

## **Bons baisers de Gold Coast**

### **Author**

Vrijs, Anke, Dupre, Karine

### **Published**

2015

### **Journal Title**

Urbanisme

### **Version**

Version of Record (VoR)

### **Rights statement**

© The Author(s) 2015. The attached file is reproduced here in accordance with the copyright policy of the publisher. For information about this journal please refer to the journal's website or contact the author(s).

### **Downloaded from**

<http://hdl.handle.net/10072/170255>

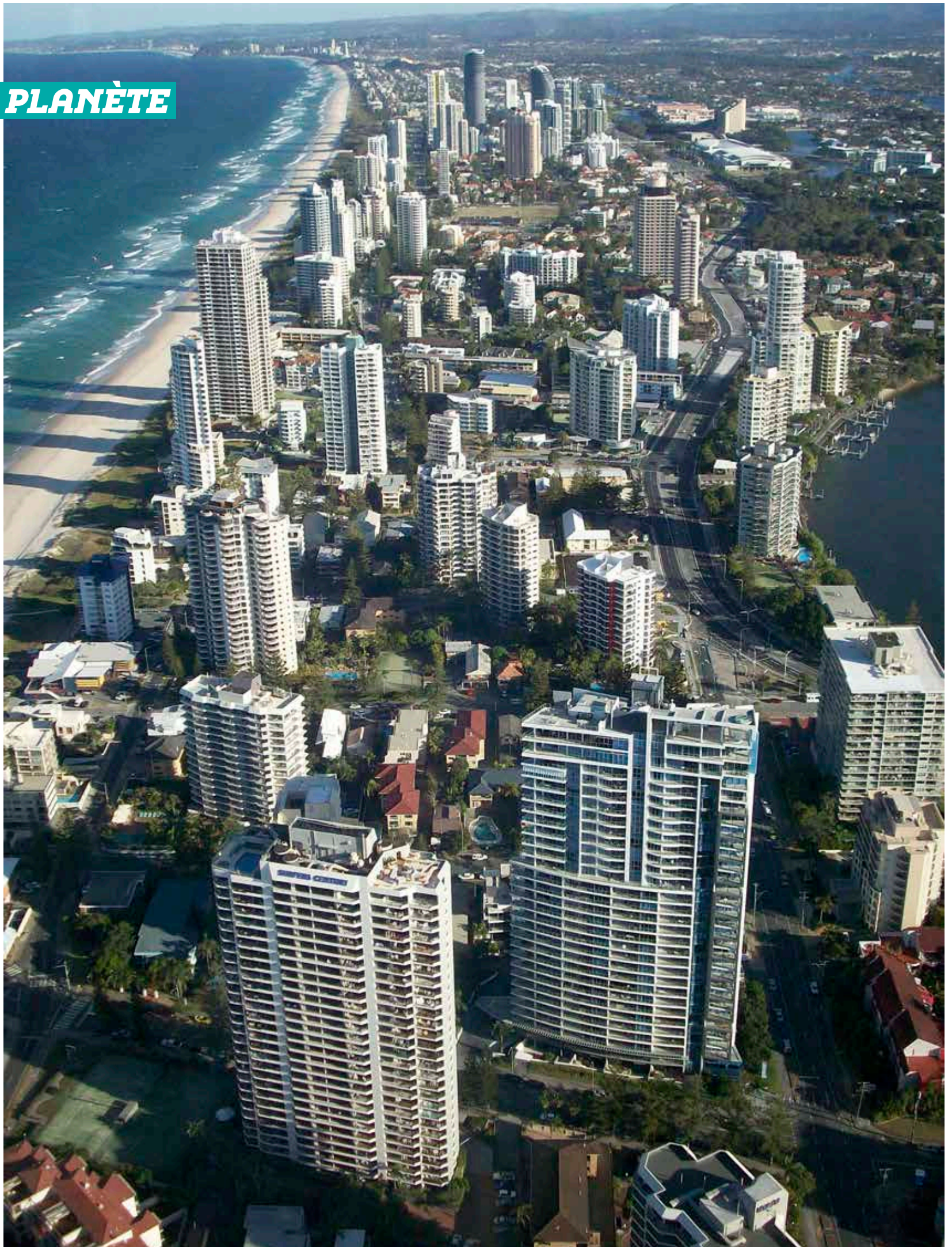
### **Link to published version**

[https://www.urbanisme.fr/l-effet-musee/magazine-397/PLANET#anchor\\_1404](https://www.urbanisme.fr/l-effet-musee/magazine-397/PLANET#anchor_1404)

### **Griffith Research Online**

<https://research-repository.griffith.edu.au>

**PLANÈTE**



# / Bons baisers de Gold Coast !

**La France a une Côte d'Azur, l'Australie une Côte d'Or. À une centaine de kilomètres de Brisbane, les gratte-ciel et villas de luxe de Gold Coast côtoient des motels, centres commerciaux et de loisir sur quelque 50 km le long de l'océan. Sur fond d'anciens villages balnéaires, on y découvre un étonnant patchwork d'entités urbaines que nous décrivent Anke Vrijs, artiste, et Karine Dupré, architecte.**

**D**epuis plus d'un siècle, la pratique du voyage s'est largement développée et la généralisation du tourisme a mis de nombreuses contrées et de multiples lieux à la portée de tous. La possibilité d'aller *en dehors* de son quotidien s'est indéniablement démocratisée. De nombreuses études récentes ont porté sur le profil des voyageurs – qui sont-ils ?<sup>1</sup> –, sur les formes de voyage – comment l'appréhendent-ils ?<sup>2</sup> – et sur l'impact économique et sociétal de ces déplacements<sup>3</sup>. La curiosité de tous ces voyageurs a joué un rôle non négligeable dans la revalorisation patrimoniale des villes, leur redynamisation voire même l'orientation de leurs politiques urbaines et d'aménagement. Certaines villes en déclin ont ainsi retrouvé un second souffle, comme Colonia del Sacramento en Uruguay, sauvée par le tourisme patrimonial<sup>4</sup>. D'autres ont développé leur « offre » pour attirer à la fois voyageurs et habitants<sup>5</sup>.

Pour beaucoup de visiteurs, notamment les architectes et les artistes, la découverte d'un lieu accompagné de carnets de notes et de croquis s'inscrit dans une longue tradition pédagogique et formatrice. C'est de cette manière que nous avons abordé Gold Coast, une ville australienne atypique qui ne manque pas d'interroger.

## RÉCIT DE L'ARTISTE

À la sortie de l'aéroport de Brisbane, un taxi m'amène à Gold Coast. Nous roulons vers le Sud, avec la mer à gauche et la montagne à droite. Curieusement, j'ai la sensation que ma boussole intérieure est à l'envers. Je m'attendais plutôt à ce que le soleil se lève du côté des montagnes et à ce qu'il se couche dans la mer. Et sur la route rien n'est « à l'endroit » puisqu'on roule à gauche ici.

Cycliste dans l'âme, je décide d'explorer la ville à vélo. D'ailleurs, est-ce vraiment une ville ? Avant de partir, j'avais jeté un coup d'œil sur Google Maps et constaté que Gold Coast s'étire sur plus de 50 km le long de l'océan : la distance entre Strasbourg et Saverne, une seule ville, et de surcroît construite aux abords de milliers de canaux.

Le vélo offre cette lenteur dont j'ai besoin pour m'intégrer dans un lieu. Je décide alors de me laisser guider par le repère omniprésent qu'est la mer.

La côte est jalonnée par une rangée de gratte-ciel aux couronnements souvent fantaisistes. Ils portent des noms évocateurs, comme Aegean, Olympus, Suntower, Pacific Plaza, High Surf, Golden Gate, Silverpoint, Sunbird ou Contessa, et combinent souvent, en un seul édifice, comme je l'apprendrai plus tard, chambres d'hôtel et appartements résidentiels. La vue doit être imprenable dès que l'on dépasse le 5<sup>e</sup> étage et, la nuit tombée, la ligne d'horizon se transforme en un merveilleux spectacle lumineux, une sorte de patchwork géant.

Dès que je quitte la ligne dentelée des gratte-ciel, je me rends compte que la logique d'empilement se limite au bord de mer. À l'arrière, on découvre un vaste labyrinthe de canaux bordés des villas qui s'alignent sur leurs méandres, chaque quartier révélant une configuration singulière. Quel artiste, quel architecte ont

pu inventer ces plans en éventail (Paradise Waters), en rangées (Broadbeach Waters) ou aux formes aléatoires (Clear Island Waters) ?

En regardant les villas de plus près, je constate qu'elles sont toutes tournées vers l'eau, leurs grandes baies vitrées laissant voir un intérieur souvent dépouillé, un ameublement minimaliste. Elles ressemblent à des forteresses, certaines même à des bunkers, avec de grandes portes de garage pour deux voire trois voitures, des caméras de surveillance, des portails stylés, des numéros de maison mais pas le nom des habitants... Les rues sont désertes, le piéton cherche à y trouver sa place en l'absence de trottoir. Tout paraît soumis à une maîtrise formelle dont j'ignore la logique, issue tout droit d'une revue d'architecture. Façades et végétation sont impeccables, comme si les traces du passage du temps ne devaient pas apparaître. Après l'émerveillement du début face à la verticalité vertigineuse de certains gratte-ciel et la beauté des villas de luxe, je constate qu'il manque quelque chose. Empiler et étaler les habitants ne fait pas une ville. Où ■■■

**Quel artiste, quel architecte ont pu inventer ces plans ?**



© Karine Dupré

Villas au bord du canal sur l'île de Capri

■ sont donc les places, les lieux de manifestation sociale, de rassemblement politique? Où sont les marchés, les églises, les mairies? La centralité et les lieux de mémoire collective?

### BAIGNADE ET METERMAIDS

En effet, Gold Coast est un ovni. L'orientation balnéaire prise dès les années 1870 a signé son originalité. Pas de prison à Gold Coast. Et, alors que certaines villes ont déjà connu plusieurs vagues importantes de développement urbain dès 1840 (comme par exemple Sydney, Hobart et plus proche, Brisbane)<sup>6</sup>, Gold Coast peine à prendre forme et n'est pas encore ce territoire urbanisé que l'on connaît à présent. Il s'agit plutôt d'une succession de villages, de premières implantations (Southport, Coolangatta, Burleigh) qui doivent beaucoup aux « vrais » citadins – notamment ceux de Brisbane – à la recherche de lieux de détente et de loisirs. Les bains, les auberges, les hôtels fleurissent souvent avant les lieux de culte ou de représentation du pouvoir municipal. Aujourd'hui encore, Gold Coast est la seule ville australienne sans cathédrale, et où les réseaux de transport se sont implantés avant les logements. À la fin des années 1880, on comptait la ligne ferroviaire Brisbane-Southport, un service régulier de calèches le long des plages entre Southport et Tweed Head, le Main Beach Hotel dans ce qui deviendra par la suite le fameux quartier de Surfers Paradise, un second hôtel à Coolangatta... pour un petit nombre d'habitants : tout juste une vingtaine à Coolangata, encore moins à Burleigh, un peu plus à Southport<sup>7</sup>. L'entrée dans le XX<sup>e</sup> siècle ne démentira pas cette orientation, favorisée par l'essor automobile, le prolongement

### Où sont les marchés, les églises, les mairies? La centralité et les lieux de mémoire collective?

des voies ferroviaires et routières et l'entrepreneuriat de quelques individus qui bâtissent les fondations de futurs empires et légendes locaux<sup>8</sup>. Mais il faudra attendre les années 1950 pour que la commune prenne enfin forme, avec le regroupement des plus petites entités urbaines, et qu'elle connaisse quatre décennies d'explosion folle de projets architecturaux et urbains tous plus audacieux les uns que les autres. Les premières tours sont construites, les canaux creusés, les marais comblés, les lotissements et résidences de villégiature sont bâtis en un clin d'œil, les motels ne désemploient pas et les premiers parcs d'attractions font leur apparition<sup>9</sup>.

C'est durant cette période que l'image de Gold Coast passe du « marais au terrain de jeux national de l'Australie »<sup>10</sup>. Grâce à son climat subtropical et à ses longues plages de sable propices au surf et à la baignade toute l'année, la ville devient rapidement une des destinations favorites des Australiens, puis des touristes internationaux. Sa réputation se construit aussi sur toutes les extravagances possibles : nuits qui n'en finissent pas, où se mêlent alcool, musique et prostitution légale ; gangs de motards, rixes, brigades à chaussures blanches... Ou, lors de l'installation des premiers parcmètres, cet entrepreneur qui a la bonne idée de sauver d'une amende le touriste négligent grâce à des jeunes femmes en bikini – les *metermaids* – qui sillonnent les parkings des plages et mettent de l'argent dans les horodateurs<sup>11</sup>.

Cependant, il n'y aurait rien d'original à ce phénomène de type Trente Glorieuses si ce n'est les caractéristiques de la gouvernance de l'époque et sa longévité. La ville se construit le long de la côte, s'étale, se fait tentaculaire, produit des paysages artificiels au gré de l'imagination des

promoteurs, sans véritable cohérence ou fil conducteur, hormis la vue sur l'eau. Un laisser-faire complaisant voire un climat de « far-west »<sup>12</sup> subordonne l'urbanisation au portefeuille le plus épais. Même s'il est vrai qu'un relevé des archives municipales sur la période 1960-2000 met en évidence plusieurs commandes de rapports prospectifs sur tel ou tel quartier – notamment le Plan du Centre de Surfers Paradise conçu par les urbanistes Clarke et Gazzard en 1969, un autre en 1987, ou bien l'adoption en 1969 d'un Plan stratégique 1970-1990 pour la ville –, il y a une réelle zone d'ombre entre les textes et la réalité.

Les scandales qui éclateront dans les années 1980 mettront en évidence le caractère corrompu du processus, y compris au niveau national puisque le Premier Élu de l'État de Queensland y perdra son poste<sup>13</sup>. La fluctuation des limites de la ville et de son statut a certainement contribué à ce phénomène, en instaurant une stabilité plus que fragile et soumise au poids des politiques<sup>14</sup>. Il faudra attendre l'entrée dans le XXI<sup>e</sup> siècle pour qu'une vraie conscience de politique d'aménagement et de gestion urbaine émerge, la croissance exponentielle de la population de la ville ne pouvant plus s'accommoder d'« arrangements ». De même, en 1997, un rapport<sup>15</sup> est enfin produit sur le patrimoine à Gold Coast...

### Un laisser-faire complaisant subordonne l'urbanisation au portefeuille le plus épais

(r)éveillant une certaine conscience collective, mais sans grand effet dans un premier temps.

#### UNE VILLE CONSTRuite « À L'ENVERS »

Gold Coast demeure un haut lieu de destination touristique, avec plus de 10 millions de visiteurs par an<sup>16</sup>. Par comparaison, la Tour Eiffel et la ville de Barcelone en reçoivent 7 millions, Londres 15 millions et Paris 27 millions. Cette explosion touristique s'est accompagnée d'une augmentation phénoménale du nombre d'habitants

et d'une diversification des activités avec le développement des institutions éducatives et médicales (plusieurs universités et hôpitaux ont vu le jour depuis 1970). Ainsi, au cours des cinq décennies 1953-2013, la ville est passée de près de

20 000 habitants à 537 844, avec des pics de 5 % entre 1991 et 1996 (soit plus de 74 000 nouveaux habitants par an).

Il s'agit toujours d'une des villes à plus fort taux de croissance de l'Australie, générant une demande importante en habitat, qui s'est traduite essentiellement sous deux formes : une démultiplication de lotissements de différents types, par exemple les maisons mitoyennes en bord de route ou les *gated communities* ; une densification des centres urbains existants, avec notamment le remplacement ■■■

La plage de Surfers Paradise





©Karine Dupré

Casa Albero ou « The Finnstones House »

■ des premières tours par des gratte-ciel de plus en plus élevés. Ainsi, en 2005, ouvrait à Surfers Paradise le gratte-ciel résidentiel le plus haut du monde (à l'époque, 322,5 m), la Q1 Tower, avec ses 530 appartements en location ou en accession et ses services intégrés (spa, piscines, salle de fitness, barbecue, etc.).

Cependant, avec une densité d'à peu près 290 habitants/km<sup>2</sup> sur un territoire de 1402 km<sup>2</sup>, on est loin des repères traditionnels européens. À Gold Coast, les différents villages qui « s'égrenaient comme les perles d'un collier le long de la plage »<sup>17</sup> ont pris pour certains une réelle ampleur verticale (Southport, Surfers, et dans une moindre mesure Burleigh), mais plus de la moitié du territoire reste sans peuplement véritable. De plus, singulièrement, les différentes entités restent bien distinctes : hormis les grandes avenues et les autoroutes qui les relient entre elles, la commande publique semble peiner à créer le lien sous forme de places, d'équipements municipaux, de parcs qui seraient implantés dans un réseau cohérent. L'hôtel de ville est isolé sur une île artificielle, les stades et écoles sont rattachés à leur quartier, les rues piétonnes sont quasi inexistantes, tout comme les places publiques...

À présent, Gold Coast est consciente d'avoir été, en quelque sorte, « construite à l'envers » et plusieurs actions importantes ont été mises en place depuis deux décennies. La plus significative a peut-être été la création d'un poste d'architecte de la Ville et du Patrimoine en 2004. En reconnaissant le poids et l'utilité de cette fonction, la ville s'est aussi engagée dans une analyse critique de son développement et de ses acquis, dont les résultats les plus évidents sont les actions menées sur son image – et *a fortiori* sur son identité – et sur l'extension, voire la création, diront certains, d'une superstructure publique qui manquait et qui unifierait le territoire en tricotant du lien entre ses différentes entités.

Le rapport de 2011 « Gold Coast Rapid Transit, Repositioning the city »<sup>18</sup> fait état de cette nouvelle vision sur vingt ans tout en énonçant les mises en œuvre à effectuer. Hautement symbolique dans une ville dominée par la voiture, la construction d'une ligne de tramway, ouverte

le 30 juillet 2014, marque un tournant fort vis-à-vis des politiques de gestion urbaine passées. Même si cette ligne est relativement modeste (seulement 15 km) et ne dessert que les points denses de la ville entre le quartier de l'hôpital et l'université de Broadbeach) – *quid* du désenclavement d'autres quartiers? –, elle est le signe d'un changement qui ne devrait pas s'arrêter au tram.

#### PAROLE DE L'ARCHITECTE

Ce qui généralement fait ville se caractérise tout d'abord par l'existence d'une centralité. À Gold Coast, le visiteur la cherche en vain. La ville épouse la ligne du littoral, qu'elle double même en quelque sorte par une série de petites rues perpendiculaires qui, telles les dents d'un peigne, s'accrochent à l'épine dorsale formée par la côte. Une composition assez harmonieuse de gratte-ciel constitue les quartiers en bordure d'océan. D'où la sensation d'une densité impressionnante. Mais l'accumulation des tours ne fait pas centralité. Cette mince tranche de bâti le long du littoral ne laisse pas d'espace pour créer des places. En fait, c'est la plage avec sa promenade qui fait office de place. Elle est le lieu où la population déambule, où se déroulent marchés, fêtes ou commémorations. Dès que l'on a franchi la zone des gratte-ciel, on a l'impression d'arriver dans la banlieue, qui constitue la plus grande partie de la ville et s'étale sans hiérarchie en densité et hauteur sur des kilomètres vers l'hinterland.

En bas des tours, ou plus encore en périphérie, se trouvent les « vrais » centres, appelés *town centers*. Quel quiproquo pour un Européen ! Il s'agit en fait de centres commerciaux avec de nombreux magasins, restaurants, bistros et quelques services tels que médecins et sécurité sociale. On

y découvre certes la densité de commerces des centres-villes à l'européenne, mais la flânerie « sacrée »<sup>19</sup> n'y trouve pas sa place, ou plus précisément elle ne peut la trouver qu'à certaines conditions. Ces centres, accessibles au public aux heures

d'ouverture des magasins, sont en fait des espaces privés où l'on est invité à déambuler pour consommer. Des bancs, des fontaines, de petits espaces verts et des placettes reprennent le langage formel de l'aménagement d'espaces publics, mais dès que les magasins ferment leurs portes le privé reprend ses droits.

En ce qui concerne les réseaux de circulation, une grande autoroute double la ligne côtière. Priorité est ainsi donnée à l'automobile. La vitesse y est limitée à 60 km/h, ce qui rend la cohabitation avec les cyclistes difficile. Ces derniers partagent donc les trottoirs avec les piétons quand la circulation est trop importante. Ces trottoirs étroits se déroulent comme de fins rubans aux pieds des tours, signifiant le peu d'importance que l'on accorde au piéton. D'ailleurs, ce n'est que depuis peu que la ville possède une zone piétonne de quelque 50 m sur une partie de Cavill Avenue (Surfers Paradise) menant à la plage. Marcher ou faire du vélo est une activité de loisir le long de l'océan, prendre le bus relève d'une volonté quasi militante car les horaires sont peu respectés et les bus bondés<sup>20</sup>. De plus, beaucoup de zones résidentielles en forme de péninsule ne sont pas desservies par les transports en commun, ce qui contribue encore davantage à la singularité de Gold Coast.

#### L'accumulation des tours ne fait pas centralité

Cependant, la ville continue de croître, accueille toujours de nouveaux habitants, c'est donc bien qu'elle attire ! À l'heure où la mondialisation tend à réduire la diversité des modèles architecturaux et urbains, elle est peut-être, dans sa configuration urbaine particulière, l'expression d'une société largement consacrée au loisir et au plaisir. Ses habitants ne semblent pas en être malheureux... / **Anke Vrijs et Karine Dupré**

- ① Charles Goeldner, Brent Ritchie, *Tourism : Principles, practices, philosophies*, Hoboken, NJ, Wiley, 2012.
- ② Jean-Didier Urbain, *L'Envie du monde*, Éditions Bréal, 2011.
- ③ Medina Lasansky, Brian McLaren, *Architecture and Tourism: Perception, Performance and Place*, Bloomsbury Academic, 2004 et Monica Morazzoni, *Turismo, territorio e cultura*, De Agostini, 2003.
- ④ Processus analysé et commenté par Fernando Assuncao lors de la table ronde « Le patrimoine architectural des empires coloniaux européens » organisée par l'INP à Paris, les 7 et 9 septembre 2005.
- ⑤ À Strasbourg par exemple, la très forte volonté de la municipalité d'inscrire le quartier Neustadt sur la liste UNESCO vise tout autant la possibilité de renforcer l'attrait touristique que de permettre aux habitants de découvrir ou mieux comprendre l'histoire de leur ville.
- ⑥ Pour en savoir plus sur le développement de ces autres villes, cf. par exemple Paul Ashton, *The Accidental City: Planning Sydney Since 1788*, Hale & Iremonger, 1993 ou, plus synthétique, Clive Forster, *Australian Cities, continuity and change*, Oxford 2004.
- ⑦ Robert Longhurst, *From Tallebudgera to the Tweed: An early history of the Southern Gold Coast*, Gold Coast City Council, 1996.
- ⑧ C'est par exemple Jim Cavill qui ouvrira son hôtel Surfers Paradise en 1923

- et forcera l'administration locale à changer le nom du quartier – Elston – pour celui de Surfers Paradise. Source: Archives de Southport Local Library Studies.
- ⑨ Jack Evans construit la première piscine en bord de mer en 1952, David Fleay ouvre la Réserve d'animaux la même année, SeaWorld ouvre en 1971, etc.
  - ⑩ Morris Juppenlatz, « An Experiment in Freedom: the Gold Coast » in Proceedings of Conference « Planning for Tourist Development on the North Coast » (University of New England), 1959, p. 51.
  - ⑪ Les *metermaids* sont toujours en activité et la petite entreprise survit grâce à la vente de ses calendriers et de dons.
  - ⑫ Terme récurrent lors des entretiens menés avec les architectes et urbanistes de la ville, le directeur du parc d'attractions MovieWorld, etc.
  - ⑬ Queensland est l'un des sept États d'Australie, chaque État étant gouverné par un Premier élu. Cf. par exemple Rae Wear, *Johannes Bjelke-Petersen: The Lord's Premier*, Brisbane, University of Queensland Press, 2002.
  - ⑭ Le premier regroupement a eu lieu en 1948 sous le nom de South Coast ; dix ans plus tard, le nom de Gold Coast est attribué et, en 1959, le statut de ville accordé. En 1976, un autre remaniement territorial aura lieu, qui repoussera les limites de la ville, suivi d'un regroupement en 1994 et, plus récemment d'un détachement de quartier au nord de la ville. Cf. Aysin, Dedekorkut-Howes & Caryl Bosman, « The Unbearable Lightness of Being Gold Coast », in *State of Australian Cities National Conference 2011 Proceedings*, Melbourne, 2011.
  - ⑮ Richard Allom, *Gold Coast Urban Heritage and Character Study*, Gold Coast City Council, 1997.
  - ⑯ Australian Bureau of Statistics, 2013.
  - ⑰ Pour reprendre l'expression de Clarke, Gazzard and Partners, *Strategic Plan 1970-1990*, Gold Coast City Council, 1969, p. 24.
  - ⑱ Gold Coast City Council, 2011.
  - ⑲ Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle. Le livre des passages*, Cerf, 1989, p. 439.
  - ⑳ À ce jour, il n'existe toujours pas de plan piétonnier et cycliste pour la ville.

**Les canaux de Gold Coast, bien qu'entièrement privés, participent fortement à l'identité de la ville**

