbains » de l'aéroport géré par la MTR aux stations « Hong Kong » et « Kowloon » de l'*Airport Express*, ce qui permet aux hommes d'affaires et autres passagers de gagner du temps avant leur vol de fin de journée, sans avoir à repasser par leur hôtel pour chercher leur valise.

3. Les aéroports hongkongais dans l'aménagement urbain et régional

3.1. La ville nouvelle de Tung Chung

La construction de l'aéroport de Chek Lap Kok ne peut être dissociée de l'évolution de l'espace urbain de Hong Kong et des transformations substantielles qu'a connu le delta de la Rivière des Perles depuis les années 1980 [Sanjuan 1997]. La forte croissance démographique de la colonie britannique, avec l'afflux de réfugiés de Chine populaire, avait donné lieu à une intense production de logements sociaux, dont certains étaient ceux situés sous les trajectoires d'approche finale de Kai Tak, puis au développement dès les années 1970 de schémas de transport et d'aménagement [Yeung 1997] de villes satellites / villes nouvelles [Scott 1982, Hills & Yeh 1983, Taylor & Kwok 1989, Chan 2001, HKCEDD 2016] visant à déconcentrer [Lo 1997] la population hongkongaise des zones les plus densément peuplées (Kowloon) vers divers sites des « Nouveaux territoires » selon un mode dominant de « villes verticales à très haute densité » [Cook 1998] étroitement associées au rail urbain, où le transporteur MTR (Metro Transit Railway) est un acteur majeur de l'immobilier et des commerces (« Rail + Property Model ») [Cervero & Murakami 2009, Loo & al. 2008].

La construction de lignes de métro et le déploiement de lignes d'autobus vers ces villes nouvelles, dont plusieurs sont dotées d'un réseau local de tramways, visait à faciliter les déplacements à travers le territoire. Neuf villes nouvelles ont été créées, en trois phases : Tsuen Wan, Sha Tin and Tuen Mun sont sorties de terre dans les années 1970, Tai Po, Fanling/Sheung Shui and Yuen Long dans les années 1980, Tseung Kwan O, Tin Shui Wai et Tung

⁵ http://www.worldairportawards.com/awards/world_airport_rating.html

⁶ Derrière Singapour Changi, Tokyo Haneda, Séoul Incheon et Munich

⁷ <http://www.smarttravelsasia.com/travelpoll.htm#Airport>

⁸ <https://www.sleepinginairports.net/2016/best-airports-asia.htm>

Chung dans les années 1990. Une 4^e génération est envisagée, avec 6 villes nouvelles dont quatre sur l'île de Lantau.

La construction de l'aéroport et de l'axe ferroviaire métropolitain le rejoignant s'inscrit dans cette politique de villes nouvelles, puisqu'il fut décidé d'édifier à l'entrée Sud-Est de l'aéroport la ville nouvelle de North Lantau, composé de deux sections, Tai Ho (pas encore démarrée) et Tung Chung [Wang & Wong 1998], gagnée comme l'aéroport sur des terrains remblayés, et qui avait comme objectif premier d'être une ville de soutien aux activités aéroportuaires, avec des logements pour le personnel du monde aérien, des pilotes de ligne aux agents d'entretien de l'aérogare, avec des bureaux pour les compagnies aériennes et des boutiques, non seulement pour les résidents, mais aussi pour les touristes de passage.

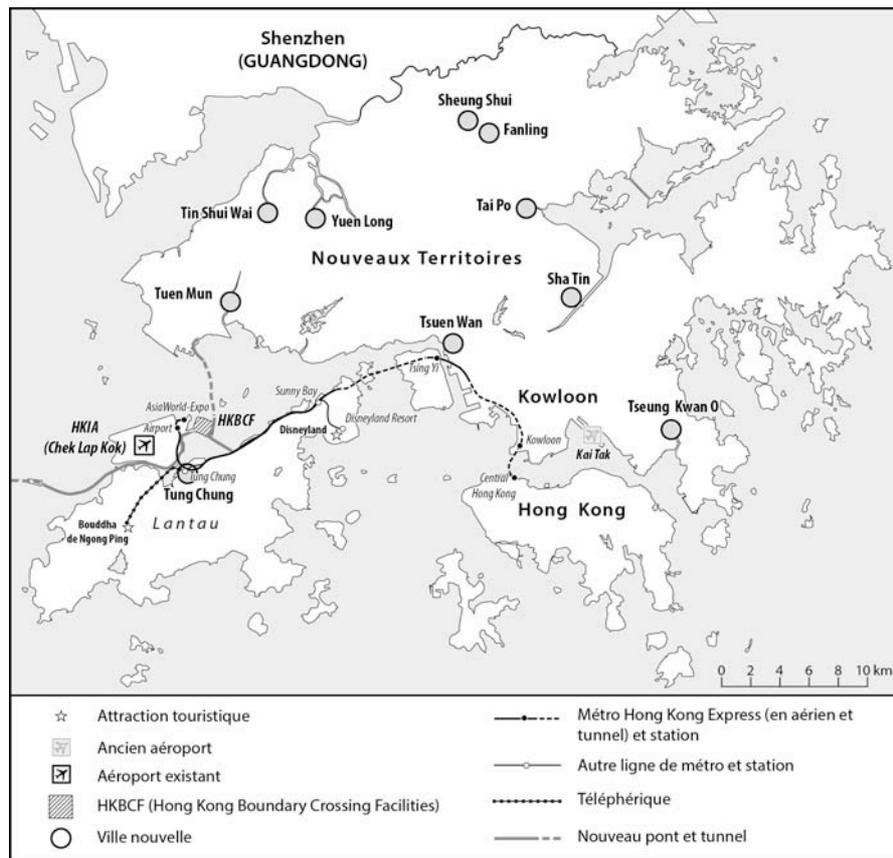


Figure 4 – Les villes nouvelles de Hong Kong et les aéroports

Tsing Yi, premier arrêt de l'Airport Express depuis l'aéroport, est un des trois secteurs de la ville nouvelle de Tsuen Wan

Dès 1994, il y avait des logements pour 20 000 personnes, dont les ouvriers construisant l'aéroport. L'objectif était de porter la capacité d'accueil de cette ville nouvelle de 78 000 habitants en 2012 à 220 000 voire 250 000 habitants à l'horizon 2030-2040. La station terminale de ligne de métro Tung Chung donne accès au téléphérique de Ngong Ping ouvert en 2006, également géré par le MTR, montant vers le monastère de Po Lin et une statue géante de Bouddha (34 mètres) édifée en 1993 et devenue un lieu d'excursion dominical favori des Hongkongais. Une autre station sur l'île de Lantau, Sunny Bay Station, est le point de correspondance pour la plus courte ligne du MRT, la *Disneyland Resort Line* donnant accès au parc de loisirs *Hong Kong Disneyland* ouvert en 2005 [Fung & Lee 2009, Matusitz 2011]. Les grands travaux de l'aéroport Chek Lap Kok ont ainsi permis le développement de deux pôles majeurs du tourisme hongkongais et renforcé l'attractivité de la métropole, tout en contribuant paradoxalement à réduire les distances parcourues en voiture et donc à réduire les émissions de gaz à effet de serre [Loo & Chow 2011].

3.2. La reconversion urbaine du site de Kai Tak

Pendant ce temps, le site de l'ancien aéroport Kai Tak connaît lui aussi de profonds changements. L'idée de conserver l'aéroport pour disposer d'une piste d'urgence ou y permettre de l'aviation légère de loisirs ayant été rapidement écartée, les aménageurs hongkongais ont choisi de redévelopper⁹ le site sous la forme d'un nouveau quartier, appelé Southeast Kowloon, qui doit à terme inclure un district de stades, plus ou moins à l'emplacement de l'ancienne aérogare et des parkings d'avion, tandis que l'ancienne piste abriterait un parc linéaire avec 13 kilomètres de pistes cyclables, un écoquartier et, ce qui est déjà partiellement réalisé, un grand terminal de croisières [Lau & al. 2014, Sun & al. 2014], bénéficiant de profondeurs plus importantes qu'à Kowloon même, et d'une largeur de bassin plus importante pour faire manœuvrer les navires, une préoccupation croissante du fait de l'accroissement de taille des bateaux de croisière et d'autre part du rétrécissement progressif de Victoria Harbour suite aux travaux de remblaiements en cours sur la rive nord de l'île de Hong Kong. Un monorail (« Environmentally Friendly Linkage System », ou EFLS, aussi appelé *Kai Tak Monorail*) doit relier plusieurs points du site de l'ancienne piste à deux stations de métro, dont une sur nouvelle ligne de métro reliant la gare de Hung Hom à la ville nouvelle de Sha Tin, d'ici 2023.

3.3. Chek Lap Kok dans le Delta de la Rivière des Perles

Le réaménagement en cours de l'espace hongkongais suite au changement du site de l'aéroport doit aussi prendre en compte l'environnement régional.

⁹ Kai Tak Development [<http://www.ktd.gov.hk/eng>]

D'une part, il s'agit, comme dans d'autres « global regions », de gérer l'existence de plusieurs grands aéroports proches les uns des autres, à la fois dans les contraintes du contrôle aérien, rendu complexe par des logiques différentes en Chine populaire et à Hong Kong, obligeant les appareils à rester à des altitudes élevées au-dessus du territoire chinois et donc à accomplir leurs manoeuvres d'approche au-dessus du territoire hongkongais ou de la mer de Chine du Sud, et par les éventuelles concurrences ou complémentarités entre les aéroports. Le Delta de la Rivière des Perles compte en effet pas moins de 5 aéroports internationaux proches les uns des autres, Chek Lap Kok, Shenzhen et Guangzhou, mais aussi Macao et Zhuhai à l'Ouest.

Une pratique unique au monde est l'embarquement de passagers en 9 points du Delta (Macao Taipa, Macao ferry terminal, Zhuhai Jiuzhou, Zhongshan, Guangzhou Nansha, Guangzhou Lianhuashan, Dongguan Humen, Shenzhen Fuyong et Shenzhen Shekou), que l'on emmène à Chek Lap Kok par bateau sans entrer sur le territoire hongkongais. Ils arrivent directement au Sky Pier de l'aéroport, situé en zone sécurisée internationale [Hirsh 2014, 2016] avec accès immédiat au métro interne de l'aérogare (*Automated People Mover*). Le service est exclusivement réservé aux passagers aériens partant ou arrivant de Chek Lap Kok, au vu de leurs cartes d'embarquement. L'aéroport de Hong Kong, fort de ses nombreuses liaisons internationales, cherche donc à capter la clientèle de l'ensemble du Sud du Guangdong [Wang & Ho 2002, Loo 2008]. Chek Lap Kok est ainsi le seul aéroport du monde, hors du Japon (liaison maritime entre les aéroports de Kobe et Kansai-Osaka), desservi aussi par la mer.

Chek Lap Kok est aussi un maillon-clé du grand projet en cours d'achèvement pour réaliser la connection routière de tous les points du delta : le pont HKMZ entre Hong Kong, Zhuhai et Macao [Hussain & al. 2011]. Au départ d'une île artificielle juste à l'est de Macao (contrôle immigration et douane), un pont central suspendu et un passage en tunnel mènent jusqu'à l'aéroport Chek Lap Kok, longé par la route, et à une île artificielle (Hong Kong Boundary Crossing Facilities Island, ou HKBCF Island) abritant le contrôle de l'immigration et la douane (« Cross-Boundary Facility », qui inclura aussi une gare routière d'autobus urbains et d'autocars vers la Chine, surmontée d'un espace de verdure avec plate-forme d'observation des avions se posant à Chek Lap Kok), et ensuite soit vers l'autoroute d'accès de l'aéroport du côté Hong Kong, soit vers un tunnel vers la ville nouvelle de Tuen Mun puis vers Shenzhen, créant ainsi une voie terrestre plus courte entre Zhuhai/Macao et Shenzhen. L'aéroport Chek Lap Kok se retrouve au cœur de ce dispositif complexe d'intégration du delta, dont il est un moteur essentiel [McNeill 2014].

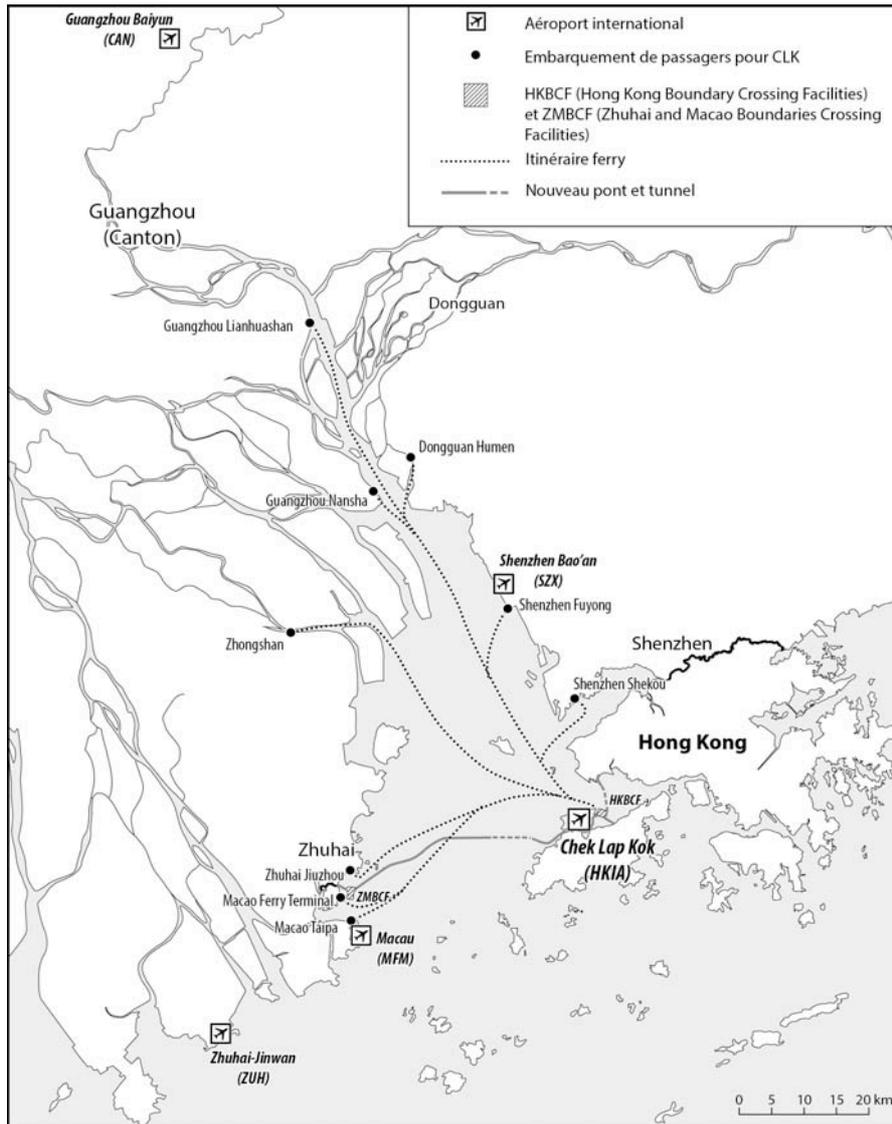


Figure 5 – Chek Lap Kok dans le delta de la Rivière des Perles

Les projets futurs incluent la réalisation d'une troisième piste à Chek Lap Kok [Yeung & al. 2015], sur le côté Nord de l'aéroport, qui permettrait de faire face à la poursuite prévisible de l'augmentation du trafic aérien de Hong Kong, que l'on prépare aussi en modifiant la structure de l'aéroport, au risque de le

rendre moins lisible pour les passagers, en ajoutant de nouveaux terminaux entre les pistes.

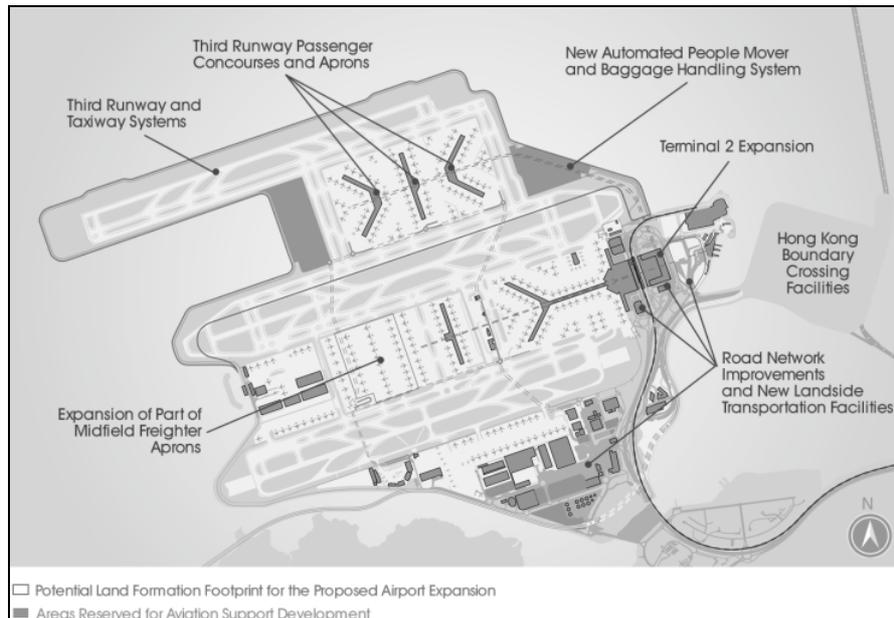


Figure 6 – L'expansion prévue de Chek Lap Kok

Source : Hong Kong Airport Authority, <http://www.threerunwaysystem.com/en/>

Mais les défis aéroportuaires de Hong Kong sont aujourd'hui environnementaux [Li & Loo 2016]. Malgré la lente prise de contrôle de Hong Kong par les autorités chinoises, avec des restrictions croissantes sur les libertés politiques, un mouvement écologiste dynamique dénonce les atteintes à l'environnement marin causés par ces énormes travaux de remblaiement successifs, alertant sur la perte de biodiversité [Morton 2017] illustrée par le statut menacé des dauphins¹⁰ du Delta [Liu & Hills 1997, Jefferson & al. 2009, Marcotte & al. 2015], sur les risques de glissements de terrain, et sur les atteintes aux activités traditionnelles des pêcheurs de Lantau. Comme pour la ligne de train à grande vitesse menant de Canton vers Kowloon, des manifestations et des recours aux tribunaux ont ralenti nombre de travaux.

¹⁰ Une problématique comparable a été soulevée à Dalian, en Chine du Nord, à propos de phoques menacés par l'édification d'un aéroport offshore. [Yan & al. 2018]

Conclusion

Les projets aéroportuaires de Hong Kong sont emblématiques de l'importance croissante des aéroports dans l'économie des aires métropolitaines et des nations, et dans leur fonctionnement interne.

Hong Kong a su résoudre avec brio la problématique du relatif éloignement de son aéroport, grâce à l'Airport Express, un modèle du genre, quoique son coût élevé pour les usagers fasse que le mode de transport majeur, par exemple pour les employées de maison philippines, entre l'aéroport et la ville, soit l'autobus (excellent réseau de bus d'aéroport desservant des villes nouvelles comme Sha Tin, avec arrêt au coeur de ville nouvelle et devant chaque hôtel).

L'aéroport apparaît bien ici autant comme un moteur essentiel de la croissance métropolitaine que comme un maillon central d'un système intermodal de transports. Si Hong Kong ne laisse plus « dans l'ombre » les localités du delta de la Rivière des Perles comme Shenzhen ou Guangzhou, son aéroport demeure un point central de cette région la plus dynamique de Chine.

Loin d'être un non-lieu ou un espace « ordinaire », il est peut-être la clé de la continuité de la prospérité de Hong Kong et un point de passage incontournable de la région, en particulier au vu de la croissance touristique du delta de la Rivière des Perles.

Références bibliographiques

- AUGÉ, Marc (1992) – *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, coll. « La Librairie du xx^e siècle », 155 p.
- BARRETT, S. (2004) – «How do the demands for airport services differ between full-service carriers and low-cost carriers? », *Journal of Air Transport Management*, vol. 10, n°1, pp. 33-39
- BENNETT, M. (1995) – «Financing the Chek Lap Kok New Airport: A Case Study in Amending the Sino-British Joint Declaration on the Question of Hong Kong », *Columbia Journal of Asian Law*, vol. 9, n°1
- BLAKE, J. (1994) – « Hong Kong's New Airport: The Related Infrastructure Programme », *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, vol. 105, n° 3, pp. 165-171
- BOQUET, Y. (2009) – « Les grands aéroports de fret », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 86, n° 4, pp. 472-484
- BOQUET, Y. (2015) – « Un pays, deux systèmes” : Hong Kong, une autre Chine », *Géo*, Bruxelles, Fegepro, n° 2015-1, pp. 75-87
- BOQUET, Y. (2018) – « From airport to airport territories: expansions, potentials, conflicts », *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography* (Bucarest, Roumanie), vol. 12, n° 2, November 2018, pp. 7-26
- BOQUET, Y. & SONG, W. (2007) – « L'aviation civile en Chine : mutations et disparités régionales », *Acta Geographica - La Géographie*, Paris, n° 1523, 2006-IV, pp. 45-69
- BUDGE-REID, A. (1999) – « The Hong Kong Airport Railway », *Japan Railway & Transport Review*, n° 19, pp. 36-43 [http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr19/pdf/F36_Budge-Reid.pdf]

- CERVERO, R. & MURAKAMI, J. (2009) – « Rail and Property Development in Hong Kong: Experiences and Extensions », *Urban Studies*, vol. 46, n°10, pp. 2019-2043
- CHAN, P.C. (2001) – « New Towns in Hong Kong : Planning for the Next Generation », Conference Proceedings, 6th World Congress of the Council on Tall Buildings and Urban Habitat (Melbourne), pp. 179-189 [<http://global.ctbuh.org/resources/papers/download/1199-new-towns-in-hong-kong-planning-for-the-next-generation.pdf>]
- COOK, A. (1998) – « The High Density Vertical City: A Trade-off Between Transit Efficiency And Living Space Provision », *WIT Transactions on the Built Environment*, vol. 33, pp. 599-608 [<https://www.witpress.com/elibrary/wit-transactions-on-the-built-environment/36/6774>]
- CRIGHTON, G. & BUDGE-REID, A. (1998) – « Hong Kong International Airport Railway », *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Civil Engineering*, vol. 126, n°2, pp. 35-54
- DE NEUFVILLE, R. (1995) – « Management of multi-airport systems: A development strategy », *Journal of Air Transport Management*, vol. 2, n°2, pp. 99-110
- DEMPSEY, P. & O'CONNOR, K. (1997), « Air traffic Congestion and infrastructure development in the pacific Asia region », in C. Findley, L. Chia & K. Singh (eds.), *Asia Pacific Air Transport: Challenges and Policy Reforms*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, pp. 23-47
- DONA, E. & al. (1995) – « Airport Location and the Intensity of Urban Concentration », *Proceedings of the 8th International Conference of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 14 p. [https://www.jstage.jst.go.jp/article/eastpro/2009/0/2009_0_432/_article/-char/ja/]
- FABUREL, G. (2003) – « Le bruit des avions. Facteur de révélation et de construction de territoires », *L'Espace Géographique*, vol. 32, n°3, pp. 205-223
- FORSYTH, P. (2007) – «The impacts of emerging aviation trends on airport infrastructure », *Journal of Air Transport Management*, vol. 13, n°1, pp. 45-52
- FRETIGNY, J.-B. (2012) – « Aéroport : non-lieu ou point d'ancrage du Monde ? », in C. Ghorra-Gobin (dir.), *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris, Armand Colin, pp. 30-35
- FUNG, A. & LEE, M. (2009) – « Localizing a global amusement park: Hong Kong Disneyland », *Continuum, Journal of Media and Cultural Studies*, vol. 23, n°2, pp. 197-208
- GILBERT, D. & WONG, R. (2003) – «Passenger expectations and airline services: a Hong Kong based study », *Tourism Management*, vol. 24, n°5, pp. 519-532
- GRIFFITHS, M. (1996) – « Hong Kong Airport Railway Station: Fast Track to the New Millennium », *Asian Architect and Contractor*, vol. 25, n° 5, pp.42-48
- HKCEDD (Hong Kong Civil Engineering and Development Department) (2016) – New Towns, New Development Areas and Urban Developments, 4 p. [https://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/towns&urban_developments.pdf]
- HILLS, P. & YEH, A. (1983) – « New Town Developments in Hong Kong », *Built Environment*, vol. 9, n° 3-4, pp. 266-277
- HIRSH, M. (2016) – « Design Aesthetics of Transborder Infrastructure in the Pearl River Delta », *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 73, n° 1, pp. 137-152
- HIRSH, M. (2016) – *Airport Urbanism. Infrastructure and Mobility in Asia*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 216 p.
- HUSSAIN, N. & al. (2011) – « Hong Kong Zhuhai Macao Link », *Procedia Engineering*, vol. 14, pp. 1485-1492
- JEFFERSON, T., HUNG, S. & WÜRSIG, B. (2009) – « Protecting small cetaceans from coastal development: Impact assessment and mitigation experience in Hong Kong », *Marine Policy*, vol. 33, n°2, pp. 305-311

- JIANG, H. (2016) – « Investigating Air Passengers' Spending Behaviour – a Survey at Hong Kong International Airport », *Journal of Contemporary Management*, vol. 5, n° 3, pp. 21-32 [<http://www.bapress.ca/jcm/jcm-article/1929-0136-2016-03-21-12.pdf>]
- JOHNSON, G. (1997) – « Links to and through South China: Local, Regional and Global Connections », in G. Postiglione & J. Tang (eds.), *Hong Kong's Reunion with China: The Global Dimensions*, Londres, Routledge, pp. 123-146
- JUN, I., JUN, S. & VAN DENDER, K. (2009) – « Air travel choices in multi-airport markets », *Journal of Urban Economics*, vol. 65, n°2, pp. 216-227
- KWONG, K.S. (1988) – *Towards Open Skies and Uncongested Airports. An Opportunity for Hong Kong*, Hong Kong, The Chinese University Press, 96 p.
- LAI, L. (1998) – « Hong Kong: Political economy aspects of the port and airport development strategy », *Ekistics*, vol. 65, n° 388-389-390, pp. 146-159
- LAM, W. & al. (2003) – « Wayfinding in the passenger terminal of Hong Kong International Airport », *Journal of Air Transport Management*, vol. 9, n°2, pp. 73-81
- LAU, Y.Y. & al. (2014) – « Cruise terminals site selection process: An institutional analysis of the Kai Tak Cruise Terminal in Hong Kong », *Research in Transportation Business & Management*, vol. 13, pp. 16-23
- LEE, P.T. (ed.) (2001) – *Hong Kong Reintegrating with China: Political, Cultural and Social Dimensions*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 284 p.
- LI, L. & LOO, B. (2016) – « Impact analysis of airport infrastructure within a sustainability framework: Case studies on Hong Kong International Airport », *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 10, n°9, pp. 781-793
- LI, W.K., MIYOSHI, C. & PAGLIARI, R. (2012) – « Dual-hub network connectivity: An analysis of all Nippon Airways' use of Tokyo's Haneda and Narita airports », *Journal of Air Transport Management*, vol. 23, pp. 12-16
- LIU, J.H. & HILLS, P. (1997) – « Environmental Planning, Biodiversity and the Development Process: The Case of Hong Kong's Chinese White Dolphins », *Journal of Environmental Management*, vol. 50, n°4, pp. 351-367
- LO, C.P. (1997) – « Dispersed spatial development: Hong Kong's new city form and its economic implications after 1997 », *Cities*, vol. 14, n°5, pp. 273-277
- LOO, B. (2008) – « Passengers' airport choice within multi-airport regions (MARs): some insights from a stated preference survey at Hong Kong International Airport », *Journal of Transport Geography*, vol. 16, n°2, pp. 117-125
- LOO, B., CHEN, C. & CHAN, E. (2009) – « Rail-based transit-oriented development: Lessons from New York City and Hong Kong », *Landscape and Urban Planning*, vol. 97, n°3, pp. 202-212
- LOO, B. & CHOW, A. (2011) – « Spatial Restructuring to Facilitate Shorter Commuting. An Example of the Relocation of Hong Kong International Airport », *Urban Studies*, vol. 48, n°8, pp. 1681-1694
- MARCOTTE, D., HUNG, S. & CAQUARD, S. (2015) – « Mapping cumulative impacts on Hong Kong's pink dolphin population », *Ocean & Coastal Management*, vol. 109, pp. 51-63
- MATSUMOTO, H. & DOMAE, K. (2018) – The effects of new international airports and air-freight integrator's hubs on the mobility of cities in urban hierarchies: A case study in East and Southeast Asia », *Journal of Air Transport Management*, vol. 71, pp. 160-166
- MATUSITZ, J. (2011) – « Disney's successful adaptation in Hong Kong: A globalization perspective », *Asia-Pacific Journal of Management*, vol. 28, n°4, pp. 667-681
- McNEILL, D. (2014) – « Airports and territorial restructuring: The case of Hong Kong », *Urban Studies*, vol. 51, n°14, pp. 2996-3010

- MORTON, B. (2017) – « Hong Kong's biodiversity strategy and action plan, marine parks, reserve and SSSIs. A new era dawns », *Marine Pollution Bulletin*, vol. 116, n° 1-2, pp. 1-3
- POSTIGLIONE, G. & TANG, J. (eds.) (1997) – *Hong Kong's Reunion with China: The Global Dimensions*, Londres, Routledge, 304 p.
- SANJUAN, T. (1997) – *À l'ombre de Hong Kong. Le delta de la Rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 313 p.
- SCOTT, I. (1982) – « Administering the New Towns of Hong Kong », *Asian Survey*, vol. 22, n°7, pp. 659-675
- SIT, Victor (2004) – « Global Transpark: New Competitiveness for Hong Kong and South China Based on Air Logistics », *Geografiska Annaler Series B*, vol. 86, n° 3, pp. 145-63.
- SUN, X., FENG, X. & GAURI, D. (2014) – « The cruise industry in China: Efforts, progress and challenges », *International Journal of Hospitality Management*, vol. 42, pp. 71-84
- TAM, M.-L. & LAM, W. (1995) – « Determination of service levels for passenger orientation in Hong Kong International Airport », *Journal of Air Transport Management*, vol. 2, n° 2, pp. 99-110
- TAYLOR, B. & KWOK, Y.W. (1989) – « From Export Center to World City: Planning for the Transformation of Hong Kong », *Journal of the American Planning Association*, VOL. 55, N°3, pp. 309-322
- THOREZ, P. (2010) – « Aéroports, ville et espace urbain : le cas de Moscou », *Belgéo*, n° 1-2, pp. 109-118
- TIRY, C. (2003) – « Hong Kong : un avenir urbain modelé par les transports ferroviaires », *Perspectives Chinoises*, n° 78 [[http:// perspectiveschinoises.revues.org/154](http://perspectiveschinoises.revues.org/154)]
- VARLET, J. (1997) – « Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice) : enjeux et retombées territoriales », *Annales de Géographie*, n° 593-594, pp. 155-182
- WAN, Y.W. & al. (1998) – « Warehouse location problems for air freight forwarders: a challenge created by the airport relocation », *Journal of Air Transport Management*, vol. 4, n° 4, pp. 201-207
- WANG, H. & WONG, W. (1998) – « Development of Tung Chung New Town in Hong Kong », *WIT Transactions on the Built Environment*, vol 33, pp. 261-269 [<https://www.witpress.com/eliibrary/wit-transactions-on-the-built-environment/36/6747>]
- WANG, J.J. & HO, C. (2002) – « Competition, Cooperation and Governance of Airports in the Greater Pearl River Delta », in A. Yeh & al., *Building a Competitive Pearl River Delta Region: Cooperation, Coordination and Planning*, Hong Kong, University of Hong Kong Centre of Urban Planning and Environmental Management, pp. 107-120
- YAN, H.-K. & al. (2018) – « Maritime construction site selection from the perspective of ecological protection: The relationship between the Dalian offshore airport and spotted seals (*Phoca largha*) in China based on the noise pollution », *Ocean & Coastal Management*, vol. 152, pp. 145-153
- YEUNG, R., LI, A. & HUNG, S. (2015) – « Monetising social and environmental costs in infrastructure evaluation: the case of Hong Kong's third international airport runway », *Asia Pacific Journal of Public Administration*, vol. 37, n°3, pp. 207-215
- YEUNG, Y.M. (1997) – « Planning for Pearl City: Hong Kong's future, 1997 and beyond », *Cities*, vol. 14, n°5, pp. 249-256
- ZHANG, A. (2003) – « Analysis of an international air-cargo hub: the case of Hong Kong », *Journal of Air Transport Management*, vol. 9, n°2, pp. 123-138