Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics

Marie Gibert

▶ **To cite this version:**

Marie Gibert. Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics. Géographie. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014. Français. NNT : . tel-02778574

HAL Id: tel-02778574
https://hal.science/tel-02778574

Submitted on 4 Jun 2020

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.

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE

U.F.R. DE GÉOGRAPHIE
ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS : *ESPACES, SOCIÉTÉS, AMÉNAGEMENT*
U.M.R. 8586 PRODIG

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, Việt Nam
Trame viaire et recomposition des espaces publics

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie
Présentée et soutenue publiquement le 19 juin 2014

Marie GIBERT

Sous la direction du Professeur Thierry SANJUAN

Membres du jury :

M. Charles Goldblum, Professeur émérite, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis
Mme Myriam Houssay-Holzschuch, Professeur, Université Joseph Fourier, Grenoble
Mme Nathalie Lancret, Directrice de recherche, CNRS
M. Thierry Sanjuan, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
M. Michael Waibel, Directeur de recherche, Université de Hambourg

Remerciements

À l'heure d'achever ce texte, je prends la mesure de la richesse des rencontres et des échanges auxquels ces années de recherche ont contribué.

Mes sincères remerciements s'adressent tout d'abord au Professeur Thierry Sanjuan, qui a patiemment encadré mon travail de recherche et m'a accordé sa confiance. Ce texte doit beaucoup à la rigueur et l'acuité de ses conseils.

Je suis également redevable envers les enseignants qui ont contribué, tout au long de ma formation, à me transmettre leur vision et leur passion de la géographie. Je pense en particulier à Mme Annette Ciattoni, M. François Louveaux et à l'équipe des enseignants en géographie de l'École normale supérieure lettres et sciences humaines de Lyon, en particulier Mme Myriam Houssay-Holzschuch et M. Paul Arnould, qui ont directement encouragé mes premiers séjours d'étude en Asie, puis mon entrée en formation doctorale. Mes pensées vont également à Emmanuelle Bonérandi, qui nous manque tant. Je tiens par ailleurs à remercier l'ensemble de mes collègues de l'UFR de géographie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et de l'UFR de Sciences humaines et sociales de l'Université d'Évry Val d'Essonne, pour leur accueil chaleureux. Mon travail de recherche s'est indéniablement nourri des expériences d'enseignement que j'ai eu la chance d'acquérir à leur côtés.

Je suis reconnaissante envers l'équipe des enseignants du département d'études vietnamiennes de l'Inalco, auprès de qui j'ai préparé ma licence de vietnamien, en particulier Mme Doan Cam Thi et M. Danh Thành Do-Hurinville. Leur rôle de passeurs culturels a largement dépassé le strict cadre de la licence et leur soutien fut précieux dans l'accès à mes sources, comme pour la compréhension de mon terrain. J'ai également une dette intellectuelle envers les membres du séminaire Norao, que je souhaite remercier pour la richesse des échanges auxquels ils m'ont conviée.

L'âme de ce travail se situe indéniablement à Hồ Chí Minh Ville, où j'ai vécu presque trois ans, depuis mon stage au sein de l'*Urban Environnemental Planning Programme* en 2008. Je tiens à remercier M. Joris Van Etten et Mme Vu Thi Phuong Linh pour leur accueil lors de cette première expérience vietnamienne. Découvrir cette métropole déroutante à leurs côtés fut une chance, dont je garde un précieux souvenir et de solides amitiés.

Mes très sincères remerciements vont à M. David Margonstern et Mme Fanny Quertamp, directeurs successifs du Paddi, dont le soutien sans faille et la disponibilité ont été décisifs dans la conduite de mes travaux de terrain. Je tiens à remercier l'équipe du Paddi dans son ensemble, et Huỳnh Hồng Đức en particulier, pour ses services de traduction. Je tiens également à adresser mes chaleureux remerciements aux enseignants du département d'urbanisme de l'Université de d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville, et en particulier à Lê Anh Đức, Võ Anh Tuấn et Vo Thi Phuong Tram. Ce texte s'est incontestablement nourri de leurs éclairages.

Je remercie également l'équipe du département de géographie de l'Université de sciences humaines et sociales de Hồ Chí Minh Ville, et en particulier sa directrice Mme Ngô Thanh Loan. Mes sincères remerciements vont également à l'équipe du Cefurds, et à Mme Tôn Nữ Quỳnh Trân en particulier, pour leur accueil chaleureux et l'accès aux autorisations d'entretiens qu'ils ont directement permis. Mes séjours à Hồ Chí Minh Ville furent rythmés par des échanges avec Patrick Gubry, que je tiens à remercier pour sa disponibilité. Je remercie également vivement Michael Waibel, qui m'a conviée à participer à deux passionnants projets éditoriaux sur le Việt Nam urbain.

De ces années de recherche, les matinées d'entretiens dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, accompagnée d'étudiants en urbanisme, resteront immanquablement parmi les moments les plus riches. Je tiens ici à remercier l'ensemble des riverains qui ont accepté de répondre à mes questions, parfois déroutantes et souvent indiscrètes, ainsi que mes infatigables accompagnateurs et interprètes : Hai, Thảo, Linh, Hoa, Duy, Như et Thảo.

Je tiens à remercier tout ceux qui m'ont inlassablement soutenue lors de mes séjours vietnamiens, et souvent même accompagnée, des dédales de ruelles aux explorations des tours en construction. Chacun d'entre eux a contribué à ma connaissance intime de Hồ Chí Minh Ville et aux souvenirs si heureux qui lui sont associés : Clément, Jessie, Linh, Cyrille, Eliot, Ly, Laura, Marie, Kevin, Zhan Hee, Ariane, Delphine, Laura, Olivia, Clive, Charline, Hoa, Charles, Térésa, Hiên, Muireann, Trang, Nicolas, Benoît et tant d'autres.

Quand vint le temps de quitter les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, j'ai retrouvé la force des liens d'amitiés qui caractérisent « la Permanence » depuis plus de dix ans déjà. Nous sommes nombreux à avoir emprunté le chemin de la thèse ; nos échanges incessants, nos voyages et nos apprentissages collectifs m'ont portée plus que je ne saurai le dire. Il y a indéniablement la trace de chacun dans ces pages. À Anne-Laure, Anthony, Augustin, Aurélia, Aurélie, Floriana, Guillaume, Jérémy, Shannon, Alex, Aurélie et Mathias.

Un très grand merci également à la tribu de la BnF, qui restera associée aux souvenirs de cette intense expérience d'écriture qui, pour être fondamentalement solitaire, fut néanmoins très joyeusement partagée. Je pense en particulier à Augustin, Elsa, Coralie, Anthony, Francisco, Raphaëlle, Emmanuelle, Kaduna, Muriel et Emmanuel. J'ai également eu la chance de partager ces années de formation avec les doctorants du laboratoire Prodig et tiens à remercier en particulier Gabriel, Romain, Emmanuel, Jean-François, Cécile, Emmanuel, Violaine, Servane et Foussata pour leurs conseils avisés et leur bonne humeur.

Je tiens par ailleurs à adresser mes sincères remerciements à toux ceux qui ont accepté avec enthousiasme de relire des chapitres de ce texte : Juliette Segard, Clément Musil, Isabelle Greig, Marion Pollet, Elsa Devienne, Augustin Jomier et Emmanuelle Peyvel.

Je ne remercierai jamais assez ma famille, mes parents et ma sœur Claire, pour avoir accueilli et encouragé avec bienveillance mes envies d'ailleurs, du Népal au Việt Nam. Leur confiance et leur patience m'ont permis d'appréhender le plus sereinement possible cette aventure de la thèse, de sa conception aux derniers soubresauts de l'écriture.

Je souhaite enfin dédier ce manuscrit à la mémoire de mon grand-père Michel, qui m'a transmis son amour des livres et du travail patient.

Remarques préliminaires

Note concernant la traduction des termes en vietnamien

La transcription des termes en vietnamien utilisés dans ce texte respecte systématiquement les signes diacritiques propres à la langue vietnamienne, y compris pour la transcription des noms propres.

Concernant la traduction en français des termes désignant les différents échelons de gestion administrative au Việt Nam, j'ai traduit le terme de *quận* par « district urbain » et *huyện* par « district rural », expressions de plus en plus retenues dans les documents de projet et d'expertise. Par ailleurs, j'ai fait le choix de traduire le terme de *phường* par « sous-district » et non par « quartier ». J'ai en effet préféré garder l'usage du terme français « quartier » pour désigner un ancrage territorial plus qualitatif, marqué par le sentiment d'appartenance à une communauté locale. Les *phường* de Hồ Chí Minh Ville constituent avant tout des unités de gestion urbaine locale. Leur importante superficie et leur population nombreuse expliquent qu'ils accueillent plusieurs « quartiers » en leur sein, au sens qualitatif d'une unité de vie locale.

Note sur les extraits d'entretiens

Les entretiens réalisés dans le cadre de cette recherche n'ont pas fait l'objet d'enregistrement audio. Ils ont été majoritairement conduits en vietnamien, parfois en anglais, et à de rares occasions en français. Les retranscriptions écrites présentées dans ce travail sont donc le résultat d'une traduction *a posteriori* vers le français.

L'anonymat de l'ensemble des riverains de ruelles interrogés est préservé par la transcription dans le texte de leur simple prénom. Il en va de même pour les acteurs officiels qui m'ont accordé des entretiens sur un mode informel, ou qui m'en ont fait la demande. L'identité des acteurs qui m'ont reçue de manière officielle et formalisée est en revanche intégralement déclinée.

Note sur les cartes de localisation

Trois cartes générales de localisation sont disponibles en annexe en format A3. Elles viennent compléter les cartes présentées dans le corps du texte et permettent de situer l'ensemble des toponymes utilisés, à l'échelle de la ville-province.

La photo de couverture présente le sous-district 22 de Bình Thạnh. Elle a été prise depuis l'une des tours du complexe City Garden, dans le sous-district 21 voisin (M. Gibert, 2013).

Sommaire

Remerciements **1**

Remarques préliminaires **3**

Sommaire **5**

INTRODUCTION **7**

PREMIÈRE PARTIE. LES RUELLES, UNE EMPREINTE MORPHOLOGIQUE STRUCTURANTE **39**

CHAPITRE 1. Les espaces publics urbains au Việt Nam : des mots et des lieux 41

CHAPITRE 2. Hồ Chí Minh Ville, une trame viaire incomplète en héritage 89

CHAPITRE 3. De la ruelle au quartier : étude morphologique des îlots de Hồ Chí Minh Ville 173

DEUXIÈME PARTIE. LES RUELLES, UN DISPOSITIF SOCIO-SPATIAL MULTIFONCTIONNEL **257**

CHAPITRE 4. De la trame aux territoires riverains : la ruelle, dispositif socio-spatial multifonctionnel 259

CHAPITRE 5. La ruelle comme unité de voisinage et de gestion : de l'interconnaissance à la surveillance 311

CHAPITRE 6. Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville face à la « modernité » : des enjeux croisés 359

TROISIÈME PARTIE. LES TRAJECTOIRES DIFFERENCIÉES DES RUELLES FACE À LA MODERNITÉ **427**

CHAPITRE 7. Élargir les ruelles de Hồ Chí Minh Ville : jeux d'échelles et jeux d'acteurs 429

CHAPITRE 8. Le temps des élargissements : étude comparée des réalisations et négociations locales 483

CHAPITRE 9. À l'heure de la métropolisation : les recompositions territoriales des quartiers de ruelles 535

CONCLUSION **585**

Annexes **597**

Sources et références bibliographiques **615**

Sigles et abréviations **653**

Table des figures **655**

Table des matières **665**

INTRODUCTION

Quelques années maintenant ont passé, et voilà que l'homme de la rue n'est plus le même. Il a changé dans tel pays, dans un second, beaucoup, dans un troisième, vraiment beaucoup, dans un quatrième infiniment, à ne pas y croire, à ne pas croire ceux qui y sont allés auparavant, et même ceux qui y vécurent.

Henri Michaux, *Un barbare en Asie,* préface nouvelle de 1967, Gallimard, Paris, p. 12.

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville entre réseau et territoire

Avant d'en arpenter les boulevards et les rues, d'en visiter les monuments ou les lieux de commerce, la rencontre avec une ville inconnue peut s'effectuer par l'intermédiaire de son plan, qui imprime aux yeux du visiteur une première image de la forme de la ville et de son identité. Le plan de ville de Hồ Chí Minh Ville présente de larges espaces blancs, à l'écart de la desserte par les grands axes (annexe 1). Ils révèlent alors immédiatement la hiérarchie incomplète du réseau viaire, où les rues secondaires font défaut : les grands axes structurants sont souvent directement raccordés à un important réseau de ruelles, trop étroites pour être représentées à cette échelle. Le recours à des images satellites confirme cette spécificité de Hồ Chí Minh Ville, dont seuls 2,5 % de la superficie urbaine sont dédiés à la voirie, parmi lesquels 14 % correspondent à des rues supérieures à 12 m de large (Albrecht *et al*., 2010 : 91).

Les ruelles (*hẻm*) forment le cœur de l'armature urbaine de Hồ Chí Minh Ville et constituent aussi le cadre de vie de la grande majorité de sa population. Elles se caractérisent par leur étroitesse : officiellement, une ruelle est une voie inférieure à 12 m de large, mais elles sont souvent bien plus étroites. Elles sont également associées à l'absence de trottoir et à la sinuosité de leur tracé irrégulier, pouvant nourrir un sentiment de cloisonnement, amplifié par l'extrême densité du bâti qui la borde. Le processus de densification de la ville a en effet été principalement guidé par l'impératif d'accès à la rue

de chacune des habitations, dans une optique commerçante ; cela s'est traduit par la juxtaposition de maisons-compartiments mitoyennes, le long de ruelles de plus en plus étroites. Ces quartiers accueillent ainsi de très importantes densités de population, allant jusqu'à plus de 80 000 hab./km² (Storch *et al.,* 2008 : 449). La genèse informelle de ces ruelles est liée à l'instabilité politique qui caractérise l'histoire de la ville et à sa croissance non maîtrisée, qui aboutirent à la densification extrême des îlots bâtis et à des extensions urbaines non planifiées, le long des anciens chemins vicinaux.

Au-delà de la forme urbaine particulière que ces quartiers très denses impriment à la ville, les ruelles constituent des espaces vécus au sens fort, appropriés sur une base quotidienne par les populations riveraines. Une culture urbaine spécifique s'y est développée, associant des activités de natures très diverses, qui cohabitent avec plus ou moins de fluidité. Ces usages quotidiens participent à la définition de l'urbanité de Hồ Chí Minh Ville. Les rues et les ruelles remplissent en effet la fonction d'espaces publics dans une ville qui ne compte que peu d'espaces ouverts, ces derniers étant par ailleurs largement cantonnés aux espaces de la centralité historique et coloniale des districts 1 et 3.

La démarche de cette recherche consiste à décrypter les mutations contemporaines des dispositifs spatiaux hérités que sont les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, à la fois dans leur dimension de composantes de la trame viaire (comme réseau) et d'espaces publics (comme territoire), à l'heure de l'insertion accélérée du Việt Nam dans les circuits de la mondialisation.

Les modalités de production du réseau de ruelles, comme ses recompositions contemporaines, témoignent de l'importance des interventions habitantes dans la fabrique urbaine de Hồ Chí Minh Ville, où le planifié et le spontané sont étroitement mêlés. À l'interface entre le public et le privé, entre le collectif et l'individuel, la ruelle, envisagée comme forme urbaine dynamique, permet dans un premier temps de penser les mécanismes de production de la ville et l'évolution des pratiques qui s'y déploient. Ces mécanismes sont analysés ici à trois échelles temporelles : celle du temps long de l'histoire urbaine et de la formation des quartiers de ruelles, celle des temporalités ordinaires qui rythment leur fonctionnement socio-spatial au quotidien. Enfin à l'échelle d'un temps plus exceptionnel : celui des projets actuels d'élargissement de ces ruelles héritées, qui s'inscrivent dans le processus de construction métropolitaine qui caractérise la ville aujourd'hui.

Dans ce contexte renouvelé, les catégories d'« espace public » et d'« espace privé » – historiquement poreuses et peu opérantes pour établir une typologie des espaces urbains au Việt Nam – tendent à être de plus en plus clairement définies et délimitées. Les recompositions contemporaines du fonctionnement socio-spatial des ruelles en constituent précisément l'un des révélateurs. Confronter la notion d'espace public au terrain

vietnamien implique cependant de travailler en dehors de l'espace culturel de référence de la notion.

Aborder la ville par ses espaces publics : enjeux théoriques

Dans un monde à dominante désormais urbaine[1], la ville constitue paradoxalement un objet scientifique aux contours incertains. Ses limites sont de plus en plus floues et sa cohésion interne, comme son idéal de « maximis[ation] des relations sociales » (Claval, 1981 : 4) sont mises à l'épreuve. Ségrégation et fragmentation font partie intégrante du discours sur « l'urbain », qui tendrait à prendre le pas sur la ville (Dubois-Taine et Chalas, 1997 ; Choay, 1999 ; Mongin, 2005).

Dans ce contexte, les espaces publics urbains ont émergé comme objet de réflexion et souvent d'inquiétude. Ces espaces sont en effet souvent conçus comme des laboratoires de l'urbanité, à l'aune desquels il est possible de décrypter les symptômes du « malaise urbain », en lien avec les processus de privatisation et d'affirmation des communautarismes (Ghorra-Gobin, 2001b ; Decroly *et al*., 2003 ; Billard *et al*., 2005 ; Barrette *et al*., 2007).

De la sphère publique aux espaces publics : trajectoire et enjeux d'un concept occidental

Michel Lussault rappelle l'*a priori* qui identifie l'espace public comme « espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel » (Lussault, 2001 : 37). Cette conception, ajoute-t-il, « dérive d'un idéal-type mythologique : celui de l'agora grecque », ce qui tend à assimiler l'espace public à « l'espace métaphorique du débat public ».

Au même titre que les mots latins *urbs* et *civis* correspondent en français au terme unique de « ville », l'espace public désigne un dispositif spatial et matériel en même temps que l'espace intangible des pratiques et du lien social, c'est-à-dire « la sphère publique », au sens figuré. Ce deuxième sens a prévalu historiquement, à la suite des travaux de Jürgen Habermas dans les années 1960, qui le conduisirent à identifier la formation progressive, dans l'Europe du XVIII[e] siècle, d'une sphère de la « publicité » (*Öffentlichkeit*), s'autonomisant par rapport à la sphère du pouvoir établi (Harbermas, 1978). La sphère publique a alors rendu possible la publicisation des opinions privées, la circulation des

[1] L'Ined estime que c'est en 2007 que le taux d'urbanisation mondiale a franchi la barre des 50 % (Véron, 2007). Cette date reste cependant à relativiser, la définition de l'« urbain » étant extrêmement hétérogène à cette échelle.

opinions et le débat public. La formalisation de cette sphère abstraite s'est appuyée sur une série de lieux, tels que les cafés ou les salons et sociétés savantes, contribuant à faire émerger l'acception plus proprement matérielle du terme.

L'espace public s'est alors affirmé comme la somme des différents espaces composant le « domaine public » – entendu comme catégorie juridique – : de l'emblématique place, aux parcs et jardins, en passant par le réseau viaire (Sennett, 1977). La sociologie urbaine, notamment la sociologie interactionniste, s'est par exemple emparée de cet objet d'étude en envisageant les espaces publics comme des lieux de rencontres et d'interactions sociales fortes (Joseph, 1984 et 1998).

Plus tardives, les études géographiques émergèrent paradoxalement au moment où les espaces publics, leur vitalité et leur potentiel de citoyenneté semblaient menacés. Ces travaux font souvent référence à l'idéal de citoyenneté et de démocratie à l'origine de la notion (Thomas, 2001) et soulignent les écarts qui se creusent entre cet idéal et le devenir d'espaces publics de plus en plus atomisés et privatisés (Decroly *et al*., 2003 ; Le Goix et Loudier-Malgouyres, 2005 ; Thuillier, 2009 ; Hogan *et al*., 2012), ségrégués, et parfois même théâtres de violences (Picon, 2001 ; Lieber, 2008). Les quartiers fermés des *gated communities* tendraient à remplacer la grande place (Le Goix, 2003 ; Billard *et al*., 2005, Le Goix et Loudier-Malgouyres, 2005) et les *malls*[2] deviendraient les nouveaux espaces de loisirs et de rencontres (Goss, 1993 ; Capron, 1996 ; Chivallon *et al*., 1998, Erkip, 2003, Gaubatz, 2008).

En réponse à ces constats alarmants, les espaces publics donnent aujourd'hui lieu à des traitements urbanistiques de plus en plus soignés (Berdoulay *et al*., 2004 ; Jébrak et Julien, 2008) et à d'emblématiques requalifications, dans un contexte de métropolisation et de mise en concurrence des entités urbaines. Les espaces publics sont considérés comme des attributs métropolitains et sont devenus une catégorie d'action publique (Fleury, 2004), complexifiant encore la dimension polysémique du terme[3] et les enjeux qui lui sont associés.

[2] Le terme anglophone de *mall* désigne un complexe commercial fermé associant à la fois des boutiques mais également des espaces de restauration, de déambulation et de loisirs (cinéma, bowling, etc.). Il s'agit d'un espace intégré, plus complet que le centre commercial. À ce sujet, voir notamment les travaux de Nathalie Lemarchand (Lemarchand, 2008).

[3] L'urbaniste Thierry Paquot différencie ainsi l'expression « l'espace public » au singulier, utilisée au sens de la sphère public, des « espaces publics » au pluriel, les désignant dans leur matérialité (Paquot, 2009 : 3).

Les espaces publics et les villes du Sud

Historiquement, la grande majorité des études géographiques sur les espaces publics urbains concerne les terrains européens et nord-américains (Jacobs, 1961 ; Sennett, 1977 ; Whyte, 1980 ; Joseph, 1984 ; Moudon, 1991 ; Leménorel, 1997).

Ces publications ne doivent cependant pas occulter l'émergence de travaux portant sur les villes des pays dits du « Sud ». On y retrouve d'ailleurs la thématique sécuritaire, notamment pour les terrains latino-américains ou africains (Rodriguez-Torres, 1996 ; Bénit, 2004) ou la question de la privatisation urbaine (Capron, 1996 ; Landman, 2006 ; Thuillier, 2009), mais aussi des études interrogeant de manière plus large les pratiques urbaines dans le monde non occidental, d'Afrique ou du monde arabe (Beyhum et David, 1993 ; Lafargue, 1996 ; Berry-Chikhaoui et Deboulet, 2000 ; Janin, 2001 ; David, 2002 ; Fourchard *et al*., 2009). Il n'est pas surprenant de compter également parmi ces études de nombreux travaux portant sur l'informalité urbaine, qu'elle soit économique (Gillliard et Pédenon, 1996 ; Steck, 2003 et 2006 ; Lombard *et al*., 2004) ou politique (Lafargue, 1996 ; Rodriguez-Torres, 1996 ; Spindler, 1996).

L'Action concertée incitative (ACI) jeunes chercheurs intitulée « Une géographie des espace publics dans les pays intermédiaires » a proposé en 2008, par le biais de son rapport final, une première synthèse sur les enjeux soulevés par l'étude de la notion dans les pays non occidentaux[4] (Houssay-Holzschuch *et al*., 2007). Outre sa valeur heuristique, cette confrontation de la notion avec des terrains diversifiés permet d'en élargir les contours et d'en revaloriser la portée analytique, dans une perspective postcoloniale (Robinson, 2006 ; Harris, 2012 ; Goh et Bunnel, 2013).

L'étude des espaces publics dans le contexte politique et social vietnamien exige de s'affranchir d'une définition normative et juridique, au profit de la prise en compte d'autres critères, d'autres « régimes de publicité », selon l'expression proposée par Lynn Staeheli et Don Mitchell (2008). Ces derniers invitent à penser le degré de publicité d'un lieu comme le résultat de la tension entre trois composantes dissociables : le régime de propriété juridique (*property regime*), le régime des normes sociales et communautaires (*social norms and community memberships*) – qui se traduit par l'ensemble des pratiques potentielles et socialement acceptables en un lieu, quel que soit par ailleurs son statut juridique –, et enfin le régime de légitimation politique (*forms of legitimations*), qui fait référence à la capacité d'un lieu à porter et accueillir les revendications des citoyens dans

[4] Les pays envisagés dans cette étude sont les suivants : Afrique du Sud, Chine, Corée, Mexique et Turquie.

leur diversité. Dans cette approche, les pratiques, bien plus que les réglementations, permettent de qualifier le caractère public d'un lieu (Fleury, 2007).

Ce décentrement scientifique de l'objet d'étude permet en outre d'éviter la réification des espaces publics et de prendre en compte leur dimension fortement évolutive. Au-delà des différences de contextes politiques, culturels ou économiques, l'entrée par les espaces publics conduit ainsi à décrypter des réponses situées – dans le temps comme dans l'espace – en réponse à des enjeux présents dans toutes les sociétés urbaines (Houssay-Holzschuch *et al*., 2007 : 54).

La rue, espace public ordinaire

Dans le contexte de Hồ Chí Minh Ville, l'application de la grille d'analyse des « régimes de publicité » met en exergue une forme urbaine, caractérisée par son accessibilité partagée à des publics variés et la diversité de ses usages : la rue – et plus encore, la ruelle –, qui constitue alors le prisme d'analyse de cette recherche.

La rue, une forme urbaine d'interface comme objet d'étude

La rue constitue la forme la plus banale et la plus universelle des espaces publics urbains, même si les significations, les usages et les conditions de production qui lui sont associés varient d'une culture à l'autre.

Après des décennies marquées par les préceptes du modernisme, ce travail de recherche s'inscrit dans le mouvement contemporain de « reconquête de la rue », à la fois comme forme urbaine, comme espace public partagé[5] et comme objet d'étude scientifique. La monofonctionnalité circulatoire de la voie fonctionnelle est aujourd'hui remise en question et la figure du piéton – et plus encore du flâneur – revalorisée (Granié et Auberlet, 2010). Ces éléments sont autant de marqueurs du changement de perspective vis-à-vis de ce que Jean-Loup Gourdon considère comme le « paradigme de la forme urbaine ». D'espace en creux, la rue est à nouveau pleinement considérée comme une figure structurante de la ville :

[5] Expositions et conférences se multiplient en effet pour souligner le « retour à la rue ». « La rue est à nous… tous ! » affirmait par exemple l'Institut pour la ville en mouvement en programmant une exposition itinérante, suivie d'une publication en 2007 (Ascher et Apel-Muller, 2007). Plus récemment, on note l'organisation de l'exposition « Un œil sur les rues » à la Cité des sciences et de l'industrie de Paris à l'automne 2011, ainsi que la recrudescence ces dernières années d'événements artistiques de « Street photography », notamment dans les capitales européennes. En mars 2011, l'Atelier urbain organisé par le ministère français de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement portait par ailleurs sur « Les rez-de-chaussée » de la ville. Enfin, on peut souligner la tenue d'un colloque international, organisé par la Goldsmiths University of London, en juin 2012, intitulé « Return to the Street ».

> « [Avec ce seul mot] se présente à l'esprit tout un ensemble d'usages, de fonctions, de formes (leur conjugaison), une ville entière, une culture, un pays, un continent ». (Gourdon, 2001 : 14).

La réhabilitation de l'objet « rue » dans les productions de sciences sociales est dans un premier temps passée par la multiplication des études prenant la rue comme échelle d'analyse. Ces études, le plus souvent sociologiques ou ethnographiques, mais également géographiques, considèrent alors la rue comme cadre de la vie sociale ou lieu de transactions économiques[6].

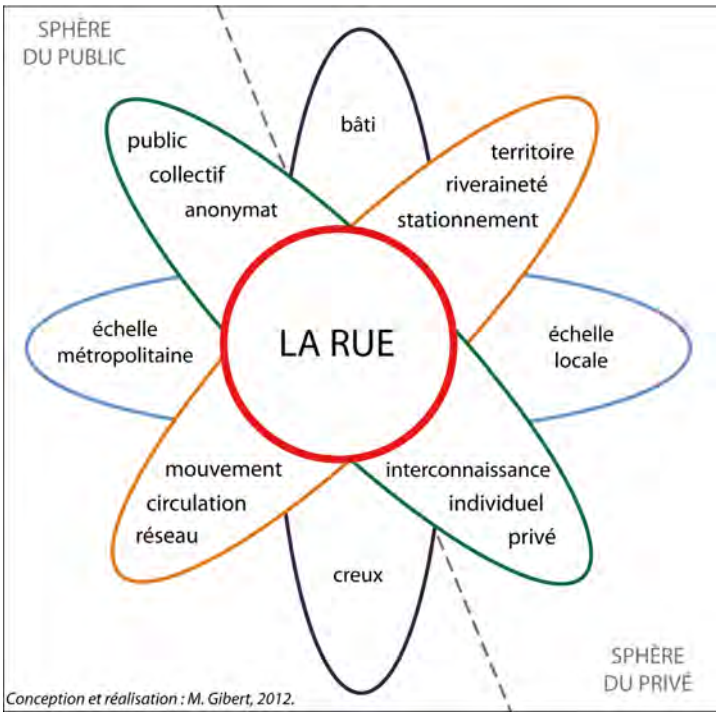
Dans cette recherche, les rues et ruelles de Hồ Chí Minh Ville sont envisagées comme un objet géographique d'interface, appelant une analyse intégrée de ses différentes composantes[7] (ill. 1). Dans une ville qui modernise aujourd'hui les cadres de son urbanité à une vitesse déconcertante, la rue constitue un « capital d'expérimentation », un bien commun, fruit d'un accord social sans cesse renouvelé entre les acteurs qui contribuent à ses transformations, qu'elles soient planifiées ou spontanées :

> « Construite, à demi-construite, ou à construire, ce que produit la rue est comme un pacte entre la permanence d'une forme spatiale et la stabilité ou la modification des usages riverains » (Gourdon, 2001 : 67).

[6] Une recherche par mots-clés dans le catalogue de ressources universitaires du Système universitaire de documentation (Sudoc) révèle ainsi que la plupart des thèses de doctorat de sciences humaines et sociales produites en France ces dix dernières années et comportant le mot « rue » dans leur titre traitent en réalité d'un groupe social ou d'une d'activité, à l'échelle de la rue. Ressortent alors les travaux sur les enfants des rues (Morelle, 2004 ; Pérez López, 2006 ; Mussavu-Mussavu, 2009), sur les sans-abri (Rouay-Lambert, 2001 ; Zeneidi-Henry, 2002 ; Orcel, 2004), sur la figure spécifique de la rue commerçante (Lehman-Frisch, 2001 ; Peng, 2004), le commerce informel de rue (Magniez, 2001 ; Steck, 2003) ou encore les arts de rue (Pulh, 2002 ; Lu, 2006 ; Lee, 2009).

[7] Cette approche rejoint celle de Brice Gruet, dans sa thèse de géographie dédiée à l'urbanité de Rome appréhendée à partir de la figure de la rue, même si cette étude comporte une dimension historique très marquée (Gruet, 2003).

Illustration 1. La rue, un objet géographique d'interface



La rue constitue un élément de mise en relation des différentes échelles urbaines, du privé et du public, de l'individuel et du collectif, des creux et du bâti de la ville. L'objet « rue » se situe ainsi au croisement entre territoires et réseau, riveraineté et circulation, stationnement et mouvement, mais aussi entre interconnaissance et anonymat.

Pour appréhender le rôle d'interface que joue la rue dans la ville, il importe de ne pas réduire cet objet d'étude à son tracé linéaire, mais de l'envisager au contraire dans sa profondeur, en articulation avec les parcelles et territoires riverains qu'elle dessert, avec les îlots qu'elle irrigue. Cette conception est d'autant plus pertinente dans le cas des villes vietnamiennes que la rue y est absolument indissociable des maisons-compartiments qui la bordent, formant ainsi un dispositif spatial intégré. Les fonctions de chacune des rues sont définies dans la continuité du bâti riverain et, inversement, c'est le critère de la distance à la rue qui hiérarchise la distribution des différents espaces à l'intérieur des compartiments.

La culture de rue : l'apport du terrain vietnamien

Le terrain vietnamien permet de s'interroger sur les recompositions de la rue, sur un plan morphologique, mais également social et politique, dans un contexte de très fortes densités de population, de croissance urbaine exponentielle et de renouvellement urbain accéléré. Mais le choix de ce terrain se justifie en premier lieu par la richesse historique de la culture de rue qui caractérise Hồ Chí Minh Ville.

La ville ne compte que très peu de places publiques. Elle s'éloigne en ce sens de la matrice de la ville européenne (Sitte, 1889). Les parcs y sont également peu nombreux et souvent cantonnés aux espaces de la centralité historique. Les rues constituent en revanche les espaces de sociabilité et de mise en scène sociale les plus évidents de la ville (Thomas, 2002 ; Dao, 2008). Ces dernières sont polyfonctionnelles et accueillent, avec plus ou moins de fluidité, des populations et des usages extrêmement variés au cours d'une même journée, par le jeu d'une rotation temporelle.

Espaces de pratiques sociales multiformes, les rues de Hồ Chí Minh Ville constituent par ailleurs le plus petit échelon de gestion politique de la ville et autant d'espaces d'encadrement et de surveillance des populations. Chaque ruelle est ainsi dotée d'un responsable coopté par la cellule locale du Parti communiste et d'un bureau d'enregistrement des allées et venues. Les autorités s'y affichent de manière visible par le biais de campagnes de propagande illustrées, de tableaux de communication, ou encore *via* des annonces au haut-parleur. L'étude de ces espaces publics rigoureusement réglementés permet alors de comprendre comment les riverains font valoir leur position d'habitant dans un pays au régime autoritaire.

Différents travaux de recherche consacrés à Hà Nội mettent en avant la dimension politique de la gestion des espaces publics au Việt Nam, notamment les articles de Mandy Thomas sur la gestion étatique de la foule (Thomas, 2001 et 2002). David Koh a par ailleurs cherché à décrypter le fonctionnement des quartiers et unités de voisinage de Hà Nội (Koh, 2006), en pointant leur ambivalence, entre espaces de stricte surveillance mais aussi de possibles négociations locales. L'étude des espaces publics ordinaires participe alors au renouvellement de la compréhension du modèle politique vietnamien et à la remise en cause du contrôle absolu de l'État-parti, habituellement tenu pour acquis dans les analyses politiques à échelle nationale ou provinciale.

Malgré la richesse des thématiques afférentes à cet objet d'étude, la rue constitue un thème encore exploratoire des recherches sur le Việt Nam urbain. Les travaux francophones n'évoquent par exemple les espaces publics que de manière périphérique, au sein d'études urbaines plus globales (Burlat, 2001 : 292 et 331-350 ; Nguyen, 1998 et 2001 : 449-450 ; Lê Quốc, 2010 : 402 et 412 ; Nguyễn Cẩm Dương, 2013; Ngo Thi, 2014). Les études urbaines sur le Việt Nam sont en effet souvent segmentées entre démarche urbanistique globale, analysant les étapes et la modalité de la croissance urbaine, et études consacrées à l'espace privé du logement.

L'article de référence de Lisa Drummond, *Street Scenes: Practices of Public and Private Space in Urban Vietnam,* a néanmoins contribué au renouvellement du champ

(Drummond, 2000). Cette chercheuse de l'Université de Toronto aborde la problématique des espaces publics par le biais de la culture urbaine et des nouvelles pratiques sociales et culturelles de la classe moyenne émergente à Hà Nội. Cette approche fait écho à celle de l'anthropologue Catherine Earl, posant la question des rapports de genre et de la place des femmes, notamment des migrantes, dans les espaces publics vietnamiens (Earl, 2010). La thèse de Son Pham Thai, soutenue en 2010 à l'Institut National des Sciences Appliquées (Insa) de Lyon et intitulée *Morphologie urbaine, dispositifs techniques et pratiques sociales : cas des quartiers de ruelles hanoiennes*, s'avère également précieuse pour nourrir des éléments de comparaison entre le système de ruelles de Hà Nội et de Hồ Chí Minh Ville (Pham Thai, 2010). Enfin, un projet de « cartographie engagée » est actuellement en cours au Massachusetts Institute of Technology (MIT). Il consiste à monter un « *Sidewalk Laboratory* » ou « Laboratoire des trottoirs », appliqué à la ville de Hồ Chí Minh[8]. L'équipe pluridisciplinaire porteuse de ce projet explique vouloir attirer l'attention des autorités vietnamiennes sur la valeur – notamment culturelle et sociale – du commerce de rue, à l'heure où ce dernier semble menacé par la modernisation que le régime ambitionne pour les organismes urbains du pays.

Hồ Chí Minh Ville : la rue au service de la « modernité urbaine »

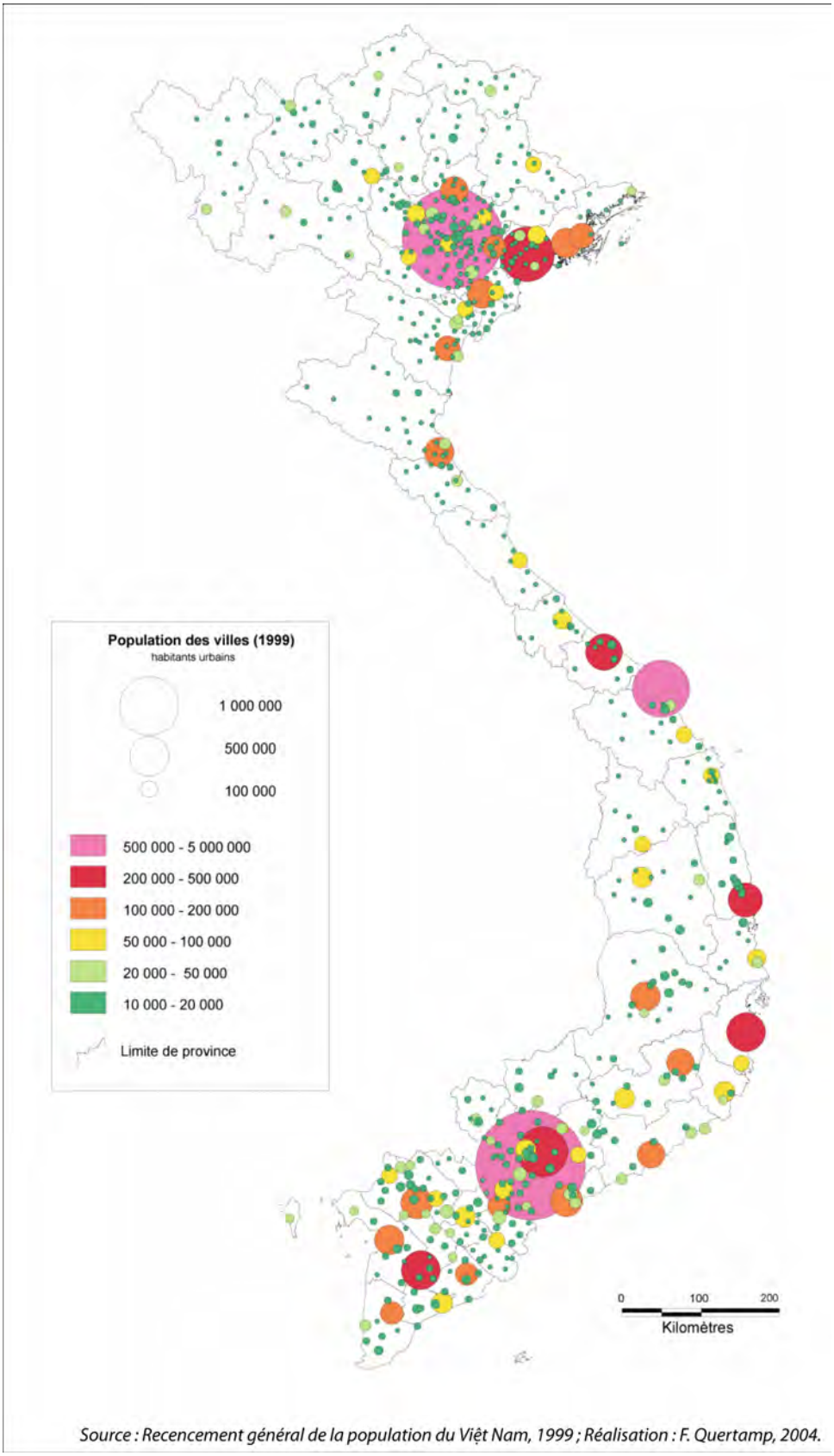
Hồ Chí Minh Ville – anciennement Sài Gòn – constitue aujourd'hui l'une des cinq villes-provinces[9] vietnamiennes avec Hà Nội, Đà Nẵng, Hải Phòng et Cần Thơ. Avec 85 millions d'habitants en 2011 et une densité moyenne de 257 hab./km^2, le Việt Nam est l'un des pays les plus peuplés d'Asie du Sud-Est, mais son taux d'urbanisation actuel – estimé à 27,4 % – en fait un pays encore peu urbanisé, en dépit de l'accélération de la croissance de ce taux dans la période contemporaine[10] (Quertamp, 2010 : 94). Le territoire national est bipolarisé par la présence de Hà Nội au nord et de Hồ Chí Minh Ville au sud, bien que la croissance urbaine de l'agglomération de Đà Nẵng contribue à faire émerger un troisième pôle urbain au centre du pays (carte 1).

[8] Le site Internet du projet MIT Slab est consultable sur le site suivant : http://slab.scripts.mit.edu/wp/maps/

[9] Les cinq « villes-provinces » vietnamiennes sont directement placées sous la tutelle nationale, à l'égal des provinces. Elles appartiennent alors au premier échelon local de la carte administrative du pays (Albrecht *et al.,* 2010 : 18-19).

[10] Fanny Quertamp explique ainsi que de 1979 à 1989, la population urbaine et la population rurale du Việt Nam ont évolué au même rythme de croissance (respectivement 24 et 22 %). De 1989 à 1999 en revanche — même si le taux d'urbanisation demeure toujours relativement faible en 1999 (23,7 %) — le fait majeur est bien l'accroissement de 43,2 % de la population urbaine, presque quatre fois supérieur à celui de la population rurale estimé à seulement12,5 % (Quertamp, 2010 : 95).

Carte 1. La trame urbaine du Việt Nam contemporain



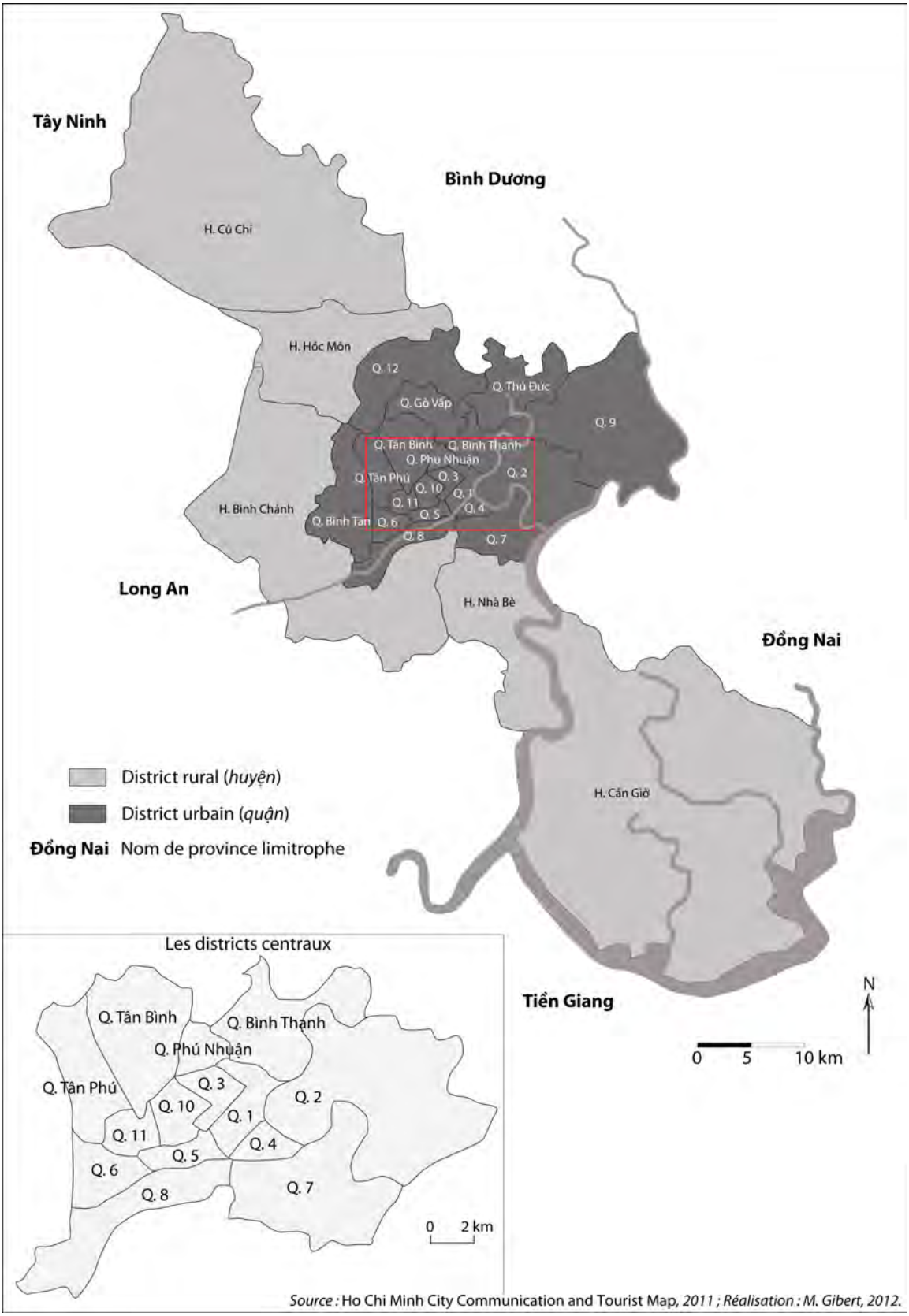
Source : Recencement général de la population du Việt Nam, 1999 ; Réalisation : F. Quertamp, 2004.

Une métropole en construction

Hồ Chí Minh Ville compte aujourd'hui officiellement 8 millions d'habitants[11], inégalement répartis dans les 24 districts – 19 urbains et 5 ruraux – qui la composent. Sur un modèle urbain assez largement répandu en Asie-Pacifique, les limites administratives de la ville-province englobent à la fois des espaces densément bâtis et des espaces présentant des paysages ruraux, où la densité du bâti est plus lâche. La ville-province (*thành phố*) est ainsi découpée en districts urbains (*quận*) et districts ruraux (*huyện*) où les densités moyennes de population varient fortement (cartes 2 et 3).

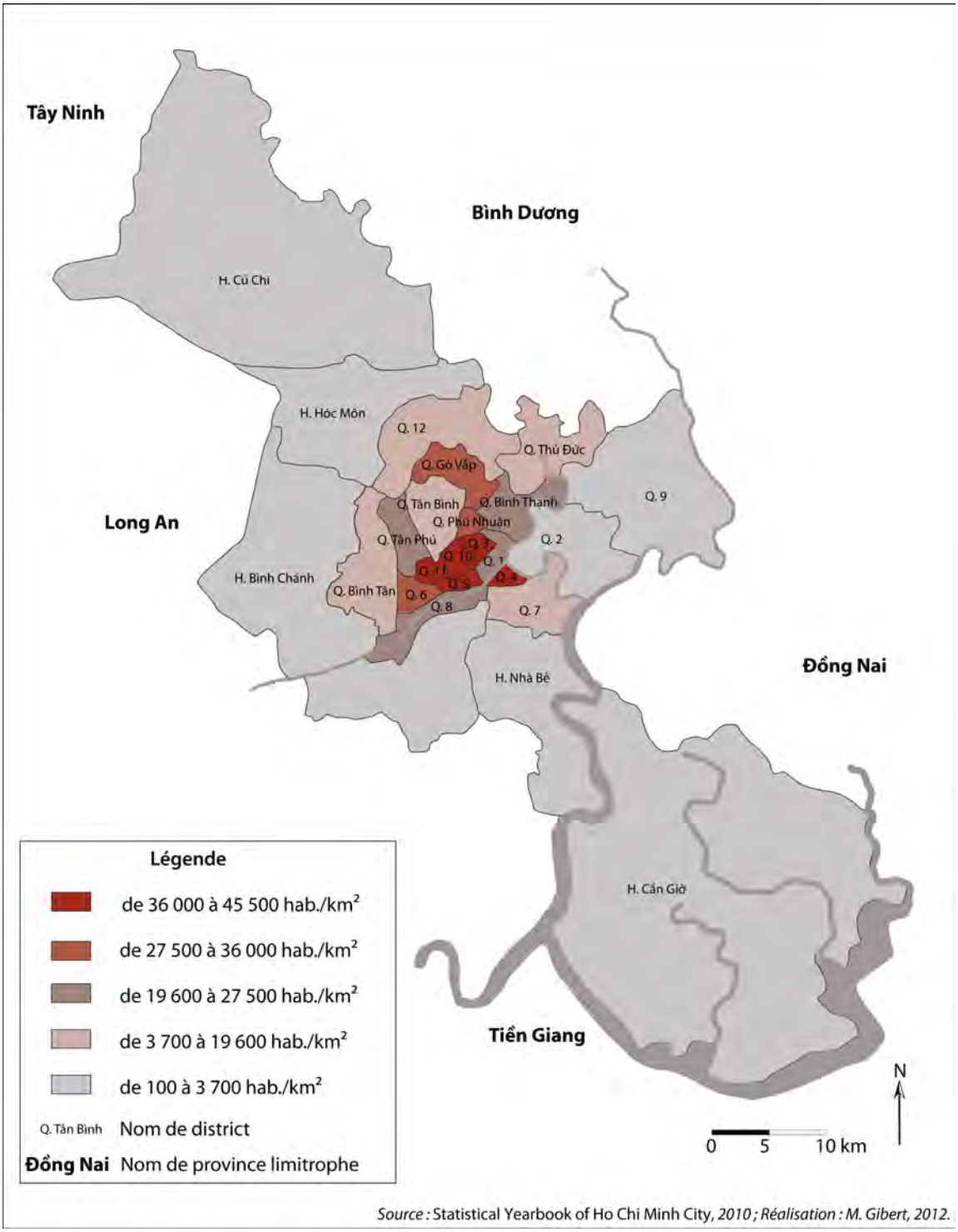
[11] Le recensement officiel ne prend cependant pas en compte la population dite « flottante », non enregistrée. On estime en réalité la population de la ville-province de Hồ Chí Minh à près de dix millions d'habitants en 2012.

Carte 2. Les 24 districts de la ville-province de Hồ Chí Minh



Source : Ho Chi Minh City Communication and Tourist Map, *2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2012.*

Carte 3. Les densités moyennes de population par district à Hồ Chí Minh Ville



Le dernier schéma directeur du développement de Hồ Chí Minh Ville (à horizon 2025) fut approuvé en 2008 par le Premier ministre vietnamien. Il témoigne du renversement idéologique engagé par les autorités vietnamiennes à l'égard de la ville,

depuis les réformes du « Renouveau » (*Đổi Mới*), lancées en 1986[12]. Longtemps freinée dans son développement (Thrift et Forbes, 1985 et 1986), la ville est à présent considérée comme levier du développement national et dépositaire des ambitions d'insertion régionale et mondiale du pays (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 4-3). L'entrée du Việt Nam dans l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (Asean) en 1995, puis à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 2007, est venue conforter le rôle de centre économique joué par Hồ Chí Minh Ville[13].

Le paysage urbain connaît alors des mutations très rapides, parfois radicales, sous le triple effet des programmes d'aménagement portés par les autorités de la ville-province, des investissements étrangers de plus en plus conséquents et des interventions – plus ou moins formalisées – des habitants. Métropole émergente, aux fonctions encore incomplètes, Hồ Chí Minh Ville demeure aujourd'hui en quête de modèles urbains à interpréter pour incarner ses nouvelles ambitions, dans le contexte politique dichotomique du « socialisme à économie de marché ».

Les autorités urbaines sont alors confrontées à un double impératif. Celui de la régularisation d'une ville du Sud à l'histoire politique instable, où la pauvreté urbaine, la variété des statuts administratifs des habitants et l'économie informelle demeurent des enjeux de taille. Dans le même temps, il s'agit d'assurer la construction métropolitaine et de répondre aux injonctions de compétitivité économique et de développement durable nouvellement portées par les acteurs internationaux, investisseurs ou acteurs de l'aide publique au développement (APD). Des acteurs étrangers se sont en effet invités dans le champ de la production urbaine, mais également dans celui de sa conception, sur le plan de l'« idéalité » (Osmont *et al.,* 2008). Les discours sur la « modernité urbaine » se multiplient et les campagnes de propagande invitent les habitants à promouvoir une « ville verte, civilisée, moderne » (*xanh, văn minh, hiện đại*).

[12] Le VI[ème] Congrès du Parti communiste vietnamien, organisé en décembre 1986, constitue le moment symbolique de la décision de l'ouverture à l'économie de marché et la déclaration du *Đổi Mới*. Mais il faut attendre les décrets des années 1990 pour que cette ouverture soit progressivement effective. Le *Đổi Mới* peut être envisagé en trois phases : la première (1986-1989) concerne la privatisation du secteur économique (décollectivisation des terres agricoles, ouverture aux Investissements directs étrangers (IDE) par exemple), la seconde (1990-1991) concerne la politique monétaire et la possibilité pour les banques étrangères d'opérer sur le sol vietnamien et la dernière (depuis 1991) entérine l'abandon du socialisme sur le plan économique, avec le rétablissement de la propriété privée et l'autorisation des sociétés par actions (Wust e*t al*., 2004 : 19).

[13] Un rapport de la société de conseil en immobilier d'entreprise CB Richard Ellis Vietnam évalue le taux de croissance économique du Việt Nam à 5,8 % pour l'année 2011 alors que le taux de croissance économique de la seule Hồ Chí Minh Ville atteint 10,2 % (CB Richard Ellis Vietnam, 2011).

Le foisonnement des discours sur la « modernité » urbaine

La « modernité » (*hiện đại)* est devenu le maître mot des autorités urbaines de la ville-province d'Hồ Chí Minh : il constitue par exemple un leitmotiv du schéma directeur de 2008 et justifie tous les projets d'aménagement et de renouvellement urbain, sans que jamais la notion ne soit réellement définie et précisée.

La modernité prônée par les autorités est en grande partie rêvée et se définit en creux, par le rejet d'une croissance urbaine spontanée et non maîtrisée, comme ce fut le cas durant les dernières décennies. Il ne s'agit pas réellement d'innover comme le terme de « modernité » le laisserait supposer mais de « rattraper » certains standards internationaux supposés incarner la modernité et même la « civilisation » (*văn minh*), les deux termes étant toujours associés dans les discours des autorités vietnamiennes. La rapidité des mutations urbaines connues par le pays depuis les réformes du « Renouveau » explique en grande partie ce sentiment partagé d'être entré dans une nouvelle phase de modernisation, c'est à dire dans un temps exceptionnel de mutations urbaines, appelant en retour des mutations d'ordre sociétal et des changements dans les pratiques de la ville.

De ce point de vue, les discours sur la modernisation urbaine au Việt Nam sont à rapprocher du cas des villes chinoises qui renouent également avec l'idée de modernité depuis les réformes de l'ouverture engagées dès la fin des années 1970, en redonnant à la ville la place centrale qu'elle avait occupée lors de la période des concessions étrangères, autre temps analysé au prisme de la rencontre avec la modernité (Sanjuan, 2010). La modernité contemporaine passe alors par un certain nombre de vecteurs, tels que les nouvelles échelles des organismes urbains, mais également du bâti et des infrastructures. Comme dans toutes les métropoles d'Asie-Pacifique, une course à la hauteur des bâtiments s'engage et symbolise tout à la fois le « renouveau » urbain et la capacité d'une métropole en devenir comme Hồ Chí Minh Ville à intégrer pleinement les circuits économiques de la mondialisation et à se positionner en acteur du système-monde.

L'inflation de cette terminologie de la modernité dans les discours des acteurs politiques vietnamiens pose en revanche un certain nombre de difficultés méthodologiques. Tout d'abord, les attributs de la modernité urbaine mis en avant par les autorités de la ville-province de Hồ Chí Minh correspondent souvent davantage à ceux du modernisme et du fonctionnalisme, hérités des années 1930, que de la « post-modernité » ou de la « surmodernité » (Augé, 1992) revendiquées comme nouvelles grilles de lecture des métropoles contemporaines.

Par ailleurs, l'idée de « modernité » a tendance à réifier des réalités profondément hybrides et multiples (Latour, 1991). Elle tend alors à renvoyer dos à dos un avant et un

après, occultant la force des continuités et la complexité des temporalités dans les processus de transformations urbaines. De ce point de vue, le concept de « modernité » renvoie à la thématique de la « transition », autre grille de lecture dominante pour analyser les mutations socio-économiques du Việt Nam contemporain.

Parler de « transition » donne en effet à penser que les autorités vietnamiennes ont orchestré le passage d'un état à un autre, alors même que les textes officiels précisent que les réformes doivent permettre un « Renouveau » – traduction littérale de l'expression *Đổi Mới* – du communisme. Cette idée de rénovation implique fondamentalement une forme de continuité – il s'agit de partir de l'existant pour penser la nouveauté – contrairement au terme de « transition », davantage employé par les observateurs extérieurs, qui traduit « le passage d'un état à un autre » (TLF, 2002). Sans remettre en cause les profondes évolutions générées par les réformes du Renouveau au Việt Nam, au terme de « transition » sans doute faut-il préférer celui de « transformation » ou « d'évolution », plus neutres et moins déterminés idéologiquement.

La voirie au service de la construction métropolitaine

Les nouvelles mobilités et la motorisation exponentielle des ménages ont contribué à ériger le risque de saturation du réseau urbain en enjeu principal de la modernisation de Hồ Chí Minh Ville. La croissance démographique accélérée de la ville – en grande partie liée aux apports migratoires – s'est en effet traduit par une extension des zones industrielles et urbanisées en périphérie. Cette évolution a contribué à une explosion des mobilités intra-urbaines, à laquelle les autorités n'étaient pas préparées. La progressive déconnexion de l'habitat et des lieux d'activités alimente également cette tendance (Gubry et Lê Hô Phong, 2010). Ces mobilités sont aujourd'hui assurées à plus de 75 % par le recours à la moto, alors que les transports en commun assurent moins de 5 % des déplacements. On dénombre plus de quatre millions de motos dans les rues de la ville et déjà plus de 450 000 voitures (département des Transports et des communications, 2010).

Dans ce contexte, la rénovation et l'extension de la voirie constituent le fer de lance des politiques publiques et le premier poste d'intervention de l'aide publique au développement (Cerise *et al*., 2004 : 10). La fluidité du trafic constitue en effet un impératif pour le bon fonctionnement de l'économie de marché, requérant une mise en contact efficace des produits et des marchés. La ville congestionnée, celle du partage de la voirie et des frottements entre les différents usagers, est alors opposée à la vision d'une ville

fonctionnelle, celle des flux séparés et régulés[14].

Métro, autoroutes urbaines, grands ouvrages d'entrée de ville et nouvelles zones périphériques organisées autour d'une voirie aux échelles nouvelles constituent les projets les plus emblématiques de Hồ Chí Minh Ville faisant route vers la « modernité » et sont conçus comme autant de marqueurs métropolitains. Bien que beaucoup moins documentée et peu mise en avant dans le discours des autorités urbaines, la modernisation de la voirie est également à l'œuvre dans la ville des ruelles héritées, que les autorités tentent d'adapter aux nouveaux besoins en programmant des élargissements.

Dans le contexte actuel de progressive saturation de la voirie, les ruelles jouent de plus en plus un rôle de dérivatif, spontanément empruntées par les citadins pour éviter les artères saturées aux heures de pointe – le matin de 7 h 30 à 9 h et le soir à partir de 17 h. De voies de desserte et de structuration de la vie locale, les ruelles se voient alors attribuer la nouvelle fonction de voies de transit, à l'échelle de la ville. Cette tendance a peu à peu été encouragée et encadrée par les autorités, pour pallier le manque de voies secondaires. Des règlements ont par exemple été imposés pour que les ruelles traversantes soient limitées à des usages circulatoires. Cette réponse par la réglementation s'est ensuite accompagnée d'une volonté de transformation du cadre physique des ruelles, que les autorités urbaines ont décidé d'élargir, dans l'ensemble de l'agglomération.

Malgré l'envergure modeste de la restructuration urbaine envisagée dans les quartiers de ruelles, l'analyse de ce projet d'élargissement (*Quy hoạch việc mở hẻm*) permet de mettre à jour à la fois les facteurs de dysfonctionnement du réseau viaire et la conception contemporaine de la rue portée par les autorités vietnamiennes[15]. Au-delà des enjeux officiels mis en avant pour justifier et promouvoir le programme d'élargissement des ruelles, ce projet est révélateur d'enjeux croisés plus officieux, ayant trait à la valorisation foncière, à la régularisation des statuts administratifs des citadins et à l'édification idéologique de la « ville civilisée et moderne » (*văn minh đô thị, đô thị hiện đại*). En ce sens, le projet d'élargissement des ruelles offre un cadre d'analyse privilégié pour appréhender à une échelle fine les mutations métropolitaines à l'œuvre à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui.

---

[14] L'injonction des pouvoirs publics vietnamiens à faire de Hồ Chí Minh Ville une « métropole fonctionnelle » figure en premier lieu dans le schéma directeur de 2008, confortée par la convocation de figures urbaines tutélaires comme Singapour et Pudong. De ces modèles, les responsables du département d'Architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville (Dupa) convoitent l'efficacité des flux régulés par la séparation des fonctions urbaines et l'implantation d'infrastructures de grand gabarit (Entretien avec Huỳnh Xuân Thụm directeur du Planic – service de la planification au sein du département d'Architecture et d'urbanisme –, le 7 juillet 2010).

[15] Ce projet d'élargissement figurait déjà dans le schéma directeur de 1998 mais il a longtemps tardé à être mis en œuvre. Dorénavant, c'est la directive 88 du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville (88/2007/QĐ-UBND), promulguée en 2007, qui sert de cadre référentiel.

De la trame viaire aux espaces publics : une problématique de recherche duale

Des ruelles envisagées à l'articulation entre réseau et territoire

L'analyse géographique des ruelles à Hồ Chí Minh Ville proposée par cette recherche s'articule autour de deux problématiques imbriquées. Il s'agit tout d'abord de mettre en avant le caractère dynamique de la rue comme forme urbaine et de proposer une grille d'interprétation de ses évolutions contemporaines, d'un point de vue typo-morphologique. Ce questionnement cherche ainsi à explorer le sens donné à modernité urbaine dans le Việt Nam contemporain et les modalités particulières de mise en œuvre du renouvellement urbain dans le contexte du socialisme à économie de marché.

Quels sont les mécanismes de production et de recomposition spatiales des espaces publics – dans une ville où le réseau des ruelles en constitue l'armature dominante – ainsi que leur réception et leurs réappropriations par les citadins ? Quel est par ailleurs le statut accordé aux tissus urbains hérités ? Comment se réinvente alors la riveraineté le long de ruelles élargies et « modernisées » ? Les dynamiques foncières et immobilières, méritent d'être analysées, tout comme les dynamiques socio-spatiales engendrées par les projets d'élargissement.

À ce premier axe de réflexion sur le renouvellement du tissu urbain s'articule un questionnement sur l'évolution du statut d'espace public de la rue, dans un contexte de construction métropolitaine et de modernisation volontariste des figures structurantes de la ville. Cette approche doit permettre de décrypter l'émergence de nouveaux rapports entre le « public » et le « privé » à Hồ Chí Minh Ville, et de réinterroger l'évolution du continuum qui prévalait historiquement entre ces catégories. Les processus de politisation et de dépolitisation de l'espace public dans un pays autoritaire, où la rue constitue la plus petite échelle de gestion urbaine et de surveillance des populations, sont également en jeu. De ce point de vue, ce travail de thèse se positionne dans le courant de recherche visant à réhabiliter l'échelle locale dans la compréhension du fonctionnement du pouvoir étatique au Việt Nam.

Une géographie de la ville ordinaire : les quartiers péricentraux pour terrain d'étude

Pour répondre à ces problématiques de recherche, j'ai fait le choix de l'analyse de la quotidienneté urbaine, en centrant mon étude sur la figure ordinaire de la ruelle. À maintes reprises durant les entretiens, les autorités de la ville-province de Hồ Chí Minh en charge

du développement urbain m'ont interrogée sur ce choix, paradoxal à leurs yeux : analyser la modernisation urbaine par une forme banale et héritée[16]. Envisagées dans la profondeur de leurs parcelles riveraines, les ruelles présentent en effet la richesse propre aux « voies territorialisées », intimement liées aux territoires qu'elles desservent et structurent (Brès, 2006). Elles constituent par ailleurs le cœur de l'armature urbaine de Hồ Chí Minh Ville et le cadre de vie de la grande majorité des citadins. Leur représentativité de l'identité de la ville ne semble donc pas à démontrer, malgré une absence notable de représentation cartographique, liée en partie à l'échelle de ces voies extrêmement étroites, parfois couvertes par les bordures des toitures des constructions riveraines. Le recours au cadastre permet seul d'avoir une idée précise de leur tracé.

Invisibles dans la cartographie urbaine, les ruelles sont aussi largement absentes dans le discours des autorités de la ville-province, pour qui elles symbolisent un passé à l'antithèse de la modernité urbaine. Les arguments hygiénistes et les discours sur la lutte contre la pauvreté sont souvent invoqués pour justifier le réaménagement des ruelles, voire leur disparition programmée. Pourtant, bien qu'étroites et souvent nées de la densification informelle des îlots, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville ne peuvent être assimilées à des espaces de pauvreté. Si certaines ruelles accueillent une population précaire, d'autres sont au contraire le lieu de résidence de la classe moyenne supérieure et accueillent des maisons cossues.

C'est l'un des enjeux de ce travail que de rendre compte de l'extrême diversité des types de ruelles de la ville, en croisant différents critères d'analyse, qu'ils soient morphologiques, économiques, culturels ou sociaux. Ce très dense réseau de ruelles n'a en effet encore donné lieu à aucune étude spécifique, excepté le travail de référence conduit par l'équipe du Cefurds, dans une perspective de sociologie urbaine, centré sur le référencement des « sous-cultures urbaines » propres aux quartiers de ruelles[17].

Le choix de l'échelle locale a également pour objectif d'analyser la mise en œuvre d'un projet de renouvellement urbain pensé et conçu par les autorités vietnamiennes, ne mettant en jeu les acteurs étrangers – notamment la Banque mondiale et diverses organisations non gouvernementales (ONG) – que de manière périphérique. Les travaux d'élargissement des ruelles constituent en effet un temps urbain particulier de mise en tension des acteurs locaux, de leurs intérêts propres et de leurs visions de la ville,

[16] Les représentants du département des Transports et des communications (DOTC), en particulier, n'ont cessé d'orienter leur propos sur les grands ouvrages en construction, que ce soit l'autoroute Est - Ouest (*Đại lộ Đông - Tây*), le tunnel et le pont du Thủ Thiêm, ou encore les grands axes menant au quartier sud de Phú Mỹ Hưng, plus connu sous le nom de Saigon South.

[17] Ce projet a permis la publication du seul ouvrage disponible à ce jour sur les ruelles de Hồ Chí Minh Ville : *Văn hoá hẻm phố Sài Gòn – thành phố Hồ Chí Minh* [La culture des ruelles de Saigon - Hồ Chí Minh Ville] (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007).

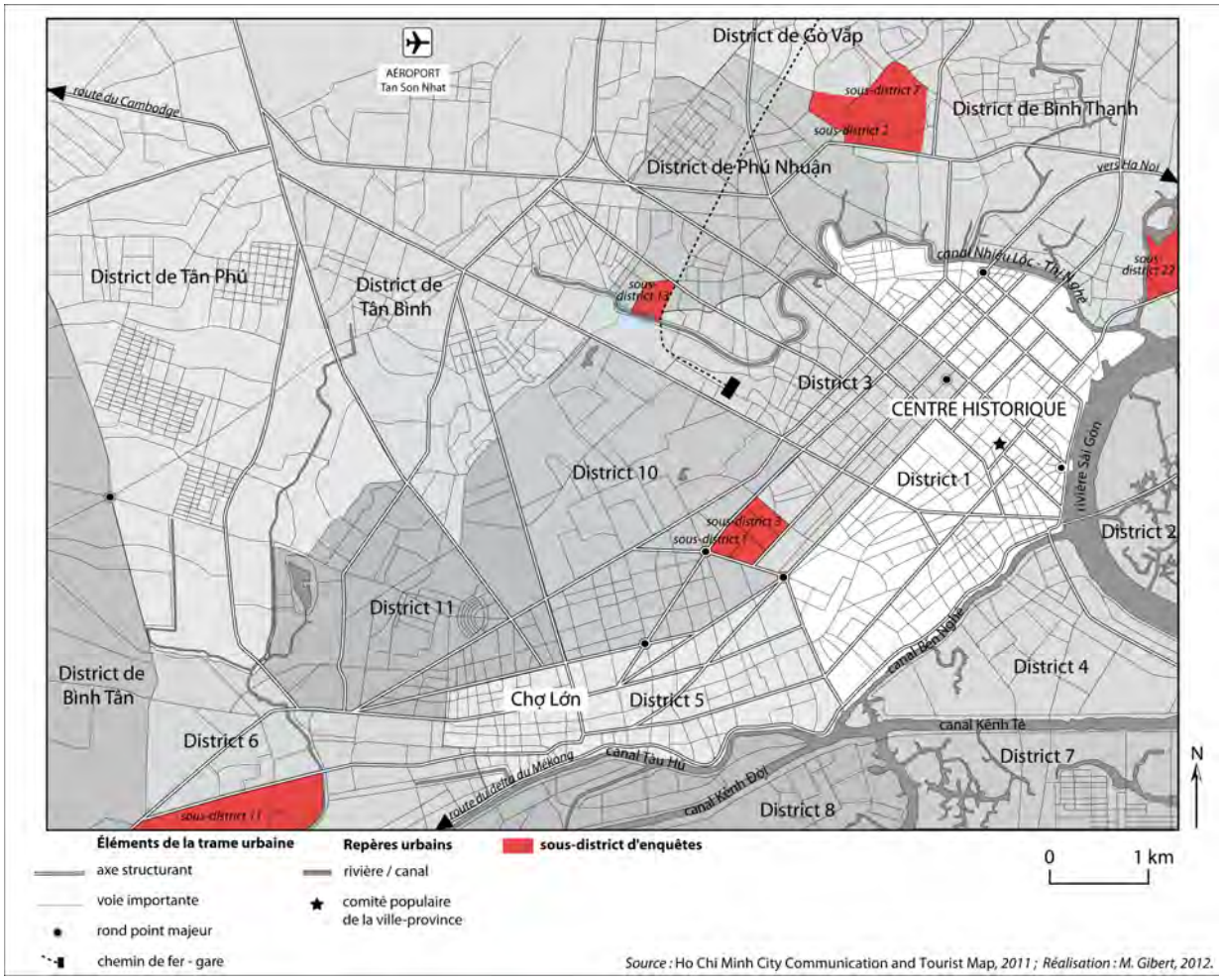
particulièrement éclairant pour envisager le fonctionnement quotidien du « centralisme démocratique » vietnamien.

On trouve des réseaux de ruelles dans l'ensemble de l'agglomération de Hồ Chí Minh Ville, y compris dans les franges périurbaines au développement plus récent. Pour mener cette étude, j'ai cependant choisi de restreindre mes investigations aux ruelles du péricentre. Par ce terme, j'entends qualifier les espaces urbains localisés à l'interface entre les noyaux historiques hérités de la période sino-coloniale – qui correspondent aujourd'hui d'une part au district 1 et au nord du district 3, et au district 5 de Chợ Lớn – et les espaces périurbains, récemment urbanisés et densifiés. Mes analyses ont ainsi été conduites dans les districts urbains hérités de Phú Nhuận, Bình Thạnh, du district 3 et du district 6 (carte 4).

L'histoire urbaine particulière du district 1 et les fonctions de centralité urbaine qui lui sont aujourd'hui affectés font en effet des ruelles de ce district des cas particuliers, simplement évoqués à titre informatif et de comparaison. Quant au district 5 de Chợ Lớn, les ruelles y sont très nombreuses, mais elles fonctionnent sur le modèle social des corporations, très différemment du reste de la ville, en lien avec la culture chinoise qui en est à l'origine (Huon de Kermadec, 1955 ; Gédéon 1999). La compréhension fine des processus à l'œuvre dans les ruelles de ce quartier nécessiterait une étude spécifique.

La sélection de districts péricentraux s'explique par la volonté de décrypter les évolutions contemporaines de la ville héritée. Les quartiers très denses qu'ils accueillent ont déjà connu plusieurs décennies d'évolution et différents cycles de transformation, donnant aux ruelles un caractère de palimpseste plus marqué que dans les quartiers de périphérie plus récemment densifiés et bâtis et exclus à ce titre de l'étude. Des observations de terrain ont cependant été occasionnellement menées en périphérie urbaine, notamment dans les districts 2, 9, ou de Tân Bình, à des fins de comparaison.

Carte 4. La localisation des quartiers d'étude dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville



Dans les districts péricentraux, les quartiers et ruelles ayant donné lieu à des observations et enquêtes systématiques ont été sélectionnés en croisant différents critères. Il ne s'agissait aucunement de proposer une monographie des ruelles à Hồ Chí Minh Ville, mais bien de mener une analyse en termes de processus d'évolution de l'objet d'étude. Aussi ai-je prioritairement sélectionné des ruelles en cours de réaménagement au moment de mes séjours de recherche. J'ai complété cet échantillon central en y adjoignant des « quartiers témoins », où l'élargissement des ruelles n'avait pas encore eu lieu ou était déjà achevé.

Par ailleurs, j'ai pris soin de sélectionner des quartiers de ruelles soumis à des régimes d'acteurs différents dans la conduite des travaux d'élargissement. Ce sont en effet les autorités de districts qui ont en charge le financement et la gestion de l'élargissement dans les sous-districts 13 et 7 du district de Phú Nhuận, alors que le sous-district 22 du district de Bình Thạnh et le sous-district 11 du district 6 relèvent d'un financement de la

Banque mondiale, par l'intermédiaire d'une unité de gestion de projet[18] (*Project Management Unit*).

Par ailleurs, le sous-district 22 de Bình Thạnh présente l'intérêt d'avoir été défini comme une « entrée de ville » dans le schéma directeur à horizon 2025, en lien avec la future implantation d'une station de métro stratégique. Ce n'est nullement le cas du district de Phú Nhuận, rendant alors intéressante la comparaison entre les deux cas de figure.

Le sud du district 3, également retenu pour l'étude, permet de prendre en compte le cas de ruelles héritées de la période coloniale, qu'elles aient été planifiées (sous-district 3) ou soient nées d'une appropriation informelle (sous-district 1). Enfin, le district 6 constitue le plus paupérisé de mes terrains d'enquêtes. Il a ainsi accueilli un projet pilote de réhabilitation urbaine en partie financé par des programmes d'aide publique au développement, impliquant la mise à niveau de ses ruelles.

La sélection de ces quartiers de ruelles pour mener mes analyses est intervenue au terme d'une année de séjour à Hồ Chí Minh Ville, à en arpenter les ruelles, seule ou avec des étudiants, des travailleurs sociaux, des architectes, des amis. Au-delà des critères scientifiques qui ont présidé à ces choix – choix par ailleurs toujours hasardeux et qui constituent autant de paris –, il me semble important de préciser que l'accessibilité au terrain de l'enquête fut tout aussi déterminant. Mener des enquêtes auprès des habitants n'est possible qu'après autorisation des autorités de districts et de sous-districts. Aussi ai-je également favorisé les ruelles où une connaissance était à même de se porter garant de mon travail. Cette démarche fait partie des « conditions de production » de cette recherche.

Les conditions de production de la recherche et la démarche méthodologique

La genèse du projet de recherche : accéder au terrain vietnamien

La formulation de la problématique de cette recherche s'est inscrite dans une temporalité plus longue que celle des cinq années de formation doctorale.

Mon engagement durant neuf mois en 2008, en qualité de stagiaire, au sein du Programme de développement urbain et environnemental (*Urban Environmental Planning*

[18] Créées sous l'impulsion des bailleurs de fonds, qui appelaient au suivi des fonds engagés, ces structures *ad hoc* viennent supplanter les structures existantes, au nom d'une efficacité plus grande. Ce type d'entités date de 1993 : il s'agit d'interfaces entre les autorités vietnamiennes et les acteurs de l'aide publique au développement. Le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville et la Banque mondiale ont ainsi monté en 2004 une unité de projet sous le nom de HUUP (*Ho Chi Minh City Urban Upgrading Project*), dans le cadre du projet de réhabilitation des ruelles de la ville.

Programme - UEPP) à Hồ Chí Minh Ville, fut déterminant dans la poursuite de mes recherches au Việt Nam. Ce programme, porté et financé conjointement par l'Union européenne (UE) et le ministère vietnamien de la Construction (Moc), comportait en notamment un volet de coopération avec l'Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville (HCM-UARC), visant à recomposer les maquettes pédagogiques de la licence d'urbanisme, en y introduisant de nouveaux enseignements. Parmi les nouvelles thématiques figurait le module de cours « making places », dédié à la réflexion sur les espaces publics, auquel j'ai été affectée, conjointement avec un professeur d'urbanisme vietnamien.

Le fait de préparer et de dispenser des enseignements d'histoire urbaine, de sciences sociales et d'aménagement à des étudiants vietnamiens, m'a ainsi offert une place d'observatrice privilégiée des débats autour de la représentation des espaces publics et des qualités attribuées aux espaces urbains au Việt Nam aujourd'hui. Les débats lors des comités de pilotage du projet, comme les travaux d'étudiants réalisés dans ce cadre, ont constitué autant de précieux matériaux de recherche. L'encadrement de sorties de terrain avec les étudiants m'a également permis de décentrer mon rapport à la ville et d'en explorer les facettes les moins visibles.

En ce sens, ce stage a constitué une véritable expérience d'« observation participante ». Il m'a donné accès, sur un temps relativement long, au fonctionnement du champ de l'urbanisme au Việt Nam, en me permettant d'appréhender de manière directe et collaborative l'ensemble du réseau d'acteurs qui gravite autour de la formation des futurs architectes et urbanistes du pays.

Ce réseau est composé à la fois de représentants de la sphère privée – membres de cabinets d'architecture et d'urbanisme, promoteurs immobiliers, ingénieurs dans des bureaux d'études etc. – mais aussi de fonctionnaires des différents départements de gestion de la ville-province, et de représentants des autorités de districts[19]. Ces contacts se sont révélés essentiel dans la conduite de mes recherches doctorales, notamment pour diversifier les sources de mes entretiens, et pour obtenir des autorisations d'enquêtes auprès des autorités de la ville. Cette expérience de terrain en amont de la recherche m'a permis d'engager sur la durée des relations de confiance, propices à l'échange d'idées et de points de vue beaucoup plus ouverts et diversifiés que ne le sont les discours souvent convenus des représentants officiels du régime vietnamien.

Ce premier séjour fut aussi l'occasion de collecter de nombreux articles de presse, mais également de photographies, en amont de ce qui allait devenir mon sujet de doctorat.

[19] Il n'est pas rare de rencontrer des personnes appartenant conjointement aux deux sphères.

Ce recul temporel, même court, reste précieux dans une ville connaissant des mutations extrêmement rapides.

La réalisation d'un master 2 recherche intitulé « La rue dans ses choix de développement à Hồ Chí Minh Ville » s'est accompagnée d'un nouveau séjour au Việt Nam, durant cinq semaines, en février et mars 2009, me permettant de réactiver mes réseaux de connaissance dans le domaine des études urbaines et de poser les bases, notamment théoriques, de mon futur sujet de thèse. Deux années se sont donc écoulées entre mon premier séjour au Việt Nam et le dépôt de mon projet de thèse. Temps que j'ai pu mettre à profit en commençant l'apprentissage de la langue vietnamienne, à Hồ Chí Minh Ville, puis à l'Institut des langues et des civilisations orientales de Paris (Inalco). Cet apprentissage de la langue, même imparfait, fut un élément central pour la mise en œuvre de ma méthodologie de recherche, largement fondée sur la conduite d'observations participantes, d'entretiens et sur l'étude de documents d'urbanisme locaux.

Ces temps préparatoires, en amont de la conduite de la thèse, furent également consacrés à la mise en place d'un travail bibliographique, au sein duquel je tenais à donner la plus grande place possible aux productions locales, vietnamiennes ou asiatiques. Mes enseignants de l'Inalco ont constitué de précieux alliés dans l'accès et l'aide à la lecture des sources vietnamiennes. Par ailleurs, trois courts séjours à Singapour m'ont permis d'accéder à la bibliothèque de l'institut de recherches sur l'Asie (*Asian Research Institute* - Ari) et d'y échanger avec des chercheurs de la région Sud-est asiatique.

Mener des travaux de recherche au Việt Nam a par ailleurs nécessité de lever un certain nombre de barrières, notamment administratives. La possibilité de mener des enquêtes dans les rues, ou auprès des autorités urbaines, requiert en effet un rattachement officiel à une institution de recherche vietnamienne, se portant garante des activités du chercheur. La diversité des rattachements institutionnels dont j'ai pu bénéficier durant mes différents séjours de recherche doctorale est ainsi venue nourrir l'approche pluridisciplinaire de mon objet d'étude.

De janvier à août 2010, j'ai été rattachée au département de Géographie de l'Université de sciences sociales et humaines de Hồ Chí Minh Ville (HCM-USSH), dirigé par Ngô Thanh Loan. En décembre 2010, j'ai ensuite été accueillie, de manière moins formalisée, au sein du Paddi, organisme de coopération décentralisée en urbanisme de la région Rhône-Alpes. Au cours de l'ensemble de mes séjours de recherche, j'ai par ailleurs

eu l'occasion d'assister à de nombreux ateliers de formation du Paddi[20]. Ces temps d'échanges et de retours d'expériences furent extrêmement riches et m'ont permis de me familiariser avec le contexte réglementaire vietnamien et surtout de recueillir, de manière tout à fait privilégiée, la parole d'acteurs locaux difficilement accessibles[21].

Enfin, j'ai été rattachée au Centre d'Études Urbaines et de Développement (*Center For Urban Studies and Development* – Cefurds), entre juin et octobre 2011, sous la direction du professeur Tôn Nữ Quỳnh Trân. Cette dernière m'a notamment donné accès aux archives et matériaux d'enquêtes, menées entre 2002 et 2006, dans le cadre du projet de publication de l'ouvrage *Văn hoá hẻm phố Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh* [La culture des ruelles de Saigon - Ho Chi Minh Ville] (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007). Cet accès a permis, dans une certaine mesure, de pallier l'une des difficultés centrales de ce projet de recherche, à savoir les décalages de temporalité entre le temps d'une recherche doctorale et celui de la réalisation de projets urbains, fussent-ils d'envergure limitée.

L'un des objectifs de cette thèse était en effet de suivre des projets d'élargissement de ruelles du début à la fin des travaux. Ce fut parfois possible, comme dans le sous-district 13 du district de Phú Nhuận. Dans les autres cas, j'ai eu recours aux relevés effectués par l'équipe du Cefurds, afin de mener des comparaisons avec la situation cinq à sept années plus tard.

Durant mes séjours de recherche, je fus donc tour à tour accueillie dans des départements de géographie, d'urbanisme et de sociologie urbaine, et j'ai été amenée à continuer de dispenser des cours à l'université d'urbanisme et d'architecture de Hồ Chí Minh Ville. L'interdisciplinarité fut donc avant tout expérimentée, avant de donner lieu à une réflexion méthodologique. La rue, telle que je souhaitais l'envisager comme objet de recherche, c'est-à-dire à la fois comme élément d'une trame viaire en mutation et comme espace public, nécessitait en effet de croiser les approches de l'urbanisme et des sciences sociales.

Le positionnement méthodologique : des observations sur la longue durée aux entretiens croisés

La conduite de cette recherche s'inscrit dans une démarche résolument qualitative et souvent inductive ; elle doit beaucoup aux longs séjours passés à Hồ Chí Minh Ville.

[20] Ces ateliers réunissent un expert français, des membres des services techniques de Hồ Chí Minh Ville, ainsi que des représentants des districts et de sous-districts, autour d'une thématique d'aménagement reconnue comme importante à Hồ Chí Minh Ville.

[21] La liste des ateliers auxquels j'ai eu l'occasion d'assister entre janvier 2008 et octobre 2011 est précisé dans les ressources bibliographiques.

La formalisation des temps d'observation

Les temps d'observations ont constitué les bases de l'élaboration de mon questionnement et de mon raisonnement scientifique. Mes innombrables déambulations dans les ruelles de la ville à des fins de repérage, d'appropriation des lieux et de compréhension des pratiques locales ont été menées à des heures variées de la journée, durant des temps ordinaires ou plus spécifiques, tels que le nouvel an ou la fête nationale. Elles ont abouti à une connaissance intime de la ville et de ses quartiers hérités. Les réflexions de Walter Benjamin (Benjamin, 1978 et 1989) ou de Régine Robin (Robin, 2009) sur la figure du flâneur ont beaucoup occupé mes pensées, notamment pour prendre le recul sur mon statut d'étrangère dans une ville, ayant donné lieu à une littérature souvent exotique ou tout au moins pittoresque (Duras, 1968 : 145 et 1984 ; Do and Tarr, 2008).

Walter Benjamin a forgé le concept de « ville-constellation » pour évoquer les images de la ville qui s'ajustent comme les éléments d'un montage cinématographique devant les yeux du passant. Ce concept permet de cerner la démarche du chercheur étranger arpentant Hồ Chí Minh Ville, dont le regard est sollicité par des éléments nouveaux, lui « faisant signe » de manière arbitraire (Benjamin, 1978 ; Ratouis, 1992).

> « La rue se joue par le rapprochement d'images et de leurs échos impromptus, sur une perspective qui se jouerait de la linéarité » (Ratouis, 1992 : 72).

Ces temps d'observations sont intervenus à toutes les étapes de mon travail et ont donné lieu en fin de parcours à la formalisation de sessions d'observations fixes, sur une durée continue d'environ seize heures (de 6 h du matin à 22 h), dans différentes ruelles de la ville. Cette démarche avait comme objectif principal de rendre compte des rythmes urbains différenciés des ruelles, en fonction des heures de la journée, et de comprendre les modalités d'articulation des acteurs et activités. Toutes ces observations, mobiles ou fixes, ont donné lieu à des relevés typo-morphologiques et à la prise de nombreux clichés photographiques. Les photographies présentées dans le cadre de ce travail ont des visées allant bien au-delà de leur vertu illustrative : elles constituent un matériau de recherche que j'ai cherché à valoriser en tant que tel.

La conduite d'entretiens croisés

Les analyses de ce travail sont très largement nourries des 210 entretiens semi-directifs – ce qui représentent environ 40 entretiens par quartier d'étude –, qui ont pu être conduits auprès

des riverains des ruelles[22]. L'échantillonnage des ménages interrogés s'est opéré par tirage au sort, à partir des cadastres obtenus pour chacun des quartiers. Quand aucun des membres du ménage n'était disponible, l'entretien a été systématiquement reporté sur la maison voisine. Conduits en journée et en semaine, il faut signaler que près de 70 % des répondants furent des femmes. Ces entretiens ont été menés en vietnamien, et toujours accompagnés d'étudiants en architecture et urbanisme, facilitant à la fois la compréhension linguistique, mais aussi l'accès aux personnes interrogées, rapidement mises en confiance par mon statut d'enseignante. Conduits à partir d'une grille commune, les entretiens se voulaient le plus ouverts possibles et ont donné lieu à des échanges souvent très riches, mais se prêtant peu à un traitement quantitatif.

Les entretiens, d'une durée moyenne de 45 minutes, cherchaient dans un premier temps à appréhender la trajectoire résidentielle des riverains, mais également leurs pratiques mobilitaires quotidiennes. Un deuxième temps était consacré à la représentation de la vie locale dans leur ruelle, ses atouts et ses contraintes. Enfin, le dernier temps de l'entretien était consacré à l'appréhension de l'avenir de la ruelle, en vue des projets d'élargissement programmés par les autorités. Ce dernier aspect s'est souvent révélé plus problématique. Les autorités de sous-districts – qui ont souvent tenu à contrôler ma grille de questions – refusaient par exemple que soit abordée la question des indemnisations foncières dans le cadre de ce projet[23]. La demande de récits et retours d'expériences concernant les réunions locales organisées autour du projet d'élargissement ont également pu créer un malaise pour des riverains subissant un contrôle social extrêmement fort.

Ces entretiens auprès de la population citadine, conduits en 2010 et 2011, ont été complétés par des entretiens individuels auprès des acteurs – publics et, dans une moindre mesure, privés – de l'urbain à Hồ Chí Minh Ville[24].

J'ai ainsi rencontré et interviewé, à au moins deux reprises, des représentants des départements techniques de la ville suivants : département de la Construction (Doc), département des Transports et des communications (DOTC), département des Ressources naturelles et de l'environnement (Donre) et département de la Planification et de l'architecture (Dupa). La conduite de ces entretiens n'aurait pas été possible sans le rôle de

[22] La grille traduite en français des entretiens conduits auprès des riverains des ruelles figure en annexe.
[23] La série d'entretiens conduits au printemps 2010 fut la plus complexe à mener de ce point de vue, puisque les autorités locales étaient en cours de préparation du XI[e] Congrès national du Parti communiste vietnamien et ne tenaient pas à ce que le projet d'élargissement des ruelles soit abordé avec les riverains. Cette question fut donc souvent évoquée de manière informelle, en fin d'entretien, avec les riverains les plus ouverts à la discussion.
[24] La liste des entretiens les plus significatifs conduits dans le cadre de cette recherche est précisée dans les ressources bibliographiques.

relai joué par le Paddi, véritable passeur dans mon accès à ces acteurs directs de l'aménagement urbain à l'échelle de la ville-province.

J'ai également mené des entretiens auprès de représentants du Bureau de gestion urbaine (*Phòng quản lý đô thị*) dans les Comités populaires de districts (district 10, de Phú Nhuận, Bình Thạnh), mais également à l'échelle des sous-districts. Dans les ruelles où j'ai mené mes enquêtes auprès des riverains de manière systématisée, j'ai par ailleurs souvent réussi à rencontrer les chefs de ruelles. En parallèle, j'ai rencontré en juillet 2010 un responsable du Hồ Chí Minh City urban upgrading project (HUUP), dont le projet est co-financé par la Banque mondiale. Je n'ai malheureusement pu réitérer cette initiative en 2011, les acteurs du HUUP demeurant alors inaccessibles.

Ces paroles d'acteurs ont été confrontées à celles de représentants d'ONG concernées par les projets d'élargissement des ruelles. J'ai ainsi bénéficié de cinq entretiens avec un responsable de l'ONG Villes en transition[25] (VET) et de deux rencontres avec la directrice d'Enda-Việt Nam (*Environment and Development in Action*), Mme Lê Diệu Anh, ainsi que d'échanges avec des consultants de l'ONG Triangle Génération Humanitaire. Ces derniers ont mené en 2011, en partenariat avec le Paddi et l'Institut de recherche pour le développement de Hồ Chí Minh Ville[26] (HIDS), une enquête sur la pauvreté urbaine dans le district 8, dont ils ont bien voulu me communiquer les résultats. Des entretiens ont par ailleurs été menés auprès d'enseignants vietnamiens en architecture et urbanisme, de responsables d'agences d'architecture travaillant sur des projets de restructuration d'îlots, mais également auprès de deux promoteurs immobiliers.

Enfin, je dois souligner la richesse de mes rencontres avec des journalistes de la revue Saì Gòn Thiếp Thị, m'ayant conviée à plusieurs reprises à les accompagner dans leur travail d'investigation et ayant rendu possible ma rencontre avec l'écrivain et blogger Đô Trung Quân, mais également avec des peintres et collectionneurs faisant montre d'une vision décalée des ruelles, intéressante pour penser leur valeur culturelle et patrimoniale[27]. Mes séjours vietnamiens ont par ailleurs donné lieu à de nombreuses rencontres scientifiques avec des chercheurs étrangers, anthropologues, urbanistes ou géographes, qui

[25] L'ONG lyonnaise « Villes en transition » (VET) fut fondée en 1995 et mena ses premiers projets au Việt Nam, avant d'élargir son champ d'action à la Slovaquie, à Cuba et à la Roumanie. Elle a néanmoins cessé ses activités en 2010. VET est aujourd'hui devenu IDT Monde (Intégration, Territoire et Développement).

[26] Créé en 2008, l'HIDS est une structure de recherche et de formation directement rattachée au Comité populaire de la ville-province. Cet institut est issu de la fusion de l'ancien Institut de recherche en économie et sciences sociales et de l'Institut de planification urbaine. Il joue un rôle de consultant du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville en matière de développement économique et urbain.

[27] Les ateliers cinématographiques Varan m'ont par ailleurs donné accès à différents courts-métrages réalisés par de jeunes cinéastes vietnamiens, dont deux, réalisés à quatre ans d'intervalle, sont intitulés « La ruelle » (Nguyen Viêt, 2005, 2009).

ont indéniablement contribué à nourrir ma démarche et ont pu donner lieu à des publications intermédiaires communes (Waibel, 2013 et 2014).

Le recueil de sources écrites et leur traduction

Au-delà du recueil oral des discours des acteurs de la rue à Hồ Chí Minh Ville, ce travail a donné lieu à la traduction de textes législatifs et réglementaires, dans le domaine de la planification urbaine, de littérature grise et documents de projets, et de nombreux articles de presse en vietnamien – recueillis sur place dès mon premier séjour en 2008 et complétés par l'accès à l'historique de la revue de presse sur l'urbanisme effectuée par le Paddi, ainsi que par un recueil d'archives de presse par le biais d'Internet.

L'analyse s'appuie également sur quelques données quantitatives, notamment l'analyse des recensements généraux de la population de Hồ Chí Minh Ville de 1999 et 2009, mais il faut reconnaître que l'échelle d'analyse locale ne s'y prête pas aisément.

Enfin, les temps de recherche à Hồ Chí Minh Ville ont permis la collecte de différents types de documents cartographiques, venus compléter l'ensemble de cartes historiques de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville disponibles en France, en particulier grâce au travail de l'équipe de l'Institut parisien de recherche : architecture, urbanistique, société (Ipraus), de l'École française d'Extrême-Orient (Efeo) et du projet de cartographie interactive *Virtual Saigon* de l'Institut d'Asie Orientale (IAO) auquel il m'a été donné de participer.

Le texte de ce manuscrit s'organise en trois grandes parties, comportant chacune trois chapitres. La première partie inscrit l'objet d'étude dans le temps long de l'histoire urbaine et de la formalisation des espaces publics et du réseau de ruelles à Hồ Chí Minh Ville, à la fois sur le plan des représentations sociales et de la morphologie. Dans cette entreprise, j'ai systématiquement pris soin de replacer Hồ Chí Minh Ville dans le contexte régional plus large de l'Asie-Pacifique, afin de rendre compte de l'importance des circulations culturelles dans cette aire régionale et de mettre en exergue les caractéristiques propres au Việt Nam.

Le premier chapitre cherche à identifier ce qui fait « espace public » dans le contexte urbain vietnamien et souligne l'importance de la trame viaire comme espace social. Partant de ce constat, le deuxième chapitre propose une mise en perspective sur la genèse de la trame viaire de Hồ Chí Minh Ville et revient sur les conditions d'émergence de la figure de la ruelle. Le décryptage de l'organisation morphologique des îlots des districts péricentraux à l'étude est dédié au troisième chapitre, qui cherche à rendre compte

de la variété morphologique et architecturale des quartiers hérités.

La deuxième partie du texte est plus spécifiquement dédiée à la dimension de territoire et d'espace public des ruelles de Hồ Chí Minh Ville. La temporalité d'étude envisagée est celle de l'ordinaire et du quotidien urbain. Le chapitre 4 rend compte du fonctionnement des ruelles comme dispositif spatial intégré et de la variété des appropriations auxquelles elles donnent lieu. Le chapitre 5 envisage ensuite les ruelles sous l'angle des relations sociales qui s'y nouent, comme objet politique et comme unité de gestion urbaine. La ruelle est en effet un lieu d'interconnaissance et d'interdépendance, mais aussi de surveillance. Dans un contexte de construction métropolitaine, le chapitre 6 décrypte la remise en cause contemporaine du fonctionnement du dispositif spatial hérité de la ruelle, au nom d'impératifs croisés. Ces impératifs – d'ordres technique, sanitaire, social, administratif ou idéologique – ont en commun le fait de valoriser la fonction de réseau des ruelles, au détriment de leur inscription territoriale locale et de leur fonction d'espaces publics appropriés.

Enfin, la dernière partie est dédiée aux mutations accélérées que connaissent actuellement les quartiers de ruelles, sous le double effet des processus de métropolisation et des programmes volontaristes de rénovation urbaine portés par les autorités. Le chapitre 7 décrypte les enjeux institutionnels autour du projet d'élargissement, qui prévoit la modernisation et la rationalisation de l'ensemble du réseau de ruelles de la ville-province. Ce projet renvoie à la double échelle d'inscription des ruelles : de voies locales, gérées par les districts et les sous-districts, elles sont aujourd'hui envisagées comme autant d'éléments du réseau métropolitain, ce qui explique l'édiction d'une directive commune par les autorités de la ville-province. Venant encore complexifier le jeu des acteurs, la Banque mondiale intervient également dans ce projet. Le chapitre 8 analyse la réception et les modalités de mises en œuvre contrastées de ce projet d'élargissement des ruelles, dans chacun des sous-districts à l'étude. Le chapitre 9 en analyse enfin les effets, en termes de processus de gentrification et de recompositions des formes de la riveraineté. De ce point de vue, le suivi de la modernisation contemporaine des ruelles permet de décrypter des processus de métropolisation « en mode mineur » (Franck *et al.*, 2012). Ces derniers témoignent de la perpétuation des interventions croisées entre le planifié et le spontané, entre reprise en main de l'urbanisme réglementaire et opérationnel par les autorités et continuité du foisonnement des pratiques habitantes.

PREMIÈRE PARTIE

Les ruelles, une empreinte morphologique structurante

CHAPITRE 1

Les espaces publics urbains au Việt Nam : des mots et des lieux

It sometimes seems that at any given time during the day or evening, one half of the city's population is out shopping or sitting in some restaurant or coffee-shop, and that the other half is serving them from across the counter.

Roman Cybriwsky, *Tokyo, the Shogun's City at the XXIth Century*, 1998, J. Wiley & Sons, Chichester, p. 106-107.

Mais revenons à la rue ; car c'est dans la rue, ou au bord de la rue que la plupart des choses se passent. La rue, ici, est boutique, salon, lieu de promenade, terrain d'observation, que sais-je encore !

Gontran de Poncins, *D'une ville chinoise*, 1958, Actes Sud, Paris, p. 34.

Aujourd'hui internationalement utilisée et banalisée dans son emploi, la notion d'espace public n'est pas universelle dans son acception. Ce premier chapitre cherche à préciser ce qui fait espace public dans le Việt Nam contemporain, par un examen de la terminologie, et surtout des lieux et usages qui lui sont associés. L'objectif est de proposer une relecture décentrée des espaces publics en dehors de leur horizon historique de référence et de dépasser la vision dichotomique héritée d'une conception européenne, largement fondée sur le statut juridique des espaces urbains.

Dans cette entreprise, il m'a semblé important d'inscrire le Việt Nam dans le contexte plus large des circulations culturelles qui structurent l'Asie-Pacifique[1]. Les pays

[1] L'expression « Asie-Pacifique » témoigne du renouvellement terminologique dans le découpage géographique de l'aire culturelle asiatique depuis la fin du XX^{e} siècle. Issu du vocabulaire géopolitique, ce

de cette aire culturelle partagent en effet des pratiques communes de l'espace, fondées sur des représentations partagées, et des trajectoires historiques comparables, souvent marquées par le choc de la rencontre coloniale et, plus récemment, par l'insertion des pays aux circuits de la mondialisation. La prise en compte du temps long de l'histoire permet de mettre en évidence les hybridations qui se sont opérées à la faveur de ces contacts subis ou choisis, et la manière dont elles ont affecté la spatialité et l'usage des espaces urbains collectifs, avant même le recours à la catégorie d'espaces publics. Si les espaces publics vietnamiens furent fortement marqués par les apports extérieurs, ils furent également continuellement redéfinis par des conceptions et des usages locaux.

L'approche empirique et sensible ce qui fait « espace public » dans les villes d'Asie-Pacifique, et à Hồ Chí Minh Ville en particulier, révèle alors l'importance particulière de la rue, en terme d'accessibilité partagée et d'usages diversifiés. Ce constat établi, il s'agit alors d'envisager la conception vietnamienne de la figure urbaine de la rue, par la terminologie qui lui est associée, à la fois dans la culture populaire mais également dans la documentation technique récemment produite par les autorités centrales et provinciales. Si la forme de la rue est identifiable dans de nombreuses cultures, ses usages et ses représentations sont variables et demandent également à être explorés à des fins de décentrement de l'objet d'étude.

1. Désigner les espaces publics : l'entrée linguistique

L'un des premiers moyens de saisir le sens donné aux espaces publics dans des contextes culturels éloignés consiste à s'intéresser à la manière dont ils sont désignés dans la langue du pays concerné, car « l'homme construit aussi par ses langues les cadres nécessaires à la maîtrise conceptuelle de l'espace » (Hagège, 2005 : 251) et « les mots comme les objets servent à qualifier l'espace » (Segaud, 2007 : 77)[2].

vocable regroupe les États de l'Asie du Nord-Est et de l'Asie du Sud-Est, Birmanie incluse. Le Việt Nam se situant au carrefour entre l'Asie sinisée du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est – dans lequel le pays s'inscrit pleinement depuis son entrée à l'Asean en 1995 –, l'expression « Asie-Pacifique » rend bien compte de cette double appartenance.

[2] Cette démarche d'investigation par l'étude du langage est souvent employée pour envisager le sens de l'espace et ses représentations en Asie. C'est notamment le cas des travaux de Augustin Berque sur l'espace au Japon (1982), de Flora Blanchon (1993) ou de Robert Dulau dans sa compréhension de l'habiter tamoul par les champs lexicaux (1999).

1.1. Une double conception de l'espace public dans la langue vietnamienne

1.1.1. D'une conception juridique et normative…

On observe deux manières distinctes de désigner l'espace public en vietnamien. La première expression, *diện tích đất công cộng* – ou simplement *đất công cộng* – peut se traduire littéralement par « la superficie (*diện tích*) / des terres (*đất*) / publiques (*công cộng*) », sous-entendu « les terrains à usage public ». Ce vocable d'ordre technique est couramment utilisé dans les documents d'urbanisme, notamment dans les schémas directeurs des « nouvelles zones urbanisées » (*khu đô thị mới*), localisées dans les périphéries métropolitaines. Cette première manière de nommer l'espace public renvoie à un espace bidimensionnel, uniquement caractérisé par sa superficie, exprimée en mètres carrés, et dédié à de futurs usages publics dans un programme d'aménagement[3]. Cette expression ne présage cependant pas de la présence d'espaces ouverts. Au contraire, ces « terrains à usages publics » sont surtout destinés à accueillir des bâtiments, comme les établissement scolaires ou hospitaliers, mais également les locaux des Comités populaires. Dans cette approche, les espaces publics sont définis par le seul critère de leur statut juridique.

Cette première expression constitue une catégorie de classement du foncier urbain parmi d'autres, notamment les terres à usages commerciaux (*đất thương mại*), industriels (*đất công nghiệp*), résidentiels (*đất dân cư*) ou encore les espaces verts (*đất cây xanh*), qui font, de manière révélatrice, l'objet d'une catégorie distincte de celle des terrains à usage public. Cette importante sectorisation de la ressource foncière est révélatrice d'une logique de planification normative et arithmétique, reposant sur une politique de quotas, héritée de la période socialiste. La politique des espaces publics est alors réduite au fait de préserver un quota de mètres carrés dédiés aux bâtiments publics dans les schémas directeurs, en rapport avec la population urbaine de la zone concernée. Cette approche normative est cependant en train d'évoluer et de se diversifier, avec l'introduction de l'idée de planification stratégique, dont témoigne la loi sur la planification urbaine de 2010 (Quertamp *et al.*, 2013 : 19), et l'ouverture des autorités urbaines vietnamiennes à la notion de *design* urbain[4] (*thiết kế đô thị*). Ces évolutions récentes s'accompagnent d'une inflexion dans la conception urbanistique des espaces publics, que les autorités urbaines – guidées

[3] Dans les faits, cette expression désigne très souvent un espace public planifié et encore en projet ; mais elle peut néanmoins aussi indiquer un terrain où sont implantés des bâtiments publics existants – l'expression est dans ce cas *đất công cộng hiện hữu*.
[4] Ce concept fut introduit pour la première fois dans la loi sur la construction en 2003.

par les directives centrales du ministère de la Construction – cherchent à aborder de manière plus qualitative, sans pour autant abandonner la politique des quotas de terrains publics (Söderström et Geertman, 2012 : 11).

1.1.2. … à l'espace des pratiques sociales

La seconde manière de désigner les espaces publics en langue vietnamienne se réfère davantage à l'espace pratiqué par le public, par le biais des usages sociaux; elle est donc plus en accord avec la polysémie des expressions « espace public » en français ou « public space » en anglais. Il s'agit de *không gian công cộng*. L'espace (*không gian,* soit littéralement *le vide* / *la pièce*)[5] y est désigné de manière plus conceptuelle que *đất*, qui désigne la terre / le terrain. Étymologiquement, l'expression *không gian* correspond au vide entre deux éléments pleins, rendant davantage l'idée d'un espace appropriable. La langue vietnamienne opère donc une distinction entre les terrains dédiés aux bâtiments de la fonction publique dans les opérations d'aménagement et l'espace réellement pratiqué par un public[6].

L'expression *không gian công cộng* fut introduite dans le contexte colonial des années 1920 dans les universités d'architecture d'Indochine et fut continuellement enseignée depuis lors dans les formations en urbanisme et architecture au Việt Nam (Söderström et Geertman, 2012 : 5). Cette expression correspond à une traduction calquée sur l'expression française « espace public ». Elle reste aujourd'hui la plus couramment utilisée dans la traduction de documents en anglais ou en français, lorsqu'il s'agit de rendre le vocable « public space / espace public ». Au-delà des documents traduits depuis des langues étrangères, cette expression apparaît cependant peu dans les documents officiels vietnamiens, comme le code de l'urbanisme ou encore les schémas directeurs des grands organismes urbains[7]. On la trouve depuis 2003 dans les articles 3 et 10 de la loi sur la

[5] Ce terme d'origine sino-vietnamienne vient du chinois – dans sa prononciation en mandarin – *kōngjiān*, qui signifie également l'espace (le vide / l'entre-deux).

[6] On retrouve cette distinction entre espace public planifié et espace public du lien social dans la langue coréenne avec les expressions *konggong kongan* et *op'en sŭpe-isŭ*. *Konggong konggan* (public / société / vide / espace) se réfère aux espaces publics appartenant juridiquement à l'État. Mais, dans une approche plus sociale, on parle des *op'en sŭpe-isŭ* (espaces ouverts).

[7] L'aménagement des espaces publics n'est pas précisément discuté dans le schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville à horizon 2025 et ces derniers ne font pas l'objet d'une rubrique propre. On en trouve néanmoins mention dans la section 5-12 « Zoning-plan », qui prévoit une classe IV « special public use zone » pour l'emplacement des institutions, telles que les hôpitaux, les établissements militaires, les établissements universitaires et de recherche, les cimetières ou les zones logistiques de transport comme les gares routières. Il s'agit alors de la conception *diện tích đất công cộng* des espaces publics : des terrains destinés à accueillir des institutions publiques, sous contrôle étatique. La classe VI est par ailleurs intitulée « Green and open space » mais elle comprend uniquement les espaces verts (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 5-12 et 5-13).

construction (*Luật xây dựng n° 16/2003/QH11*) et depuis 2008 dans l'article 2.6.1 – dédié à la gestion des espaces verts en milieu urbain – du code vietnamien sur la planification et la construction (*Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về quy hoạch xây dựng – QCXDVN 01:2008/BXD*). Cependant, aucun de ces documents ne précise les espaces associés, ni les critères de qualification d'un espace dit « public ».

Dans les documents d'urbanisme comme dans la presse, l'espace public y est le plus souvent directement désigné par les différents lieux qui le composent : les parcs[8] (*công viên*), les espaces de circulation (*không gian giao thông*), les places[9] *(quản trường* ou *công trường*). Cette segmentation terminologique renvoie à la gestion encore très sectorielle des enjeux urbains au Việt Nam (Albrecht *et al*., 2010 : 21). Historiquement, il n'y a donc pas en vietnamien d'expression désignant l'ensemble des espaces publics et l'espace public n'est pas une catégorie de conception de la ville. Cet état de fait explique l'importante imprécision qui continue de caractériser la conception des espaces publics par les acteurs vietnamiens, qu'il s'agisse des autorités publiques ou des professionnels de l'urbanisme et de l'architecture. Cependant, à l'heure de l'ouverture des métropoles vietnamiennes aux circuits de la mondialisation et à de nouveaux modèles de gestion urbaine, le ministère de la Construction a récemment chargé l'agence de Développement urbain[10] de mettre au point une définition opérationnelle des espaces publics et d'en définir les critères constituants, en vue d'un renouvellement législatif (Söderström et Geertman, 2012 : 5). Cette initiative témoigne de l'enjeu que représentent l'aménagement et la gestion des espaces publics dans la construction métropolitaine contemporaine.

1.2. La diversification de l'emploi de la notion « d'espace public » à l'heure de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville

Les espaces publics connaissent actuellement un regain d'intérêt de la part des autorités urbaines vietnamiennes, notamment dans une perspective de mise en valeur patrimoniale et

[8] Dans sa thèse sur la nature à Hồ Chí Minh Ville, Nguyễn Thị Hạnh explique que l'expression composée « espaces verts » est assez récente au Việt Nam et encore peu employée, même dans les textes officiels, où apparaissent surtout les expression de « végétation » (*cây xanh*) et « parc » (*công viên*) (Nguyễn Thị Hạnh, 2010 : 9).

[9] Il existe deux expressions pour désigner « la place » en langue vietnamienne : *quảng trường* et *công trường*. La première met davantage l'accent sur les dimensions spatiales importantes de la place, alors que la seconde insiste sur son aspect public avec le terme *công* – cette seconde expression peut par ailleurs désigner une zone de travaux. *Quảng trường* constitue un néologisme formé au début du XX^e^ siècle à partir de la langue chinoise (*guǎngchǎng*) ; on y retrouve les deux composantes : large / aire. C'est cette dernière expression qui est utilisée dans le plan directeur du nouveau quartier de Thủ Thiêm à Hồ Chí Minh Ville, où les autorités ambitionnent de réaliser la plus grande place du pays (article de *Dân Trí*, Tùng Nguyên, 10 février 2012).

[10] Dans le système institutionnel vietnamien, l'agence de Développement urbain joue un rôle de conseiller en matière de politique publique, sous la tutelle du ministère de la Construction.

touristique des centres urbains, mais également en réponse aux injonctions des bailleurs de fonds internationaux en matière de développement urbain durable[11]. L'agence du Développement urbain, dépendante du ministère de la Construction, a par exemple édité en mai 2009 le décret n° 42 qui propose une évaluation des centres urbains – devant donner lieu à un classement – en fonction de six critères, au nombre desquels figure de manière nouvelle la qualité des espaces publics (article 6.6, décret n° 42/2009/NĐ-CP).

Cet intérêt se traduit également par l'ouverture des autorités vietnamiennes aux références étrangères en matière d'aménagement et de gestion des espaces publics, et par la volonté d'inscrire le pays dans le cadre d'échanges transnationaux de « bonnes pratiques » à ce sujet. Le lancement de l'appel à projet international de mai 2007 en vue du réaménagement du centre-ville historique de Hồ Chí Minh Ville – qui fut remporté par le cabinet de consultance japonaise Nikken Sekkei –, traduit bien cette volonté de bénéficier de l'expertise internationale pour repenser des espaces publics à la hauteur des nouvelles ambitions métropolitaines de la ville. Le ministère vietnamien de la Construction a par ailleurs officiellement organisé – conjointement avec l'ONG canadienne HealthBridge – un atelier de réflexions à Hà Nội, sur les espaces publics au Việt Nam en octobre 2011[12]. Cet atelier a réuni des représentants des autorités officielles, des professionnels vietnamiens de l'aménagement et des experts internationaux. L'expérience fut réitérée en juillet 2013, à l'initiative d'organismes de formation vietnamien et hawaïen, impliquant davantage la participation de chercheurs[13].

Les enseignants et chercheurs vietnamiens ayant suivi une partie de leur cursus de formation à l'étranger constituent également d'importants vecteurs de diffusion de la notion d'espace public au Việt Nam. C'est notamment le cas de Lê Anh Đức, qui a bénéficié d'un échange universitaire au Royaume-Uni au cours de sa formation d'urbaniste. Il est aujourd'hui docteur en architecture et urbanisme, et enseignant au département d'Urbanisme de l'Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville (HCM-UARC). Lorsqu'il a été question de renouveler la maquette des enseignements pour les premières années du cursus d'urbanisme en 2008, ce dernier a souhaité créer un module de

[11] Un passage en revue des rapports de l'agence UN-Habitat confirme la montée en puissance du thème des espaces publics dans la nomenclature onusienne. On notera qu'a même été adoptée en 2011 la toute première résolution concernant spécifiquement des espaces publics (HSP/GC/23/CRP.4/Rev.1). Elle vise à promouvoir les politiques de développement d'espaces publics de qualité dans le monde (UN-Habitat, 2001).

[12] Cet atelier, daté du 26 octobre 2011, fut intitulé « Developing and Maintaining Public Spaces in Vietnam » [Développer et maintenir les espaces publics au Việt Nam].

[13] Cette journée d'étude, intitulée « Public Space and Community Participation » [Espaces publics et participation communautaire], fut organisée à Hà Nội par le centre de recherche sur la globalisation de l'Université de Hawaii et le centre Lac Viêt pour le support et le développement communautaire.

cours intitulé « Making Places » (*Kiến tạo nơi chốn*[14]), spécifiquement dédié à la question des espaces publics urbains[15]. J'ai eu l'occasion de coopérer à la préparation de cet enseignement et d'assister ensuite aux cours de Lê Anh Đức à plusieurs reprises, en 2010 et en 2011.

Lors d'un exercice proposé en mai 2010, les étudiants devaient présenter les atouts et les dysfonctionnements d'un espace public de leur choix à Hồ Chí Minh Ville[16]. Il est tout à fait révélateur que, sur les sept groupes d'étudiants de cette classe de deuxième année, cinq aient proposé des exposés consacrés aux espaces collectifs des *condominiums*[17] en construction des nouvelles centralités périphériques de la ville-province (ill. 2). Il s'agissait des projets intégrés de Sunrise City (district 7), Riverside Residence (district 7), Saigon Pearl (district de Bình Thạnh), du quartier résidentiel supérieur de Gia Hòa, (district 9) et du projet de quartier résidentiel de Nam Long (district 9), la plupart n'étant pas encore achevés au moment de la présentation. Les espaces ouverts et récréatifs inscrits au cœur de ces projets ne sont en fait que rarement accessibles au public, puisqu'ils sont réservés aux habitants des appartements ou soumis à des droits d'entrée. Cette expérience pédagogique a permis de mettre à jour l'imaginaire associé à la notion espace public pour de jeunes citadins de Hồ Chí Minh Ville. À défaut d'être uniquement associé aux espaces historiques du centre-ville, cette notion véhicule au contraire aujourd'hui l'image d'une modernité étrangère importée, très liée à la notion de loisirs, ce qui a conduit les étudiants à focaliser leur attention sur des projets en cours rompant avec les logiques d'organisation spatiale de la ville héritée.

[14] Le terme *nơi chốn* peut se traduire en français par « le lieu ». Il désigne une portion d'espace appropriée.
[15] Ce module de cours, tout à fait pionnier dans les formations en architecture et urbanisme au Việt Nam, a constitué une source intéressante pour comprendre l'évolution des enjeux liés à la gestion des espaces publics urbains dans le Việt Nam contemporain.
[16] Sujet originel en vietnamien: « Động não dựa trên những quan sát của đi thực trạng. Làm việc nhóm về những đặc trưng và các vấn đề của một không gian công cộng » [Réflexion fondée sur l'observation d'une situation réelle. Par groupe de travail, proposez la description et la critique d'une espace public].
[17] Le terme de *condominium* désigne un complexe d'appartements de luxe en copropriété, ayant pour caractéristique d'intégrer dans ses parties communes une part importante d'équipements et de services collectifs tels que des terrains de sport (Goldblum, 1988 : 74). Cette formule de production privée de logements fut notamment érigée en modèle à Singapour à partir des années 1970, elle est aujourd'hui largement reprise dans le développement des nouvelles centralités périphériques de Hồ Chí Minh Ville et Hà Nội (Guillot, 2006).

Illustration 2. Une présentation par des étudiants de l'Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville des « espaces publics » du projet Riverside Residence

Source : Étudiants de deuxième année d'urbanisme, Université HCM-UARC, mai 2010.

Traduction du tableau (diapositives c et d) :

Critères	**Évaluation**
Qualités paysagères	**La rivière** : très populaire avec diverses activités de loisirs **Le parc** : un concentré de verdure (encore en construction) avec de nombreuses fonctions qui attirent les gens de la zone, comme de l'extérieur
Commodités et confort	Les **aménagements** de la nouvelle zone d'urbanisation : de nombreux équipements aux alentours du projet Une bonne **sécurité** Une conception fonctionnelle et de nombreux détails artistiques dans les **espaces publics**
Facilité d'accès	Un accès facile aux grands **axes de transport** Un réseau de transport interne qui relie les différents espaces publics
Cohérence	Une distinction claire entre l'espace public et l'espace privé

Le *condominium* Riverside Residence est localisé au sud de la nouvelle zone urbanisée de Saigon South dans le district 7, et fut réalisé sous l'égide de la joint-venture taiwano-vietnamienne Phú Mỹ Hưng Development Corporation. L'offre immobilière y est extrêmement sélective et réservée à une élite économique. Il est

intéressant de constater que dans leur évaluation des espaces collectifs de ce projet privé, les étudiants de l'université d'architecture et d'urbanisme ont largement repris les arguments commerciaux des promoteurs, notamment l'argument sécuritaire, la valeur de l'ordre urbain et la qualité du traitement paysager. Les espaces publics sont ici assimilés aux espaces de loisirs, notamment sportifs, et de consommation. Cette évaluation positive de la part des étudiants doit être mise en perspective avec le fait que ces espaces, fermés et payants, leur demeurent parfaitement inaccessibles. Ils incarnent alors une forme de modernité idéalisée.

Les présentations effectuées par les étudiants lors de cet exercice traduisent la tendance actuelle à l'ouverture et l'enrichissement de la notion d'espace public, au-delà du seul critère de son régime de propriété juridique. La théorie des « régimes de propriété » (*regimes of publicity*) de Lynn Staeheli et Don Mitchell, propose de penser le caractère public d'un lieu en distinguant trois composantes différentes : son régime de propriété juridique (*property regime*), les pratiques sociales qui y sont possibles (*social norms and community memberships*) et son régime de légitimation politique (*forms of legitimations*) (Staeheli et Mitchell, 2008). Si les espaces ouverts à certains publics des nouveaux *condominiums* de Hồ Chí Minh Ville ne relèvent pas d'un régime de propriété publique et ne sont *a priori* pas propices à l'accueil de formes de revendications politiques, leurs usages sociaux participent en revanche de leur régime de publicité, bien que cette publicité soit réduite par la forte sélectivité du public. Le critère de l'accessibilité partagée demeure en effet central dans l'évaluation de la publicité d'un lieu.

Les choix spontanément retenus par les groupes d'étudiants vietnamiens mettent également à jour la force des opérations de communication autour de ces grands projets périphériques, souvent financés par des investisseurs étrangers, qui n'hésitent pas à mettre en avant la qualité de leurs espaces collectifs comme gage de qualité et de modernité. Le slogan commercial de *Sunrise City* est à ce sujet sans équivoque : « Buy a condo, enjoy a whole complete city[18] » (ill. 3). Le site Internet du projet précise alors : « People in the community create a city's vitality. So, not just standing at the tangible values, Sunrise City also desires to create a true human community[19] ». Les discours sur les espaces collectifs de ces projets résidentiels – qui se veulent communautaires – sont en effet centraux dans la stratégie de communication des promoteurs. Ces discours et le soin apporté au traitement architectural des espaces collectifs de ces projets contribuent alors à revaloriser la notion d'espaces publics dans la conception urbaine au Việt Nam aujourd'hui, tout en appauvrissant très fortement la définition.

[18] « En achetant un appartement, vous achetez une ville toute entière ».
[19] « Les gens de la communauté créent la vitalité de la ville. Ainsi, au-delà des valeurs matérielles, Sunrise City souhaite aussi créer une véritable communauté humaine ».

Illustration 3. La mise en avant des espaces collectifs dans la plaquette publicitaire du projet Sunrise City (nouvelle zone urbanisée, district 7)

Les espaces publics mis en avant dans la stratégie de communication du *condominium* Sunrise City correspondent exclusivement à des espaces commerciaux, dont l'accès est souvent payant (cinéma, bowling, karaoké, restaurant). La modernité urbaine mise en scène dans ce projet est donc intiment liée aux pratiques de consommation, réduisant les aménités urbaines (*a whole complete city*) aux équipements privés commerciaux.

Les discours contemporains – notamment publicitaires – sur les espaces du collectif semble ainsi participer d'un temps de la modernisation urbaine au Viêt Nam dans un contexte de mondialisation accrue, à la manière de l'implantation des grands hôtels internationaux à Shanghai au temps des concessions étrangères :

> « [les grands hôtels] correspondent à l'émergence de centralités urbaines portées par des techniques modernes de construction et de communication, par la déclinaison de nouvelles logiques architecturales du bâti, par l'exigence d'une monumentalité et de paysages dans la ville illustrant son essor économique et son renouvellement social » (Sanjuan, 2003 : 6).

Le thème des espaces publics, ou plus précisément des aménités collectives, devient un élément de modernité urbaine, un signe de l'intégration des villes et des citadins du Việt Nam aux logiques globales. Cette vision renouvelée des espaces publics, permettant de valoriser un régime de publicité fondé sur les seules pratiques citadines des espaces privés ouverts au public, s'accompagne cependant de critiques face à la progressive privatisation juridique des espaces publics vietnamiens et leur association de plus en plus étroite avec des pratiques de consommation. Ces critiques se font d'autant plus fortes que cette tendance s'accompagne aujourd'hui de la disparition d'espaces publics anciens et centraux, comme les parcs ou les anciennes maisons communales, progressivement investis par des grands projets privés, incluant en premier lieu des centres commerciaux et des communautés fermées (*gated communities*)[20] (Wells-Dang, 2010).

Ce travail préliminaire sur la terminologie et l'évolution de l'imaginaire associées aux espaces publics en contexte vietnamien témoigne de la polysémie de la notion et de ses conceptions variées. Cette entrée linguistique demande à être complétée par l'identification et la caractérisation de la diversité des lieux ouverts au public dans les villes vietnamiennes, en veillant à préciser les composantes caractérisant leur « régime de publicité » (Staeheli et Mitchell, 2008). Dans cette entreprise, et à des fins de mise en contexte régionale, il est intéressant de replacer le Việt Nam dans le cadre des circulations culturelles historiques d'Asie-Pacifique.

2. Les lieux et le fonctionnement spatial des espaces publics en Asie-Pacifique

Au-delà de la terminologie, l'organisation spatiale des espaces public urbains au Việt Nam diffère du modèle de la ville classique européenne, structurée par son réseau de places publiques (Sitte, 1889). Les places sont en effet quasi absentes des villes vietnamiennes. Ces dernières s'inscrivent au contraire dans le contexte urbain asiatique, caractérisé par de fortes densités de population, allant de pair avec une faible superficie urbaine accordée aux espaces publics ouverts et permanents, et une imbrication très forte des sphères du privé et

[20] Au printemps 2007, la municipalité de Hà Nội avait par exemple approuvé le schéma d'aménagement soumis par une société privée, proposant de transformer le parc Lénine (Thống Nhất), à la fois central et historique, en parc à thème privé. Face à l'indignation de la population et à l'organisation de sa résistance face à ce projet – avec l'aide logistique et financière d'une ONG canadienne –, les autorités de la capitale ont finalement renoncé à la vente du parc au secteur privé (Wells-Dang, 2010). À Hồ Chí Minh Ville, le parc central Chi Lăng, historiquement localisé dans le haut de la rue Đồng Khởi, n'a en revanche pas résisté à l'implantation de la tour Vincom, accueillant depuis 2010 des bureaux et un grand centre commercial. Du parc public originel, il ne reste aujourd'hui qu'une portion très restreinte, servant de zone de desserte et de mise en scène architecturale à l'actuel centre commercial.

du public, qui explique la richesse des espaces de seuil. Les espaces publics d'Asie-Pacifique sont par ailleurs le fruit d'une sédimentation historique, marquée par la brutalité de la rencontre coloniale et les recompositions spatiales auxquelles elle a donné lieu en termes d'aménagement urbain. La compréhension du fonctionnement socio-spatial des espaces publics d'Asie-Pacifique gagne donc à être inscrite dans le temps long de l'histoire urbaine.

2.1. Les espaces publics en Asie-Pacifique : sédimentation historique et recompositions socio-spatiales

Les lieux du collectif dans la ville, le « régime de publicité » qui les caractérisent et leur fonctionnement socio-spatial constituent autant de données variables dans le temps. Les espaces publics contemporains s'inscrivent ainsi dans un processus de palimpseste, dont il est intéressant de chercher à identifier les différents apports et les éventuelles remises en cause au fil de l'histoire urbaine. La gestion des espaces publics hérités et la charge symbolique qui leur est associée – notamment quand elle est marquée par la colonisation – éclairent en effet les recompositions contemporaines.

2.1.1. Les espaces urbains collectifs précoloniaux en Asie-Pacifique

La mise en perspective historique de la constitution des espaces publics dans les villes vietnamiennes renvoie inévitablement à la place des héritages coloniaux, et aux ruptures et hybridations qui se sont opérées lors de l'implantation d'un urbanisme colonial, porteur d'une séparation nouvellement structurante entre public et privé. Les aménagements urbains de la période coloniale viennent cependant se surimposer à des espaces collectifs beaucoup plus anciens, héritiers de modèles culturels endogènes (Savage, 1992).

Les espaces publics précoloniaux d'Asie-Pacifique comptaient peu d'espaces ouverts et la figure de la place publique y est souvent inexistante, si ce n'est dans le cas indonésien, où les centre-villes islamiques ou javanais précoloniaux étaient structurées autour d'une place centrale, l'*alun-alun*. Cette dernière accueillait le palais royal au sud et la mosquée à l'ouest : il s'agissait tout à la fois d'un lieu de dialogue entre le sacré et le profane, et d'un lieu de rencontre entre les populations et le pouvoir (Lim, 2008 : 213).

À l'inverse, les villes chinoises classiques ne sont pas structurées par un réseau de places et d'espaces ouverts. Depuis le II^e^ millénaire avant J.-C., elles accueillent en revanche un dense réseau d'espaces du sacré – composé d'autels, de temples ou de monastères –, qui, sans être également accessibles à l'ensemble de la population,

constituaient des lieux de rencontres pour la communauté, au même titre que certains jardins[21], les marchés ou les maisons de thé (Goossaert, 2000 ; Jacquet, 2011). Les artères commerçantes y jouaient également un rôle d'espace public de forme linéaire.

Dans les villes japonaises, les lieux de rassemblement ne correspondent pas à des places, mais à des chemins – les *sândô* – qui mènent aux sanctuaires de la ville, témoignant d'une pratique de l'espace intimement liée au mouvement et d'un rapport privilégié à l'axialité : les monuments principaux des villes sont ainsi orientés par rapport aux axes des sanctuaires (Jacquet, 2012). Cette pratique des espaces publics par le mouvement se retrouve dans l'aménagement ancien des bords de rivières, propices à la déambulation. La tradition des jardins parcourus d'allées s'y retrouve également (Fiévé, 1996).

Dans les villages et villes vietnamiennes précoloniales, le *đình*, maison communale ou de quartier, constituait un important lieu de sociabilité, soigneusement implanté selon les règles de la géomancie (Hà Van et Nguyễn Van, 2001). Les lieux de rassemblement étaient également composés de l'espaces sacré des pagodes et de l'espace profane des marchés. On retrouve cette articulation entre espace sacré et espace profane dans la composition des citadelles précoloniales, comportant également un espace ouvert dédié à l'accueil des cérémonies publiques (Nguyen Quoc, 2001 : 18).

Les espaces public et de mise en scène de la société ne sont donc pas absents des villes d'Asie-Pacifique précoloniales, bien que les études historiques manquent encore à leur sujet, afin de mieux en saisir la symbolique, les fonctions et les usages. La compréhension du fonctionnement socio-spatial de ces espaces a par ailleurs souvent échappé aux aménageurs coloniaux qui en rendirent peu compte dans leurs récits et ne prirent pas toujours la peine de les cartographier[22], trop soucieux d'imposer leur propre modèle de planification. L'auteur indonésienne Widiastuti rappelle ainsi que les sociétés anciennes d'Asie ont aménagé l'espace en vue de symboliser le cosmos. La ville est alors définie par des limites symboliques, des centres magiques et une division de l'espace entre le sacré et le profane (Behrend, 1989 ; Widiastuti, 2004 : 132). Cette symbolique a rarement

[21] Sous les Qing (1644-1911), la plupart des jardins en Chine étaient néanmoins des lieux privés. Ils ont souvent été transformés en parcs ou en jardins publics dans les années 1950 (Houssay-Holzschuch *et al*., 2007 : 71).

[22] Nathalie Lancret analyse ainsi l'incompréhension des colonisateurs devant les représentations cartographiques des sociétés d'Asie du Sud-Est précoloniales, comme symboles et modèles mémoriels. Elle écrit à propos de Hà Nội: « Sur les plans dressés au début du XX^{e} siècle, les inscriptions n'émanent plus que de l'ordre colonial, l'image laissant croire que la ville vietnamienne et ses habitants n'existent plus. Certains édifices, tels que la citadelle, le camp des lettrés et nombre de pagodes ont été détruits et remplacés par de nouvelles constructions ; d'autres ont été ignorés, oubliés et non représentés. Qu'elles aient été volontaires ou non, ces omissions ont eu pour conséquence d'effacer, du moins provisoirement, des éléments de la mémoire archivistique et de les faire ainsi sortir de l'histoire de la ville » (Lancret, 2001 : 85-86).

été prise en compte par les aménageurs en période coloniale[23].

2.1.2. La refondation des espaces publics en situation coloniale

L'action urbaine des colonisateurs européens va jouer un rôle structurant dans la rationalisation du réseau d'espaces publics en Asie :

> « L'espace public n'est plus pensé par défaut, mais il devient au contraire central dans l'articulation symbolique de la ville » (Houssay-Holzschuch *et al*., 2007 : 61).

Grandes places, boulevards et promenades, parcs et jardins zoologiques sont alors autant de marqueurs symboliques et de produits d'une modernisation urbaine radicale dans la région[24]. Les espaces publics contemporains les plus emblématiques de ces villes, et souvent les plus monumentaux, datent en effet souvent de la période coloniale. C'est particulièrement le cas à Hồ Chí Minh Ville, où le centre-ville reste largement structuré autour des espaces ouverts – places et carrefours, parcs, grands boulevards et promenades – hérités de la planification coloniale. Ces espaces publics avaient alors pour vocation de participer à la mise en valeur des monuments les plus célèbres, tels que la cathédrale, la poste, l'hôtel de ville (aujourd'hui devenu le siège du Comité populaire de la ville-province) (ill. 4), ou encore l'opéra. Les trottoirs arborés de la rue Catinat (aujourd'hui rue Đồng Khởi) et le large boulevard Charner (aujourd'hui Lê Lợi) constituent également des éléments de centralité urbaine hérités de cette période.

[23] Il arrive néanmoins que les plans coloniaux de la voirie reprennent les orientations générales du plan de ville préexistant, comme c'est le cas de la célèbre rue Đồng Khởi (ex-rue coloniale Catinat) à Sài Gòn, qui suit l'orientation de l'ancienne citadelle.

[24] Cette dimension a constitué un thème central des journées d'étude « Asian Urban History and Global Modernity », organisées les 12 et 13 septembre 2012 par l'Asian Research Institute (Ari) et l'Université Nationale de Singapour (NUS).

Illustration 4. La place de l'hôtel de ville / du comité populaire, l'exemple d'un espace ouvert d'héritage colonial

La place de l'hôtel de ville / du comité populaire de la ville-province, espace public aménagé durant la période coloniale, a non seulement conservé sa superficie et sa forme initiale – une place arborée accueillant des espaces de pelouses (même si ces pelouses ne sont plus accessibles au public en 2011, contrairement au projet initial et aux années 1960), mais également sa fonction de mise en valeur des bâtiments du pouvoir. Destinée à offrir une perspective dégagée sur l'hôtel de ville durant la période coloniale, cette place permet aujourd'hui de mettre en valeur l'actuel comité populaire et l'imposante statue de Hồ Chí Minh qui a été ajoutée dans l'axe de la place.

Les grands espaces ouverts font ainsi leur apparition, sous la forme emblématique de la « plazza » aux Philippines sous contrôle espagnol (Alarcon, 2001), mais également avec l'édification d'esplanades dédiées à la mise en scène de la société coloniale et ses succès commerciaux, comme c'est le cas à Singapour. Charles Goldblum parle ainsi des « pôles de l'urbanité coloniale » et souligne la complémentarité entre l'Esplanade, mettant en valeur les monuments coloniaux administratifs, et la Place Raffles qui forme son pendant « actif », car elle est entourée de commerces et d'établissements bancaires (Goldblum, 1988 : 240) :

> « L'Esplanade est le lieu des mondanités de la bonne société coloniale ; il répond au principe, largement diffusé dans les colonies britanniques, de mise en scène

> des édifices coloniaux à partir d'un vaste espace vert. Associés aux notions de panorama, de promenade et de lieu de parade, ainsi qu'à la sacro-sainte pratique du cricket, ces terrains constituent, à proprement parler, des *espaces de représentation* de l'urbanité coloniale ; ils viennent redoubler l'image de la centralité urbaine que figurent les édifices publics (non sans interférence avec la symbolique des places dans les cités malaises – *padang* – ou javanaise – *alun-alun*) » (Goldblum, 1988 : 240).

Des promenades sont également aménagées sur les quais des villes fluviales ou littorales, comme c'est le cas à Sài Gòn[25], Singapour ou Phnom Penh (Pierdet, 2008). À Rangoon, les Britanniques ont même conçu des parcs pour la promenade automobile, modèle qui fit l'objet de convoitises de la part d'Ernest Hébrard, regrettant leur absence à Sài Gòn (Hébrard, 1932 : 283). Ce dernier souligne par ailleurs le manque d'espaces verts prévus dans l'aménagement de Sài Gòn et regrette la disparition précoce des squares de quartiers, qui ont souvent été lotis afin de densifier les îlots[26] (Hébrard, 1932 : 283). Le « Bund » de Shanghai constitue sans doute la plus emblématique des promenades urbaines en front de rivière de cette époque : fruit de la rencontre avec l'Occident, le Bund et ses « édifices-repères », bâtis par des firmes privées entre la fin du XIX^e^ siècle et les années 1940, constituent la façade tout autant que la vitrine de la ville portuaire moderne (Sanjuan, 2009 : 20). Il en va de même avec l'Avenue Praia Grande, qui longe la baie au Sud de la péninsule de Macao, conçue dans les années 1930 (Chen et Heng, 2010). Ces aménagements vont de pair avec l'invention de nouvelles pratiques des espaces urbains, telles la promenade d'agrément et la flânerie :

> « L'organisation sociale du partage des espaces se transforme et avec elle les manières de les appréhender, de les maîtriser, de les subir. Ces manières d'être modèlent ce qu'on peut désigner comme des formes nouvelles de culture de l'espace » (Barbichon, 1990 : 120).

Le traitement urbanistique comparable de ces centres-villes, symboles de la

---

[25] Promenade piétonne très mise en valeur pendant la période coloniale, les quais du fleuve Sài Gòn sont rapidement devenus des lieux industrieux, en lien avec l'activité commerciale et portuaire. Les quais du district historique 1, dans la continuité de la rue Đồng Khởi, sont aujourd'hui très difficilement accessibles aux piétons – cela suppose notamment de traverser la voie rapide Tôn Đức Thắng – et à peine mis en valeur. Les projets les plus contemporains visent cependant à réhabiliter ces quais et de les transformer en espaces verts de promenade mieux reliés au centre historique. C'est notamment le cas du projet de renouvellement du design urbain du centre-ville historique, dont l'appel d'offre a été remporté en 2007 par le cabinet japonais de Nikken Sekkei.

[26] Le renouvellement historiographique en cours autour des villes en situation coloniale invite à relativiser leur modernité triomphante, pour mieux appréhender les situations de crises auxquelles elles eurent à faire face. Ainsi la pression foncière exacerbée et la crise du logement à Sài Gòn ont-elles conduit les autorités coloniales à faire de nombreuses entorses aux projets initiaux de modernisation urbaine et les arguments hygiénistes, autour de la présence de la nature en ville, se sont bien souvent inclinés devant l'urgence à construire de nouveaux logements (Herbelin, 2009).

« rencontre coloniale », témoigne des circulations de modèles urbains entre métropoles et colonies, mais également entre colonies elles-mêmes[27]. Ce processus relève alors d'une première forme de mondialisation des formes urbaines en Asie-Pacifique.

Le soin apporté au traitement des espaces de mise en scène de la ville coloniale ne doit cependant pas faire oublier que la conception des espaces publics de cette période fut souvent guidée par des stratégies ségrégatives et d'évitement, et que ces espaces demeuraient des lieux de contrôle et de surveillance pour les autorités coloniales. Un certain nombre de lieux de sociabilité de cette période étaient par ailleurs tout à fait exclusifs, tels les clubs, sur un modèle d'origine britannique, qui permettaient à leurs membres d'éviter les formes de mixités ethniques comme sociales (Sinha, 2001). Le « régime social de publicité » limité de ces lieux de sociabilité d'entre-soi fut dénoncé et remis en cause lors de l'accès au pouvoir du régime socialiste, qui entreprit de se réapproprier les espaces publics et collectifs d'origine coloniale.

2.1.3. La période socialiste au Việt Nam : des espaces publics au service de « l'édification de l'homme nouveau »

L'amarrage du Việt Nam au monde socialiste a constitué une « seconde mondialisation » sur le modèle soviétique, qui s'est accompagné d'une recomposition de la conception et des usages des espaces publics urbains. De manière symbolique, certains clubs privés de la période coloniale furent ainsi ouverts aux ouvriers et employés. C'est notamment le cas du cercle européen à Hồ Chí Minh Ville – ancien symbole des mondanités de la société coloniale – où les ouvriers furent invités à voir des expositions et à s'essayer aux sports, à la lecture, à la musique et au théâtre (ill. 5) (Peyvel et Gibert, 2012 : 5). Désormais accessibles à tous, ces espaces n'en demeurèrent pas moins totalement gérés et contrôlés par le Parti, mettant en cause leur statut d'espaces publics librement accessibles.

[27] Ces circulations de modèles urbains sont complétées par la « continuité normative » que cherchent à mettre en place les colonisateurs, notamment Français, en tentant d'importer en Indochine le cadre législatif et les principes urbanistiques élaborés en métropole. En retour, les expériences urbaines coloniales contribuent très largement à nourrir la naissance de l'urbanisme en Europe à la même époque (Vacher, 1997).

Illustration 5. La requalification par le régime socialiste du cercle sportif européen à Hồ Chí Minh Ville en 1975

Le «cercle européen» depuis la libération

Texte : KHANH CHI
Photos : TRAN HO

Des tournois ont lieu toutes les semaines entre les équipes des divers services et entreprises de la ville.

Source : Khanh et Tran, 1978.

Retranscription de l'article accompagnant la photo :

« C'était sous l'ancien régime un lieu de divertissements luxueux. Du fait qu'il était réservé en exclusivité aux gros bonnets, aux grands patrons, ainsi qu'à leurs maîtres yankees, les Saigonais l'appelaient entre eux "oasis des distractions" ou encore "cercle européen".

Tout a changé depuis la libération. Et les ouvriers, les employés de la ville ainsi que leurs enfants, qui n'avaient droit jusqu'alors qu'à le regarder de loin, en sont devenus les nouveaux membres.

Le cercle compte à présent près de 130 000 membres, appartenant à plus de 2 000 unités de production, qui peuvent s'y livrer à des activités culturelles, artistiques, sportives très diverses. C'est tout juste si, les dimanches ou les jours fériés, sa superficie de 30 000 m^2 peut arriver à contenir la foule d'artistes et de sportifs amateurs, de travailleurs, de pionniers… qui viennent non seulement pour s'entraîner et se divertir mais encore pour se rencontrer entre amis » (Khanh et Tran, 1978).

Les espaces publics de cette période furent également associés aux parades militaires et rassemblements de masses orchestrés par le Parti, au service de « l'édification de l'homme nouveau ». Les travaux de réaménagement de la grande place Ba Đình à Hà Nội, ancien « Rond-Point Puginier » de la période coloniale, constituent le symbole le plus évident de la réappropriation volontariste par le régime socialiste des anciens espaces publics de la période coloniale[28]. Alors que la place Ba Đình avait accueilli une foule

[28] Cette place, qui reste à ce jour la plus imposante du pays, accueille par ailleurs le mausolée de

immense venue spontanément écouter le discours d'Indépendance prononcé par Hồ Chí Minh le 2 septembre 1945, son régime de publicité, alors fondé sur son potentiel de « légitimation politique » (Staeheli et Mitchell, 2008), s'est rapidement étiolé. Mandy Thomas analyse comment sa réorganisation spatiale, et les nouvelles normes sociales et réglementations qui y sont adjointes, furent progressivement placées au service exclusif de la célébration du régime (Thomas, 2001 : 307-310).

2.1.4. Composer avec les espaces publics hérités à la période contemporaine

Il apparaît que non seulement les espaces publics hérités de la période coloniale en Asie-Pacifique ont souvent été préservés, mais qu'ils donnent parfois même lieu à des formes de revalorisation de l'identité coloniale (Alarcon, 2001 ; Sanjuan, 2003 : 40 ; Chen et Heng, 2010 ; Woo, 2010 ; Hui et Too, 2010). Parallèlement à cette tendance, on observe également une volonté de magnifier, quitte à reconstruire de manière fantasmée, des espaces publics dits « traditionnels », supposés être porteurs d'une identité propre dans des villes qui se globalisent (Bishop *et al*., 2003 ; Sanjuan, 2003 : 40 ; Yeoh, 2005 ; Roy et Ong, 2011). Les réappropriations contemporaines des espaces publics hérités, « invitent [alors] à reconsidérer les oppositions traditionnelles entre tradition et modernité, identité asiatique et occidentalisation » (Sanjuan, 2003 : 5).

À l'heure de l'ouverture aux flux de la mondialisation, l'évolution des espaces publics constitue une clé de lecture stimulante pour appréhender les renégociations qui s'opèrent dans la société vietnamienne, où la collectivité et la famille demeurent socialement structurantes, mais où les citadins aspirent aujourd'hui à plus de libertés individuelles. De cette tension résulte une recomposition des rapports entre public et privé, collectif et individuel, promiscuité et intimité, contrainte et plaisir, dont les espaces publics se font le révélateur. L'analyse des dispositifs spatiaux qui les caractérisent en Asie-Pacifique aujourd'hui permet de compléter cette approche historique, afin d'en saisir le fonctionnement et les régimes de publicité contemporains.

2.2. Un « régime de publicité » fondé sur les pratiques sociales : des espaces publics multifonctionnels à vocation commerçante

En Asie-Pacifique, la production de l'espace urbain se prête historiquement mal à un cadre d'analyse binaire, quelle que soit l'échelle d'observation retenue. À l'échelle de l'organisme urbain lui-même, il est intéressant de rappeler que les limites administratives

---

Hồ Chí Minh depuis 1975.

de ce qu'on appelle « la ville » – par opposition aux « campagnes » – englobent à la fois des espaces densément bâtis et des espaces présentant des fonctions et des paysages ruraux, où la densité du bâti est beaucoup plus lâche. Terence Mac Gee parle alors de « desakota[29] », catégorie de pensée de la ville et de ses marges, qui intègre à la fois des éléments ruraux et urbains (Mac Gee, 1970 et 1991). À l'échelle intra-urbaine, c'est la dichotomie public / privé qui est mise à mal par la diversité des pratiques habitantes.

2.2.1. La richesse du gradient public / privé et des effets de seuils

La conception de l'espace en Asie-Pacifique est traditionnellement marquée par la fluidité dans la réversibilité des usages qu'il accueille. À la grande échelle de l'unité d'habitation par exemple, les maisons-compartiments – également appelés *shophouses* – sont historiquement multifonctionnelles, avec un espace commerçant à l'avant du rez-de-chaussée et des espaces domestiques à l'arrière et dans les étages. Généralement peu meublées, les différentes pièces des habitations sont par ailleurs très polyvalentes et accueillent des fonctions à même d'évoluer au fil de la journée. À Hồ Chí Minh Ville, les maisons-compartiments permettent ainsi l'articulation d'activités domestiques et commerciales, mais également politiques, ces dernières prenant la forme de réunions d'associations de quartier, parfois organisées directement chez des particuliers.

Lisa Drummond analyse cette transgression continue des limites entre sphères publique et privée en termes de processus de « inside-out » et « outside-in ». La première expression est utilisée pour caractériser les activités domestiques et privées qui prennent place sur l'espace de chaussée par exemple, alors que le processus d'« outside-in » s'applique pour désigner la capacité des représentants de l'État, et des messages de propagande qu'ils véhiculent, à pénétrer l'espace privé du logement familial (Drummond, 2000). Dans son analyse sur le quartier des 36 rues à Hà Nội, l'architecte Quang Vinh Dao parle alors de « dispositif spatial intégré » pour penser les interactions entre la rue et les compartiments privés riverains. Il observe un gradient public / privé inscrit dans la profondeur du logement et non délimité par une stricte limite linéaire. Plus on s'enfonce à l'intérieur du compartiment, plus on atteint le domaine du privé et de l'intime. La distance à la rue hiérarchise alors la distribution des différents espaces à l'intérieur du compartiment (Dao, 2008 : 106).

De la même manière, les pièces des logements japonais traditionnels ont longtemps été délimitées par de simples cloisons de papier (les *shoji*) et les pièces – également peu

[29] Le terme de *desakota* a été formé par Terence Mac Gee à partir des deux termes indonésiens *desa* (village) et *kota* (ville).

meublées – ne sont pas associées à un usage fixe et précis (Hidaka et Tanaka, 2001 : 108-109). Le « public est dans le privé » analyse ainsi Augustin Berque à propos de l'espace au Japon (Berque, 1982 : 130-133).

À l'antagonisme public / privé de la conception occidentale répond alors la « richesse des espaces emboîtés de l'univers chinois, espaces partagés et sous contrôle social » (Clément, 1995). Les espaces du privé et du public sont ainsi séparés par de nombreux seuils, constituant autant d'espaces intermédiaires. En Chine, ces espaces emboîtés sont structurés par la figure récurrente du mur, marqueur symbolique qui enceint les maisons à cours carrées, les quartiers clos et la ville toute entière. Ces seuils peuvent également être marqués par la présence d'espaces tampons, tels que les « five foot ways », passages couverts[30] que l'on retrouve à l'avant des compartiments hérités de Singapour ou de Malacca (ill. 6) (Goldblum, 1988a : 232 ; 1991 : 180 ; 1995 : 126). Ces espaces semi-publics intermédiaires, à l'interface de l'espace privé du compartiment et de la chaussée, sont liés à la genèse commerciale de nombreuses villes d'Asie-Pacifique[31].

[30] Les passages couverts, systématisés dans l'urbanisation sino-coloniale de Singapour, sont hérités de l'organisation des façades sur rue des premières maisons compartiments de Malacca qui se prolongeaient par des vérandas, « marquant un effet de continuité visuelle, renforcée par les ouvertures latérales en œil de bœuf ou en ailes de papillon sur des murs séparatifs. Ainsi, ces vérandas, en dépit de leur caractère privatif, ébauchent le principe de la galerie couverte – le *five foot way* de la colonisation britannique –, qui leur confère, dans les villes du Sud-Est asiatique du XIX^{e} siècle, leur rôle effectif d'élément de continuité urbaine » (Goldblum, 1995 : 126)

[31] Dans un article de 1995, Denys Lombard revient sur la classification qu'il avait élaborée en 1970 à propos des villes du Sud-Est asiatique, distinguant alors les « villes agraires » des « villes marchandes ». Il y insiste sur le rôle prédominant des réseaux de commerce dans la genèse des plans de ville de ces deux modèles (Lombard, 1970 ; 1995 : 104-106)

Illustration 6. Les passages couverts à l'avant des compartiments à Malacca et Singapour, des espaces intermédiaires

a) Malacca, Jalan Tun Tan Cheng Lock

b) Singapour, Keong Saik Road

Source : M.Gibert, 2010 et 2011.

Aujourd'hui largement patrimonialisés, les passages couverts à l'avant des compartiments des centres-villes hérités de Malacca et Singapour ont souvent perdu leur animation et fonctions historiques. Ces photos témoignent par ailleurs de la différence de conception entre les *five foot ways* de Malacca, fermés sur les côtés de la parcelle, et ceux de Singapour, ouverts sous la forme d'un couloir urbain.

2.2.2 Les fonctions commerçantes et la formation des espaces publics

Les pratiques commerçantes sont présentes dans les villes d'Asie-Pacifique sous des formes extrêmement diverses, du marché de rue temporaire aux grands *malls*. La cohabitation des différentes formes d'organisation spatiale du commerce, ainsi que l'importance de cette fonction dans les étapes de formation des villes, ont notamment été mises à jour par Davisi Boontharm dans le cas de Bangkok (2005). En dépit de leur statut juridique et de leur fonction première, les marchés figurent ainsi en bonne place parmi les espaces publics que l'on peut identifier dans ces villes, comme les artères commerçantes, qui font aujourd'hui l'objet de revitalisations volontaristes (Kinoshita, 2001 ; Vazquez, 2010).

Marchés et rues commerçantes constituent en effet d'indéniables lieux de rencontres, de rassemblements, de brassage et d'interaction des populations, et forment à ce titre autant de centralités urbaines. Les vendeurs de rue, officialisés ou au statut informel, sont alors identifiables comme des acteurs centraux du fonctionnement des espaces

publics en Asie, qu'ils soient valorisés, tolérés ou accusés de détériorer la qualité de ces espaces (Sulaiman et Shamsuddin, 2004). Annette Kim, qui dirige actuellement l'équipe de recherche du MIT Slab (*sidewalk laboratory*) à l'institut de Technologie du Massachusetts, envisage Hồ Chí Minh Ville comme « la ville des trottoirs » (*sidewalk city*), considérant que ces derniers y sont « les plus importants, bien que les plus négligés des espaces publics de la ville ». Dans cette réhabilitation de la valeur sociale du trottoir, elle accorde une place centrale à la figure du vendeur de rue, qu'elle considère comme l'un des garants de l'identité urbaine de Hồ Chí Minh Ville (Kim, 2013).

Au-delà des marchés et lieux de commerces traditionnels, on assiste aujourd'hui à une réactualisation du lien entre commerce et espaces publics, à travers la figure émergente du centre commercial et du *mall*. Ces derniers constituent en effet des marqueurs urbains importants des années 2000 dans le centre de Hồ Chí Minh Ville. C'est en 1997 que fut ouvert le premier *mall*, *Saigon Center*, dans le district 1, suivi en 1999 du *Diamond Plaza,* localisé de manière hypercentrale, à l'arrière de la cathédrale Notre-Dame. Différents *malls* de la chaîne malaisienne Parkson furent également implantés dans le centre-ville entre 2005 et 2009. L'ouverture en 2010 du *Vincom Center* a marqué un tournant par l'échelle du bâtiment érigé dans l'emblématique rue Đồng Khởi[32]. On compte ainsi une quinzaine de grands *malls* internationaux – tant par leur financement[33] que par les boutiques et franchises qui s'y installent – à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui, tous situés dans le centre-ville historique ou dans les nouvelles centralités périphériques, comme Saigon South (*Saigon Paragon* y fut construit en 2009 et le *Crescent Mall* en 2011). Le renouvellement architectural associé à l'érection de ces *malls*, n'est pas réductible à des enjeux strictement économiques ; il répond également à des enjeux symboliques, dans une perspective de construction métropolitaine (Yeoh, 2005 : 945).

La fréquentation de ces *malls* est souvent vécue par les citadins comme une expérience de la modernité urbaine et le centre commercial est systématiquement assimilé à un lieu récréatif, ne donnant pas forcément lieu à la pratique du *shopping* (Peyvel et Gibert,

[32] Ce centre commercial, hébergé dans une tour de 28 étages, fut en grande partie construit sur l'emplacement historique du parc central Chi Lăng, témoignant d'un processus de privatisation, au moins sur le plan juridique, des espaces publics hérités. Ce choix de localisation s'explique par l'absence de foncier disponible en centre-ville pour réaliser une telle opération d'aménagement : la conversion d'un parc en centre commercial a ainsi permis d'éviter de longues et coûteuses expropriations (Atelier du Paddi « Les relations entre la planification foncière et la planification des constructions urbaines», 2008).

[33] L'importation de cette forme urbaine au Vietnam passe souvent par l'intervention d'investisseurs régionaux. La dénomination des *malls* au Vietnam fait d'ailleurs souvent référence aux prestigieux modèles régionaux, comme en témoigne l'ouverture récente d'un « Saigon Paragon », en écho au « Paragon » historique de Orchad Road à Singapour ou encore au célèbre « Siam Paragon » de Bangkok.

2012). En effet, les *malls* sont dans un premier temps des lieux de sociabilité, de divertissement et de promenade. La période de Noël est particulièrement révélatrice de ce phénomène, avec la déambulation de centaines de familles et de badauds le long des vitrines des enseignes étrangères dans les rues et *malls* du centre-ville. L'objectif n'est nullement d'y effectuer des achats, mais d'immortaliser le moment par la prise de photos (ill. 7).

Illustration 7. L'expérience du *mall* comme lieu de sociabilité et de promenade, des exemples rue Đồng Khởi , devant le centre commercial Vincom Center et le siège de la banque HSBC

Ces photos témoignent de la réappropriation de l'imagerie occidentale de Noël par les centres commerciaux au Việt Nam, et par la banque mondialisée HSBC, dont les décors sont largement investis par les badauds venus s'y promener et s'y photographier dans une ambiance festive. Ces *malls* et leurs alentours se constituent alors en lieux de divertissements, de promenades et de rencontres.

Malgré le statut juridique privé de ces espaces, la diversité des appropriations et des pratiques citadines dont ils font l'objet invite à leur reconnaître un régime de publicité[34], exclusivement fondé sur « les normes sociales » (Staeheli et Mitchell, 2008 ; Houssay-Holzschuch et Teppo, 2009 ; Teppo et Houssay-Holzschuch, 2013). Certains auteurs préfèrent parfois recourir à l'expression de « free spaces » ou « espaces libres » pour évoquer ces espaces privés à usage public, qui s'inscrivent au cœur de la sociabilité urbaine asiatique contemporaine et y sont considérés comme autant d'espaces d'autonomie vis-à-vis de l'État (Miao, 2001 : 6). Les salles privées de karaokés peuvent ainsi devenir des lieux de réunions politiques et les cafés des lieux de rencontres incontournables pour les

[34] Ces pratiquent invitent à repenser les liens entre espaces publics et fonctions commerciales, souvent présentées de manière antinomique dans les analyses portant sur les villes occidentales (Ghorra-Gobin, 2001a ; Michon, 2001).

intellectuels et journalistes[35]. Ce processus rappelle les analyses de Jürgen Habermas sur la formation d'une « sphère de publicité », qui s'autonomise par rapport à la sphère du pouvoir établi et permet la circulation publique des opinions privées (Habermas, 1978).

Cependant, ces *malls*, en apparence ouverts, restent discriminants socialement. En grande majorité situés dans le centre-ville ou dans les nouvelles zones urbanisées en périphérie, ils sont à la fois facteurs et marqueurs de centralité métropolitaine. En ce sens, ils participent de dynamiques socio-spatiales similaires à d'autres équipements de prestige, comme les grands hôtels (Sanjuan, 2003), et sont vécus comme des espaces de distinction, à l'origine d'une segmentation sociale revendiquée (Nguyen-Marshall *et al*., 2012). Le passage devant des agents de sécurité que leur fréquentation implique pose en effet la question de l'accessibilité de ces nouveaux espaces du collectif, soumis à une réglementation propre. Un certain nombre de pratiques y sont interdites, telles que la vente ambulante, emblématique du fonctionnement des rues de Hồ Chí Minh Ville. La pratique de ces espaces exige par ailleurs l'apprentissage d'un certain nombre de codes sociaux et vestimentaires qui exclut – et auto-exclut – dans les faits une partie de la population, jugée « non civilisée », au rang desquels figurent par exemple les migrants ruraux récemment installés en ville.

La question du contrôle des espaces publics, et du renouvellement des normes et des usages qui leur sont associés, se pose avec une acuité particulière en Asie-Pacifique, où les espaces publics hérités correspondent souvent plus à des « espaces étatiques » que des « espaces civiques ». L'évolution contemporaine des régimes de publicité des espaces urbains collectifs constituent alors une entrée éclairante pour envisager l'émergence de la société civile en Asie-Pacifique (Douglass, 2002 ; Douglass *et al*., 2008 ; Hou, 2010).

2.3. Des « espaces étatiques » aux « espaces civiques » : quel régime de « légitimation politique » pour les espaces publics d'Asie-Pacifique ?

Les espaces publics historiques les plus emblématiques des villes d'Asie-Pacifique sont souvent des espaces sous contrôle étatique – ainsi que le laisse entendre la terminologie[36] –, voire des lieux strictement dédiés à la mise en scène du pouvoir. C'est notamment le cas des quelques rares places publiques de ces villes, mais également des parcs et des rues, où sont abondamment relayés les messages de propagande d'État, par l'organisation de défilés

[35] Cet élément m'a notamment été relaté en entretien par l'écrivain-blogger Đỗ Trung Quân, le 15 juin 2010.
[36] En vietnamien, le terme « public » se dit *công cộng*. Ce terme d'origine sino-vietnamienne renvoie à *gōnggòng* dans la prononciation en mandarin de la langue chinoise, qui fait référence à l'administration publique, faisant apparaître en filigrane la figure de l'État.

militaires, par voie d'affichage ou encore par la diffusion de messages officiels *via* des haut-parleurs. L'appropriation de ces espaces publics à des fins de revendications politiques et de manifestations par les citadins y est alors bannie. À l'heure de la construction métropolitaine, on assiste néanmoins à une complexification du jeu des acteurs en jeu dans leur gestion.

2.3.1 Le « régime de publicité » ambigu de la place publique en Asie-Pacifique

Les places publiques constituent à ce titre des espaces publics ambigus. Mandy Thomas s'intéresse par exemple aux évolutions, à la fois architecturales et en termes d'usage, de la célèbre place Ba Đình à Hà Nội, haut lieu de la capitale – où Hồ Chí Minh prononça l'indépendance du pays en 1945, puis en 1954 – qui fut réaménagée selon les normes de l'architecture socialiste afin de symboliser les liens entre Hà Nội et le bloc soviétique (Thomas, 2001 et 2002). La place, massive et entièrement minéralisée, accueille à présent le mausolée Hồ Chí Minh, dans un parallélisme évident avec la place Rouge à Moscou et la place Tiann'anmen à Pékin. La foule qui s'y rassemble ponctuellement, lors de la date anniversaire de l'offensive du Tết par exemple, ou pour les funérailles d'État et les célébrations liées à la mémoire de Hồ Chí Minh et ses compagnons d'armes, est ainsi directement mise en scène par le régime et n'incarne en rien une quelconque « société civile[37] ».

La place, pour être immense et centrale dans la ville, demeure peu investie par les badauds, qui y subissent de nombreux contrôles de sécurité. Mandy Thomas ajoute qu'en dépit de sa monumentalité, la place Ba Đình n'est en rien le symbole de l'urbanité hanoienne, cette dernière étant associée au lac Hoàn Kiếm et au quartier historique des 36 rues, qui le jouxte, ses promenades et ses cafés (Thomas, 2001 : 308). La place Ba Đình est ainsi présentée comme une coquille socialement vide, que les autorités peinent de plus en plus à remplir lors des fêtes officielles. Parallèlement à cette désertion, l'auteur souligne en revanche la montée en puissance des rassemblements populaires spontanés, notamment lors d'évènements sportifs, tels que les jeux du Sud-Est asiatique. Ces rassemblements populaires ne se forment nullement sur la place Ba Đình mais investissent les grands boulevards et artères de la ville, inquiétant ainsi les autorités sur leur capacité de contrôle :

> « Mass mourning and mass celebration both open up sites of communal activity

[37] L'emploi de ce terme mérite précaution, notamment dans le contexte asiatique – et vietnamien en particulier. D'après une définition de l'Unesco, cette expression est supposée désigner le corps social par opposition à la sphère gouvernementale et la sphère commerciale. Si l'on s'en tient à cette stricte définition, il n'y a pas de société civile dans le contexte vietnamien, l'État-parti contrôlant l'ensemble du secteur associatif, notamment via le Front de la Patrie (*Mặt Trận Tổ Quốc Việt Nam*).

> that express "non-state" opinion. At a time of accelerating social change, the state has effectively delimited public criticism ; yet a fragile but assertive form of Vietnamese democratic practice has arisen in public space, at the margins of official society, in sites previously equated with state control. In public space, there is now a contest over "symbolic control of the streets" and the people are literally voting with their feet. Where crowds were always a component of state (stage)-management events, now public spaces are attracting large numbers of people for supposedly non-political activities that always become transgressive acts condemned by the regime » (Thomas, 2001 : 311)[38].

Alors que les rassemblements populaires dans les espaces publics vietnamiens constituaient encore un symbole de soutien au régime dans les années 1990 – par le biais des réunions partisanes et de célébration du Parti –, ils sont à présent interprétés comme une menace pour l'ordre établi.

Thierry Sanjuan s'interroge de la même manière sur le statut d'espace public de la place Tian'anmen à Pékin. Cette dernière existait bien avant 1949 – et son réaménagement de 1959 – et correspondait dans la Chine impériale à un espace ouvert où étaient proclamés les édits de l'empereur et organisés les défilés des troupes. Les villes chinoises n'ont pas de tradition politique dotant les villes de lieux similaires à l'agora grecque ou au forum romain, puisqu'au contraire, l'autorité du souverain s'exprimait précisément par son invisibilité et par les murs de son palais. Cependant, la place Tian'anmen constituait un point de contact entre la population et le pouvoir, à la faveur de manifestations organisées à la gloire du régime ; ce rôle de vitrine s'est encore renforcé depuis 1949 (Houssay-Holzschuch *et al*., 2007 : 65). On retrouve par ailleurs cette logique dans le cas de la place Sanam Luang – également appelée Royal Ground – à Bangkok (Chinnapong, 2008).

Les espaces publics les plus monumentaux des villes d'Asie-Pacifique sont donc autant de vitrines étatiques, mais ne constituent en aucun cas des espaces d'expression publique : leur régime de « légitimation politique » (Staeheli et Mitchell, 2008) est donc nul. En revanche, ce régime de publicité est en voie d'émergence dans d'autres types d'espaces publics (Hou, 2010).

---

[38] « Les deuils et les célébrations de masse génèrent tous deux l'ouverture de lieux d'activités collectives où s'expriment des opinions "non étatiques". Dans une période d'accélération des changements sociaux, l'État a réussi à limiter la critique publique mais une forme, certes encore fragile mais déjà affirmée, de pratique démocratique vietnamienne émerge dans l'espace public, aux marges de la société officielle, dans des lieux précédemment assimilés au contrôle de l'État. Dans l'espace public, il y a à présent compétition pour le "contrôle symbolique des rues" et le peuple vote littéralement avec ses pieds. Là où les foules ont toujours été une composante des évènements mis en scène par l'État, les espaces publics attirent à présent un grand nombre de gens pour des activités supposées apolitiques mais qui se transforment toujours en actes transgressifs condamnés par le régime ».

2.3.2. L'émergence des « espaces civiques » en Asie-Pacifique

Les espaces publics sont considérés comme des laboratoires d'observation de la constitution de la « société civile », en particulier dans des États aux régimes autoritaires ou très centralisés (Douglass *et al*., 2008 ; Padawangi *et al*., 2014). Nicolas Douay montre par exemple comment la société civile de Hong Kong se structure précisément par la lutte pour la préservation des espaces publics hérités, aujourd'hui menacés de privatisation à la faveur d'opérations de rénovation urbaine (Douay, 2010 et 2011).

Ce fut également le cas au Việt Nam en 2007, autour du devenir des 50 ha de l'emblématique parc Lénine à Hà Nội (également connu sous le nom de parc Thống Nhất), construit par des travailleurs volontaires entre 1958 et 1960 sur l'emprise foncière de l'ancienne décharge de la ville coloniale. Au printemps 2007, deux compagnies à capitaux privés – dont l'une financée par les Vietnamiens de l'étranger (*Việt kiều*) vivant en ex-URSS – ont été autorisées par le Comité populaire de Hà Nội à développer un projet visant à transformer le plus grand parc urbain de Hà Nội en un parc à thème privé, avec un centre commercial intégré. Cette information a été rapidement relayée dans la presse locale et sur Internet, suscitant immédiatement de vives critiques de l'opinion publique. De nombreux éditorialistes ont ainsi ouvertement pris position contre le projet et des citadins ont outrepassé l'interdiction de rassemblement pour organiser des manifestations dans la ville, même si elles n'ont pas pu se dérouler sur le site même du parc. Cette contestation populaire a rapidement été soutenue par des personnalités ayant de bons rapports avec la classe politique – architectes, écrivains, journalistes –, contribuant à donner une caisse de résonnance au mouvement. Des ONG étrangères ont également apporté leur soutien aux protestations populaires, notamment en organisant un colloque international sur les espaces verts à Hà Nội. Le gouvernement a finalement renoncé au projet de privatisation du parc au mois d'août 2007. Andrew Wells-Dang analyse cet évènement – exceptionnel dans le contexte politique vietnamien – en termes d'émergence d'une « rice-roots democracy », prenant l'accessibilité partagée des espaces publics comme enjeu fédérateur (2010)[39].

Au-delà de cette mobilisation sans précédent à Hà Nội, les investissements quotidiens des rues des villes vietnamiennes par des fonctions officiellement interdites – en premier lieu le commerce ou la restauration de rue[40] – peuvent également prendre un sens

[39] Ce temps de mobilisation populaire a donné lieu au tournage d'un court métrage par Mike Douglass et Henry Mochida, intitulé *Dancing in the Park, Hanoi at his Millenium,* sorti en 2010. Ce court-métrage documentaire est accessible en ligne, accompagné de documents à visée pédagogique, à l'adresse suivante : http://hanoi.org.vn/publiccity/dancing/home.html.

[40] Les trottoirs et les rues des villes d'Asie-Pacifique tendent en effet aujourd'hui à être soumis à des réglementations officielles de plus en plus strictes, venant parfois remettre en cause leur tradition de multifonctionnalité (Sulaiman et Shamsuddin, 2001 ; Poerbo, 2010). C'est notamment le cas au Việt Nam, où

politique, en lien avec des revendications urbaines en gestation (Koh, 2008 ; Hou, 2010). C'est de l'expérience quotidienne de la rue qu'émergerait alors peu à peu une société civile vietnamienne (Thomas, 2001). Cette analyse renvoie à la conception de Hannah Arendt sur la pratique de l'espace public, permettant le développement et la structuration d'une sphère publique (Arendt, 1961 ; Howell, 1993). La montée en puissance des processus contemporains de revendications populaires pour la préservation d'espaces publics partagés et la conception d'un environnement urbain de qualité traduit ainsi l'émergence de sociétés civiles en plus en plus actives en Asie-Pacifique (Douglass *et al*., 2008 : 9).

2.4. Appréhender la diversité des espaces publics dans les villes d'Asie-Pacifique contemporaines

Le retour sur le processus de production historique des espaces publics et leurs fonctionnements spatiaux hérités en Asie-Pacifique, comme les nouveaux enjeux politiques auxquels ils donnent lieu, invitent à présent à souligner la diversité et les caractéristiques propres aux espaces publics contemporains de ces villes.

2.4.1. La faible superficie accordée aux parcs

Outre le faible nombre de places, les parcs – autre figure emblématique de l'espace public urbain en Occident – sont également peu nombreux dans les villes d'Asie-Pacifique. Pu Miao estime que les citadins n'y bénéficient que d'1/10^{e} de la superficie des espaces verts présents dans les villes occidentales (Miao, 2001 : 12)[41]. Ces espaces verts sont par ailleurs souvent mal répartis à l'échelle de métropoles de plus en plus vastes.

Danielle Labbé estime que le ratio d'espaces verts par habitant dans les métropoles vietnamiennes est encore inférieur aux autres métropoles de la région. Les Hanoiens bénéficieraient par exemple de moins d'1 m^2 de parc public par habitant, contre 1,8 m^2 à Bangkok et 6,5 m^2 à Shanghai (Labbé, 2010 : 13 ; Hassenpflug, 2004 : 6). Au total, seuls 0,3 % de la capitale vietnamienne sont dédiés aux espaces verts et la plupart sont concentrés dans le centre historique, délaissant les habitants du péricentre et des périphéries

---

la presse relaie régulièrement les projets gouvernementaux d'interdiction du commerce ambulant et de régulation de l'usage des trottoirs, au nom de la « modernité » et de la fluidité urbaine, tout en y affichant ostensiblement des messages de propagande (Koh, 2008 ; Harms, 2009 ; Kurfürst, 2009 et 2013).

[41] À défaut de très grands parcs emblématiques, la nature reste néanmoins présente sous des formes diverses dans les métropoles d'Asie-Pacifique, que certains auteurs invitent à prendre davantage en considération. C'est notamment l'analyse que proposent Yoon-Lin Park et Jungyoon Kim au sujet du quartier Gangnam à Séoul, où les parcs font défaut mais où la nature est présente sous de nombreuses formes alternatives : végétation sur les toits et dans les logements, ou présences de rues plantées (Park et Kim, 2008 : 58-67).

(Labbé, 2010 : 13). Plus de la moitié des habitants de Hà Nội n'ont ainsi aucun parc accessible à pied depuis chez eux (Haidep, 2005). Le chiffre tombe même à 0,9 m^2 d'espaces verts par habitant à Hồ Chí Minh Ville selon une source officielle de 2005[42] (département de la Planification et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville, 2005). Le manque de parcs en ville fait l'objet de nombreuses dénonciations dans la presse vietnamienne[43], notamment lorsque des aménageurs ne respectent pas les ratios en espaces verts officiellement fixés dans les opérations d'aménagement contemporaines.

Un rapport de la société publique de gestion des parcs et de la végétation de Hồ Chí Minh Ville[44] (*Công ty Công viên Cây xanh TP. HCM*), publié en 2008 dans le *Saigon Economic Times Online*, a révélé qu'entre 1998 et 2008, près de la moitié de la superficie des espaces verts avait disparu à l'échelle de la ville-province, notamment sous l'effet de l'urbanisation galopante des districts ruraux périphériques (Société publique de gestion des parcs et de la végétation de Hồ Chí Minh Ville, 2008). En 2009, les espaces verts étaient estimés à environ 530 ha dans la ville-province – contre environ 1000 ha en 1998 –, parmi lesquels les seuls espaces verts du nouveau quartier de Phú Mỹ Hưng représentent déjà 74 ha, soit 14 % du total.

D'un point de vue institutionnel, la gestion des espaces verts de Hồ Chí Minh Ville incombe au département des Transports et des communications (DOTC) et à la société publique des parcs et de la végétation. Cependant, tout espace vert inférieur à cinq hectares relève directement de l'autorité du Comité populaire de son district, ce qui contribue à une méconnaissance de leur superficie exacte et à leur détérioration croissante, malgré la multiplication des campagnes municipales appelant à faire une ville propre et verte (*Vì thành phố xanh, sạch, đẹp*). Le manque de moyens pour assurer leur gestion est souvent

---

[42] Selon ce même rapport, la couverture végétale – terminologie plus englobante que la simple prise en compte des parcs et comprenant les espaces de rizières ou de mangroves des districts ruraux – n'atteint que 2,3 % de la superficie totale de la ville-province d'Hồ Chí Minh .

[43] Augmenter la superficie des espaces verts en ville fait partie des objectifs contemporains d'aménagement mis en avant dans les schémas directeurs de Hà Nội comme de Hồ Chí Minh Ville (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 5-45). Le 6 janvier 2010, le premier ministre a signé la décision 24/ QĐ-TTg, qui approuve le schéma directeur revisité pour Hồ Chí Minh Ville à l'horizon 2025 et qui fixe les normes suivantes en matière d'espaces verts : atteindre 2,4 m^2/hab. dans la ville héritée, 7,1 m^2/hab. dans les nouvelles zones urbanisées et 12 m^2/hab. dans les districts ruraux de la ville-province. La stratégie consiste alors à imposer des quotas importants d'espaces verts dans les nouvelles zones périphériques d'aménagement afin d'équilibrer le ratio général à l'échelle de la ville. La ville héritée n'est donc pas réellement intégrée à cette volonté d'augmenter la présence des espaces verts. Par ailleurs, il n'existe aucune sanction réglementaire à l'encontre des promoteurs ne respectant pas les quotas fixés dans les nouveaux quartiers, ce qui rend ces mesures globalement inefficaces face aux logiques du marché.

[44] La société publique des parcs et de la végétation de Hồ Chí Minh Ville (*Công ty Công viên Cây xanh TP. HCM*) a été créée le 29 juin 2006. Elle participe à la gestion et à la protection de la nature sous toutes ses formes à Hồ Chí Minh Ville et dépend directement du département des Transports et des communications de la ville-province (DOTC). Les missions les plus emblématiques de cette société publique sont la gestion des parterres fleuris lors des fêtes du nouvel an lunaire et l'entretien du réseau d'électricité dans les parcs publics (Nguyễn Thị, 2010 : 36)

un argument avancé par les responsables de district pour justifier la conversion d'espaces verts en terrains résidentiels ou commerciaux (Atelier du Paddi « Aménagement et gestion publique des espaces verts, politique de protection et de développement de l'arbre », 2011). Cet état de fait rappelle également qu'au Việt Nam, dans un contexte de pression foncière accrue, l'assimilation est souvent tentante entre espaces publics et espaces vacants – donc à investir, que ce soit par les citadins ou même par les autorités urbaines.

Par ailleurs, les parcs ne constituent pas toujours des espaces récréatifs pour les citadins, ils sont souvent composés de grands ornements floraux et d'allées géométriques, sans pelouse à investir ou de véritables lieux de rassemblement. Les parcs du centre-ville de Hồ Chí Minh Ville restent néanmoins des lieux investis par diverses pratiques collectives, notamment les activités sportives et la gymnastique (*thể dục*), ou des lieux de rencontres entre amis en dehors de la sphère familiale, notamment chez les jeunes (ill. 8). Le succès populaire des berges nouvellement réaménagées et plantées du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè dans le centre-ville de Hồ Chí Minh Ville témoigne également de l'attrait des espaces verts comme lieu de détente par la population citadine vietnamienne.

Illustration 8. Le succès du parc du 30 avril auprès des jeunes citadins (Hồ Chí Minh Ville, district 1)

Source : M. Gibert, 2011 et 2013.

Le parc du 30 avril a une localisation hypercentrale à Hồ Chí Minh Ville : il fait face au palais de la Réunification et jouxte la cathédrale Notre-Dame, au cœur du district 1. Il se présente sous la forme de petits parterres de pelouses interdites à l'accès, séparées par des allées bétonnées. Ces allées connaissent actuellement un grand succès auprès des jeunes citadins qui en investissent quotidiennement les bordures – voire le centre de l'allée lui-même – et s'y adonnent à des pratiques de loisirs diverses, comme la lecture, la musique, les pique-niques et les simples retrouvailles entre amis. Ce succès attire aujourd'hui la présence de nombreux petits commerçants ambulants aux abords du parc, en dépit de l'interdiction – régulièrement réaffirmée par le Comité populaire de la ville-province – d'y pratiquer le commerce. Ce parc de taille modeste, qui accueille également de nombreux touristes étrangers visitant le centre-ville, constitue l'un des espaces publics centraux les plus animés du centre-ville.

La faiblesse de la présence des espaces verts et des espaces ouverts dans les métropoles d'Asie-Pacifique s'explique en partie par la pression démographique que connaissent ces villes extrêmement denses[45]. L'urbanisme des très fortes densités qui caractérise ces villes va alors de pair avec la prégnance des espaces publics de petite dimension – voire de très petite dimension :

> « High density plays a critical role in shaping the small amount, linear form, three-dimensional location, and intensive use of public space in Asia Pacific cities[46] » (Miao, 2001 : 7).

2.4.2. L'importance des petits espaces publics et des espaces publics éphémères

La multiplication des espaces publics de petite dimension, formant un patchwork urbain fragmenté, vient en partie combler le manque historique d'espaces ouverts aménagés dans les villes d'Asie-Pacifique (Jinnai, 2001 : 50). Ce sont souvent des espaces de proximité, pratiqués au quotidien et à ce titre particulièrement intéressants à analyser. C'est notamment le cas des nombreuses cours ou jardins des temples et pagodes, des confettis de jardins publics – alors appelés « parcs de poche » ou *pockets parks* –, ou des marchés locaux. Ces espaces publics interstitiels, à l'organisation spatiale vernaculaire, sont localisés « en creux », entre les espaces bâtis et souvent à l'avant des bâtiments, comme les passages couverts des maisons-compartiments. Sans être associés à des aménagements architecturaux d'envergure, ils demeurent des lieux de convergence des flux et des réseaux à l'échelle des quartiers et constituent alors autant d'espaces de centralité locale dans les îlots. Par ailleurs, leur taille modeste n'empêche pas l'accueil d'activités sociales variées, dont l'organisation spatiale est en grande partie fondée sur le principe d'un roulement temporel au fil de la journée.

Certains de ces petits espaces publics sont d'autant plus difficiles à appréhender qu'ils ne sont pas toujours liés à des lieux fixes, mais peuvent au contraire être associés à des temporalités éphémères. La tenue d'un événement public, tel qu'un festival, peut ainsi conduire à la formation temporaire d'un espace public en un lieu éventuellement privé à l'ordinaire. Ce cas de figure est au cœur de l'étude de Tanya Hidaka et Mamoru Tanaka sur

---

[45] À titre de cadrage général, les densités résidentielles dans les métropoles d'Asie-Pacifique sont estimées entre 20 000 et 100 000 hab./km^2 contre 3 000 à 4 000 hab./km^2 dans les métropoles américaines (Miao, 2001 : 7).

[46] « Les fortes densités jouent un rôle critique dans la formation d'espaces publics peu nombreux, linéaires, et qui investissent les trois dimensions, et dans l'usage intensif qui en est fait dans les villes d'Asie-Pacifique. »

Tokyo, où les festivals liés à la pratique de la religion shinto conduisent à faire émerger la notion de « sanctuaire mobile » (Hidaka et Tanaka, 2001 : 111-115). Des processions ponctuelles conduisent ainsi à la formation temporaire d'un espace public unifié par la seule présence des fidèles dans un vaste périmètre, débordant largement les limites du sanctuaire honoré. Durant ces temps festifs, les premiers étages des bâtiments privés bordant les rues sont ainsi transformés en salles de préparation ou de répétition de l'événement, ou même en salle de spectacle ouverte au public. Le périmètre communautaire du sanctuaire, l'espace public de la rue et les espaces privés du bâti riverain fusionnent ainsi en un espace public unifié et éphémère. Ces pratiques permettent de pallier le manque de grands espaces de rassemblement dans des villes très densément bâties.

Longtemps ignorés dans les études consacrés aux espaces publics urbains, ces micro-espaces connaissent actuellement une revalorisation (Radovic, 2012), dont témoignent par exemple le programme de recherche du MIT Slab, consacré à l'analyse spatiale des trottoirs de Hồ Chí Minh Ville (Kim, 2013). L'attention portée aux ruelles de Hồ Chí Minh Ville dans ce cadre de ce travail s'inscrit également dans ce courant de recherche. Par ailleurs, en dépit de leur taille modeste, ces espaces publics interstitiels sont autant de révélateurs de dispositifs spatiaux caractéristiques des villes d'Asie-Pacifique : ils témoignent notamment de l'importance des carrefours – quelle que soit l'échelle urbaine considérée – comme lieu de centralité, en substitution à la figure de la place dans les villes européennes. À l'heure de la métropolisation, cette primauté des lieux des convergence des flux comme espace public est réaffirmée par les autorités urbaines d'Asie-Pacifique.

2.4.3. Les espaces publics à l'heure de la métropolisation : l'aménagement des carrefours et des lieux de convergence des flux

Les aménagements contemporains de grande ampleur autour des stations de métro, de bus en site propre ou des gares viennent peu à peu pallier le manque de grands espaces nodaux, et confirmer l'imbrication toujours plus forte entre le public et le privé qui caractérise les villes d'Asie-Pacifique (Cybriwsky, 1998 : 163 ; Tiry, 2012a).

Le texte *Linkage in Collective Form* de Fumihiko Maki et Jerry Goldberg propose ainsi une réflexion à la fois théorique et pratique sur la liaison comme élément générateur de formes collectives dans les villes japonaises (Maki, 1964). Le plan pour Tokyo de Kenzo Tange (1961) vise en effet à ce que la structure urbaine et les réseaux de communication forment une unique armature urbaine, afin d'éviter le risque de disjonction entre développement des réseaux de circulation et conception des formes urbaines (Tiry, 2012b : 177). Dans ce sens, le projet d'aménagement du grand nœud ferroviaire

Shinjuku à Tokyo est l'archétype de ce que Fumihiko Maki appelle « la forme de groupe », pensée comme un enchaînement d'espaces de rassemblement (Tiry, 2012a).

Ces réflexions japonaises sont aujourd'hui largement reprises et réinterprétées par les autorités urbaines de Hồ Chí Minh Ville[47], qui consacrent de longs passages du schéma directeur de la ville-province à l'horizon 2025 à la question de l'aménagement des futures stations de métro métropolitaines et aux alentours des pôles de transport en général (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 5-47). De même, les « portes de la ville » y sont identifiées comme des zones d'aménagements publics prioritaires. Cette expression renvoie directement aux grands carrefours d'entrée de ville, où se connectent sorties d'autoroutes, grands axes centraux, réseaux de bus et de métro. Les espaces publics y sont alors pensés comme des espaces de mise en scène de la métropole – et non plus directement de l'État – dans son processus d'intégration des circuits de la mondialisation. Cette revalorisation contemporaine des fonctions d'espaces publics des pôles de transport et des carrefours s'explique également par la prépondérance historique des rues comme espaces partagés à Hồ Chí Minh Ville.

2.4.4. Hồ Chí Minh Ville : les rues pour espaces publics

Les espaces publics de Hồ Chí Minh Ville s'inscrivent pleinement dans le contexte de l'aire culturelle asiatique. Les espaces ouverts, tels que les places et les parcs, y sont très peu nombreux et mal répartis sur le territoire urbain. Ces derniers sont en grande partie hérités de la période coloniale et sont aujourd'hui largement contrôlés et investis par les représentants de l'État-Parti. À ces espaces publics centraux s'ajoutent néanmoins une mosaïque de petits espaces ouverts au public, tels que les cours de pagodes et surtout les espaces de commerce : on trouve des marchés à tous les échelons de la ville, du quartier au district, jusqu'aux deux grands marchés emblématiques de la ville : Bình Thành (district 1) et Bình Tây (district 5 à Chợ Lớn). L'association ancienne entre espaces publics et espaces de consommation au Việt Nam se perpétue dans le contexte contemporain avec la multiplication des centres commerciaux et des *malls* ces dernières années. Ces lieux de sociabilité émergents, marqueurs des nouvelles centralités métropolitaines, rencontrent beaucoup de succès auprès des jeunes urbains instruits[48].

---

[47] Il est important de rappeler que le cabinet de consultants en architecture et urbanisme du Japonais Nikken Sekkei a participé à la rédaction du schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville à l'horizon 2025, conjointement avec le Comité populaire de la ville-province.

[48] Sur l'appropriation des espaces publics et de loisirs par la jeunesse vietnamienne, on peut se reporter aux sources suivantes : Nguyen Phong An, *Youth and the State in Contemporary Socialist Vietnam*, Working Paper n° 16, Lund, Centre for East and South-East Asian Studies Lund University, 2005, 26 p. ; Drummond Lisa et Nguyen Thi Liên, « Uses and Understandings of Public Space Among Young People in Hanoi,

Les nouveaux quartiers urbanisés (*khu đô thị mới*) se dotent par ailleurs d'espaces collectifs à l'urbanisme travaillé, ces derniers constituant un argument de marketing immobilier très mis en avant dans la communication de ces grandes opérations intégrées, bénéficiant souvent de capitaux étrangers. Ces espaces collectifs, souvent liés à des aménités sportives ou commerciales, sont en réalité filtrants dans leur accès et conçus par le secteur privé. On peut y lire une forme d'internationalisation et de privatisation de la production urbaine, y compris en ce qui concerne les espaces du collectif. Cette tendance va alors immanquablement de paire avec une stratification sociale accrue dans l'accès à ces espaces, certains devenant des espaces plus exclusifs dans leur accès.

Si l'on cherche à évaluer les différents espaces publics de Hồ Chí Minh Ville à l'aune des trois « régimes de publicité » proposés par Lynn Staeheli et Don Mitchell (2008), il apparaît assez clairement que l'espace le plus accessible et le plus diversement investi de Hồ Chí Minh Ville demeure les rues et leurs trottoirs, lorsqu'elles en sont bordées. Espace de déambulation et de circulation sous différentes formes, espace de commerce, mais également d'expansion du logement, de récréation, ou encore de stationnement au quotidien, les rues constituent également les lieux les plus investis par la foule lors des fêtes du nouvel an lunaire (*Tết Nguyên Đán*) ou de la mi-automne (*Tết Trung Thu*). Les rues constituent donc à la fois des espaces publics du quotidien et des temps festifs exceptionnels. On peut ainsi reprendre les propos de l'équipe du MIT Slab (*Sidewalk Laboratory*) sur la figure du trottoir à Hồ Chí Minh Ville, en l'appliquant à la rue toute entière :

> « Society and physical space come together in intriguing ways on the sidewalk, an open-access public space that is so narrow that it requires intimate, local negotiations and yet is so vast and networked that they have great potential as a democratic space[49] » (MIT Slab, 2012).

Partant de cette évidence empirique, j'ai fait le choix de centrer mes recherches sur la figure de la rue à Hồ Chí Minh Ville, en mettant en avant son statut d'espace public. À ce titre, j'ai largement exclu de mes investigations les autoroutes urbaines réduites à des fonctions largement circulatoires – même si certains bas-côtés d'autoroutes demeurent appropriés par des vendeurs ambulants et de nombreuses activités riveraines (Harms,

---

Vietnam », in Michael Douglass et Amrita Daniere (dir.), *The Politics of Civic Space in Asia: Building Urban Communities*, Londres, Routlegde, 2008, pp. 175-196 ; Peyvel Emmanuelle et Gibert Marie, « Đi chới đi ! Entre public et privé, une approche socio-spatiale des pratiques de loisirs à Hồ Chí Minh Ville », *EchoGéo*, 2012, n° 21.

[49] « Les espaces sociaux et physiques s'imbriquent de manière intéressante sur le trottoir, un espace public accessible à tous qui est si étroit qu'il requiert des négociations locales et fines, et en même temps au réseau si vaste qu'il possède une réel potentiel d'espace démocratique ».

2011 : 160). En souhaitant placer les interactions entre la rue et ses territoires riverains au cœur de l'analyse, c'est la figure des ruelles de quartier (*hẻm*) qui s'est imposée comme objet d'étude privilégié.

3. Pour une approche décentrée de la rue à Hồ Chí Minh Ville

De cette réflexion préliminaire sur les régimes de publicité des espaces collectifs dans les villes d'Asie-Pacifique, et du Việt Nam en particulier, une forme urbaine se démarque par son degré d'accessibilité à des publics variés et la très grande diversité de ses usages : la rue, et plus encore, la ruelle. Pourtant centrales dans la définition de l'identité urbaine de Hồ Chí Minh Ville, ces dernières demeurent pourtant peu explorées et documentées – notamment en raison de leur genèse informelle et de leur absence de monumentalité.

Considérée comme « emblème de l'urbanité occidentale » (Choay, 2001 : 7), la forme urbaine de la rue est identifiable dans de nombreuses cultures, mais ses modalités de conceptions et ses significations culturelles sont variables et demandent à être explorées dans le cas vietnamien.

3.1. Les rues de Hồ Chí Minh Ville, terminologie et représentation

Jean-Loup Gourdon pense la rue comme une forme « à la fois projet et représentation collective, en vue d'un accord » (2001 : 65). Les projets et représentations collectives des rues de Saigon - Hồ Chí Minh Ville ont beaucoup varié au cours de l'histoire, contribuant ainsi à la variété de ces fonctions et de ses significations, notamment sur le plan symbolique. Un retour sur la sémantique contemporaine appliquée à cet objet doit permettre de mieux cerner sa conception dans la culture vietnamienne.

3.1.1. La rue vietnamienne, « objet animé » à vocation commerçante

Le terme générique le plus souvent employé au sud du Việt Nam[50] pour désigner la rue est *con đường* – *con* correspondant au classificateur. La langue vietnamienne propose en effet une catégorisation du monde passant par l'emploi de classificateurs à apposer aux noms communs, selon qu'ils se réfèrent à des êtres animés (*con*) ou des choses inanimées (*cái*). De manière exceptionnelle, la rue est pourtant désignée dans la langue vietnamienne par le

[50] La langue vietnamienne est marquée par de fortes différences dialectales, avec des accents régionaux différenciés et des variations lexicales entre le nord, le centre et le sud du pays.

vocable *con đường* et non *cái đường*[51]. La rue est pensée en vietnamien comme un être animé, façonné par les flux qui la parcourent. Les pratiques sociales qui s'y déploient ne sont donc pas réduites à des activités prenant place dans un cadre physique préexistant : elles produisent la rue, contribuent à définir son identité et accompagnent ses recompositions.

Le terme *đường* constitue en réalité un terme générique pour désigner tout type de voie, de route ou de chemin. Il se décline en une multitude d'expressions, telles que *đường giao thông* (les voies de communication), *đường Quốc lộ* (la route nationale), *đường sắt* (le chemin de fer), ou encore *đường biển* (la route maritime), et *đường ngắm* (le passage souterrain). Dans un second sens, le terme signifie d'ailleurs « la ligne », « le trait ». Au nord du Việt Nam, le terme *đường* désigne exclusivement les routes interurbaines et c'est le terme *phố* – ou parfois *đường phố* – qui désigne les rues d'une agglomération. Au sud du Việt Nam, l'expression générique *đường* a cependant été gardée pour désigner les rues et c'est ce terme que l'on retrouve sur les plaques de ville. L'étymologie de ce terme demeure incertaine (Alves, 2009), mais l'on peut émettre l'hypothèse d'un rapprochement avec le terme dialectal *đàng*, désignant également la voie ou le chemin. Ce dernier terme vient lui-même du chinois classique *táng* désignant l'allée centrale d'un temple (Lê Ngọc, 1993 : 290).

Le terme *phố,* désignant la rue au nord du Việt Nam, renvoie quant à lui directement à la fonction commerçante de cette dernière et désigne étymologiquement « une rue urbaine disposant de maisons commerciales des deux côtés » (Lê Ngọc, 1993 : 369). Philippe Papin rappelle dans son *Histoire de Hanoi* que le caractère en *nôm*[52] pour désigner la rue commerçante est « forgé à partir de deux idées, celle de la rive et du ponton situé au bord d'un cours d'eau et celle de toitures ». Il conclut alors : « À l'origine, les rues étaient donc des lieux d'échanges où l'habitat était groupé autour d'un appontement » (Papin, 2001 : 173). Les premières rues commerçantes correspondaient ainsi à des rangées d'échoppes avec des boutiques contiguës couvertes d'un toit de tuiles, associées à un embarcadère. La spécialisation des marchandises par embarcadère explique les noms actuels donnés aux historiques « 36 rues de Hà Nội », dénommées selon les marchandises

[51] Le classificateur *con* est également employé pour désigner les ruelles : *con hẻm*.

[52] La graphie démotique (*nôm*) est née au XIII^e^ siècle au Việt Nam, afin de transcrire la langue vietnamienne – qui était alors uniquement parlée – à l'aide d'éléments empruntés aux caractères chinois. « L'emprunt pouvait consister à reprendre tel quel un caractère chinois dont la prononciation était similaire ou proche d'un autre mot vietnamien […], mais on pouvait aussi combiner deux caractère originaux afin de jouer sur le sens, le son, ou les deux à la fois » (Papin, 2003 : 71-72). Environ 8 000 caractères démotiques furent ainsi inventés afin d'écrire la langue vietnamienne. Ces caractères restèrent cependant peu utilisés, l'élite dirigeante et les hommes de lettres lui préférant souvent le chinois. La langue vietnamienne a ensuite été romanisée au cours du XVII^e^ siècle, donnant naissance au *quốc ngữ* (caractères romanisés agrémentés de signes diacritiques marquant les tons).

(*hàng*) qu'on y trouvait historiquement.

La rue commerçante vietnamienne est alors historiquement envisagée dans sa profondeur, en articulation avec les échoppes riveraines et leurs arrière-boutiques, mais également avec les ateliers et les logements. Philippe Papin explique ainsi que la notion de quartier a précédé l'idée de rue à Hà Nội. Ces quartiers sont apparus au XI^e^ siècle, sous le nom de *phường*, « découpage administratif qui désigne le village dans la ville » (Papin, 2001 : 176). À partir du XVI^e^ siècle, une confusion entre les notions de quartier et de rue commence cependant à s'opérer, marquée par l'apparition du vocable *phố-phường*, désignant un quartier découpé en plusieurs rues, comprenant l'artère bordée d'échoppes ainsi que les arrière-boutiques installées en retrait.

> « Au fil du temps, le rue a pris le pas sur son quartier, simple découpage administratif partagé entre des communautés voisines et souvent concurrentes. C'est la rue qu'exaltent les chansons populaires et autant de proverbes. Jusqu'en 1954, ce sont les chefs de rue (*phố trưởng*) – et non les chefs de quartiers – qui ont administré la ville » (Papin, 2001 : 176).

On retrouve parfois le vocable *phố* au sud du Việt Nam pour désigner les ruelles commerçantes, par exemple dans l'expression *phố hẻm*. C'est également le morphème *phố* qui est utilisé dans la constitution du mot composé *thành phố*, désignant les centres économiques urbains en vietnamien[53]. *Thành* est un terme d'origine sino-vietnamienne désignant le rempart : ainsi, la conception urbaine au Việt Nam renvoie étymologiquement à des fonctions commerciales protégées par une fortification militaire. Le statut de *thành phố* est encore appliqué à 64 villes au Việt Nam, sur décision du gouvernement. Cet appellatif est en effet réservé aux villes considérées comme des centres économiques et démographiques d'envergure. On y retrouve les cinq villes-provinces du pays – Hồ Chí Minh Ville, Hà Nội, Đà Nẵng, Hải Phòng et Cần Thơ – relevant directement du gouvernement central, et la plupart des capitales des provinces – même si certaines provinces restent non dotées d'organismes urbains décrétés *thành phố* et que d'autres sont au contraire dotées de plusieurs *thành phố*[54].

---

[53] Hồ Chí Minh Ville est ainsi officiellement appelée Thành Phố Hồ Chí Minh, donnant souvent lieu à l'abréviation « TP. HCM » dans la documentation officielle comme dans la presse.

[54] « Au Việt Nam, la classification urbaine suit deux logiques distinctes, l'une politique, l'autre économique. La première fait référence au niveau de tutelle ou de gestion administrative des villes qui sont soit placées sous l'autorité du gouvernement, soit de la province ou encore du district » (Quertamp, 2004 : 11). Par ailleurs, un second classement, fondé sur des critères démographiques, économiques mais également lié au niveau d'équipements et d'infrastructures, donne lieu à la définition de six classes de villes. Ce second type de classement n'a pas de vocation administrative mais constitue une référence lors de l'élaboration des plans économiques annuels et quinquennaux et sert à délimiter les niveaux d'investissement de l'État dans les infrastructures urbaines (Pandolfi, 2001b).

3.1.2. Les critères de catégorisation des rues de Hồ Chí Minh Ville

La terminologie employée pour différencier les types de rues en contexte urbain est révélatrice de la manière de penser le fonctionnement du réseau viaire dans la culture vietnamienne. Les rues sont tout d'abord différenciées en fonction de leur gabarit : ainsi, *hẻm* désigne la ruelle – officiellement toute voie inférieure à 12 m sans trottoir adjacent –, *đường* la rue flanquée de trottoirs et, depuis peu, le terme *đại lộ* est apparu pour désigner les grands boulevards et voies rapides[55], comme le tout récent boulevard / autoroute Est-Ouest : *đại lộ Đông - Tây*. Mais cette dernière expression reste peu employée par la population, il s'agit d'une nouvelle catégorie à visée technique, relevant davantage du vocabulaire des autorités urbaines. On constate en effet une différenciation forte entre la terminologie utilisée par les autorités urbaines et les usages et représentations populaires.

Appréhender la hiérarchie du réseau viaire par le système d'organisation des adresses

L'analyse des modalités d'organisation des adresses dans les quartiers de Hồ Chí Minh Ville permet de saisir la hiérarchie qui s'est historiquement établie entre les différents niveaux de rues. Les ruelles, par exemple, n'ont pas de nom en propre : elles prennent traditionnellement le nom de la rue sur laquelle elles s'ouvrent, associé au numéro indiquant l'emplacement de leur raccordement avec l'artère de niveau hiérarchique supérieur (ill. 9).

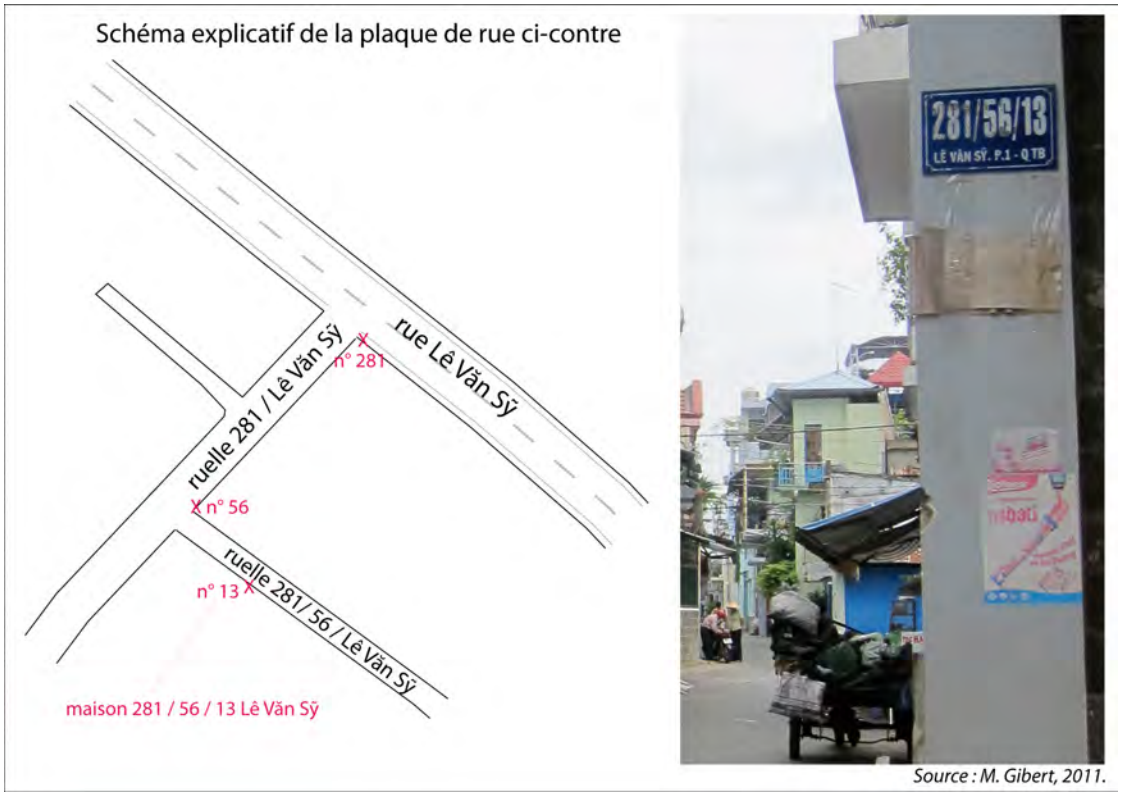
[55] Le statut du *đại lộ Đông-Tây* par rapport aux tissus urbains qu'il traverse n'est pas encore réellement fixé. Cette question a même donné lieu à l'organisation d'une rencontre entre les membres du département de la Planification et de l'architecture de la ville-province d'Hồ Chí Minh (Dupa), l'équipe du Paddi et des membres de la Banque mondiale en juillet 2011, intitulée « Design urbain pour le grand axe Est-Ouest ». Il s'agissait entre autre de choisir entre un statut de « boulevard urbain », intimement connecté avec les espaces urbains traversés, ou d'« autoroute intra-urbaine » privilégiant la fluidité et la vitesse de circulation permise sur cet axe.

Illustration 9. Le recensement et l'identification des ruelles à partir du nom des rues

Dans cet exemple, la ruelle est nommée « hẻm 230 đường Ngô Gia Tự », car elle est raccordée à la rue principale Ngô Gia Tự, au niveau du numéro 230 de cette dernière. L'expression *khu phố văn hóa 4* précise par ailleurs que le bloc a été reconnu comme « quartier culturel ».

Les intitulés des adresses se complexifient selon le degré de ramification des ruelles d'un quartier. Pour les maisons localisées dans des ruelles secondaires en cœur d'îlot, les adresses sont souvent composées de trois parties, précisant le nom de la rue principale qui structure le quartier, la localisation du raccordement de la ruelle principale le long de cette dernière, puis la localisation du raccordement de la ruelle secondaire, où est située la maison, par rapport à la ruelle principale. Le dernier numéro de l'adresse indique donc le localisation de la maison dans la ruelle (ill. 10).

Illustration 10. Appréhender la hiérarchie des rues de Hồ Chí Minh Ville à partir de l'organisation du système des adresses



L'adresse 281/56/13 Lê Văn Sỹ sur la plaque de rue photographiée ci-dessus signifie que pour se rendre à l'habitation concernée, il faut tout d'abord aller au niveau du numéro 281 de la rue Lê Văn Sỹ, tourner dans la ruelle qui s'y ouvre, avancer jusqu'au numéro 56 de cette dernière et bifurquer dans la ruelle secondaire qui s'ouvre à ce niveau et se rendre jusqu'au numéro 13.

Lorsque d'anciennes parcelles ont été divisées, les numéros des maisons sont parfois accompagnés de lettres sur le modèle suivant : 13 A, 13 B, etc. Pour une ruelle traversante ouvrant sur deux rues distinctes, il arrive que l'adressage change de logique de part et d'autre de la ruelle : chaque extrémité prenant la dénomination de l'artère la plus proche. Il n'existe pas de règles fixes en la matière et une ruelle traversante peut également prendre le nom d'un seul des deux axes auxquels elle est reliée, privilégiant en ce cas le nom de l'axe le plus important.

La superposition de nomenclatures contradictoires est parfois observée et, quand la numérotation des rues et maisons vient à évoluer, on observe alors une superposition des nomenclatures anciennes et nouvelles. Mme Tôn Nữ Quỳnh Trân, directrice du Cefurds, pointe également le manque fréquent de coordination pour la numérotation des longues rues

traversant plusieurs districts[56]. C'est notamment le cas de la longue rue Trương Định, qui traverse à la fois les districts 1 et 3, et dont la numérotation est dédoublée : à l'entrée du district 3, la numérotation reprend au numéro 1, il y a donc des adresses doubles prêtant quotidiennement à confusion.

Ce système vernaculaire d'organisation des adresses, présentant de nombreuses exceptions et arrangements locaux, traduit la faiblesse de la hiérarchie du réseau viaire hérité de Hồ Chí Minh Ville, au sein des très vastes îlots résidentiels, exclusivement desservis par des ruelles non planifiées. Dans la perspective d'une reprise en main du processus d'urbanisation, les autorités urbaines cherchent aujourd'hui à clarifier le statut de chaque élément du réseau viaire et à établir une hiérarchie claire entre les différents types de rue, en se fondant sur le critère dominant de leur gabarit.

La rue selon les autorités : un élément de réseau caractérisé par son gabarit

La récente multiplication des décrets et réglementations concernant la conception et la gestion de la voirie publique traduit la volonté des autorités de Hồ Chí Minh Ville d'ordonner un réseau viaire à la hiérarchie incomplète, hérité d'un processus d'urbanisation largement spontané. Dans ces documents, la rue n'est jamais envisagée comme un espace public ; elle est exclusivement considérée comme un réseau technique. Ce renouvellement législatif s'inscrit dans un mouvement d'échelle nationale. Le ministère de la Construction (Moc) a ainsi promulgué en 2007 la décision n° 22/2007/QĐ-BXD, sur les voies urbaines, leurs modalités de conception et de gestion[57] (*Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế*). Les types de rues y sont classés sur la base de leur capacité de charge (*khả năng thông hành*), en tant que voie de circulation (ministère de la Construction, 2007 : 13-14) (tab. 1). Les critères de ce classement furent repris dans le Code général de la construction promulgué en 2008 (QCXDVN 01: 2008/BXD).

[56] Entretien du 2 mars 2009 avec Mme Tôn Nữ Quỳnh Trân.

[57] Ce texte est venu remplacer un règlement datant de 1983 (20TCXD 104) : « Quy phạm kỹ thuật thiết kế đường phố, đường, quảng trường đô thị » [Code des techniques de conception des rues, routes et places urbaines].

Tableau 1. Les critères de classification des voies urbaines au Viêt Nam, d'après la décision officielle n° 22 / 2007 du ministère de la Construction

Catégories	Fonctions	Nombre de voies minimum	Nombre de voies envisagé	Intersections possibles	Nature du trafic	Vitesse autorisée en km / h.	Types de véhicules autorisés	Capacité de charge / jour
AUTOROUTE								
Autoroute	- Support d'un trafic très important et de grande vitesse - Liaisons interurbaines, - Liaisons entre le centre-ville, les centres industriels, les ports, les villes-satellites, etc.	6	8 - 10	- Autoroutes - Grands axes	Trafic rapide et continu, peu d'intersections	Jusqu'à 100	Tout type de véhicules motorisés (mais motos limitées)	50 000 à 70 000 véhicules
GRAND AXE								
A – Axe principal	- Support d'un trafic de grande vitesse et desserte métropolitaine - Liaisons entre le centre-ville, les principaux parcs industriels et les zones d'approvisionnement urbain	4	6 - 10	- Autoroutes - Grands axes - Axes commerçants	Peu d'intersections (et feux de signalisation)	Jusqu'à 80	Tout type de véhicules motorisés (et cyclistes si piste cyclable séparée)	20 000 à 50 000 véhicules
B – Axe secondaire	- Support d'un trafic important - Liaisons entre les districts et avec les centres industriels	4	6 - 8			Jusqu'à 70		20 000 à 30 000 véhicules
AXE COMMERÇANT								
A – Rue commerçante principale	- Dessert des districts	2	4 - 6	- Grands axes - Axes commerçants - Rues de desserte interne des quartiers	Trafic intermittent, nombreuses intersections	Jusqu'à 60	Tout type de véhicules motorisés	10 000 à 20 000 véhicules
B - Boulevard	- Desserte d'échelle métropolitaine - Accueil de fonctions économiques riveraines de grande envergure	4	6 - 8			Jusqu'à 80		-
C – Voie de transport de marchandises	- Rues exclusivement présentes dans les zones industrielles et pour raccorder les zones portuaires aux grands axes urbains	-	-	- Autoroutes - Grands axes - Axes commerçants		-	Exclusivement pour les camions et les voitures	-
DESSERTE INTERNE DES QUARTIERS								
A – Rue intermédiaire	- Rues de desserte des sous-districts et des zones commerçantes	1	2 - 4	- Rues intermédiaires - Rues piétonnes	Trafic très intermittent	Jusqu'à 40	Voitures et motos	Faible
B – Rue piétonne	- Desserte des quartiers d'habitations	-	-	- Rues piétonnes		-	Piétons et vélos	Très faible

Source : Ministère de la Construction, 2007 : 13-14 ; Traduction : M. Gibert, 2013.

Le tableau de classification des voies urbaines édité par le ministère de la Construction en 2007 sert aujourd'hui de référence pour l'établissement des schémas directeurs dans l'ensemble des villes du pays. Ce tableau traduit une volonté de hiérarchisation entre les différentes catégories de rues et les types d'intersections, à des fins de fluidification du trafic motorisé : il s'agit notamment de valoriser un trafic en continu sur les axes les plus importants, en remédiant à la multiplication actuelle des intersections – souvent entre des axes de nature et de gabarit très différents. Cependant, les normes présentées dans ce tableau restent assez largement théoriques à ce jour, comme en témoigne le décalage existant entre le nombre de voies envisagé et le nombre de voies existantes pour chacune des catégories définies. Ce décalage exprime la volonté d'opérer des élargissements sur les rues existantes, quel que soit leur statut actuel.

Le gabarit des rues – qui sous-tend à la fois la nature du trafic, la vitesse et le type de véhicules autorisés – constitue donc le critère majeur de différenciation des éléments du réseau viaire dans la terminologie employée par les autorités urbaines. Ce critère n'est cependant pas le plus déterminant aux yeux des habitants, qui investissent ce réseau viaire au quotidien.

Les représentations de la rue dans les expressions populaires : l'importance de l'opposition avant / arrière

Une étude terminologique permet de constater que, bien plus que son gabarit, c'est la qualité de sa connexion avec les autres éléments du réseau qui permet de caractériser la qualité d'une rue pour le sens commun. Les rues les plus valorisées dans les expressions populaires sont les rues dites « de façade » : *đường mặt tiền* (la rue / en façade / devant) – ou simplement *đường mặt*. Ces expressions désignent les rues passantes, localisées sur le pourtour extérieur des îlots et considérées comme les plus prometteuses d'un point de vue commercial, en raison des circulations importantes qui les empruntent quotidiennement.

L'expression prend tout son sens lorsqu'on sait que le terme *tiền* désigne également l'argent, la monnaie. La rue de façade est également la plus propice aux affaires. Posséder une parcelle dans une rue localisée en façade d'un îlot est donc considéré comme un véritable atout et c'est un argument très mis en avant dans les offres immobilières par exemple. Les maisons localisées dans ces rues passantes y sont désignées par l'expression *nhà mặt tiền*. De la même manière, l'expression valorisante *ngõ hẻm mặt phố* désigne une ruelle qui débouche directement sur une rue commerçante.

Cette terminologie témoigne de l'enjeu de l'accessibilité des parcelles et des produits immobiliers dans une ville où les îlots résidentiels sont extrêmement vastes et

souvent exclusivement desservis par un réseau de ruelles. Aux rues de façade, s'opposent alors les ruelles de cœur d'îlot, sans accès direct à une grande rue : ces ruelles sont présentées comme des « ruelles de l'arrière » par l'expression populaire péjorative *hẻm sâu* (ruelles / derrière).

Cette valorisation populaire de la rue de façade est par ailleurs corroborée par l'article 10 du décret sur le prix de la terre de novembre 2004[58], qui rappelle que c'est précisément l'accessibilité de la rue adjacente qui détermine la valeur d'une parcelle et les taxes d'habitation. Ce décret définit ainsi quatre catégories de rues – plus ou moins larges et facilement accessibles – à partir desquelles sont déterminés les taux d'imposition sur les habitations. Les parcelles de catégorie 1 ouvrent sur une rue avec un bon accès aux voitures, la catégorie 2 offre un accès moyen aux voitures, les parcelles de catégorie 3 ne peuvent pas être desservies par des voitures, mais uniquement des motos, et la dernière catégorie offre un accès extrêmement limité : elle correspond typiquement à certaines parcelles de cœur d'îlot, uniquement desservies par des ruelles secondaires ou en impasse.

Cet examen terminologique révèle ainsi une pensée du relatif dans la manière d'envisager le système des rues : ce n'est pas la localisation absolue d'une rue qui importe mais son positionnement – et sa dépendance dans le cas des ruelles – par rapport aux autres éléments du système viaire. On retrouve cette pensée du relatif dans la manière de concevoir l'espace et le territoire en Chine :

> « Celle-ci est une pensée du relatif, rétive aux catégories abstraites. Elle ignore les territoires posés dans une localisation absolue, sans lien ou dépendance avec sa proximité géographique. Les territoires comme les hommes sont constamment perçus dans leurs positions respectives les uns aux autres et la tension qui en naît » (Sanjuan, 2008 : 99).

Alors que différentes expressions populaires font référence à la figure urbaine de la ruelle, les documents législatifs des autorités ne la mentionnent pas directement, évoquant plutôt des « rues de desserte interne » ou des « rues piétonnes » (tab. 1). Ce constat traduit le manque d'intérêt des autorités urbaines contemporaines pour cet élément de réseau local, associé à un héritage vernaculaire peu valorisé.

3.2. Appréhender le plus petit échelon du réseau viaire : les ruelles (*con hẻm)*

Le terme *hẻm* désigne exclusivement les ruelles au sud du Việt Nam, le terme *ngõ* est

[58] Il s'agit du décret 188/2004/ND-CP.

employé au nord et *kiệt* au centre. Étymologiquement, *hẻm* est issu du vocabulaire de la géomorphologie et désigne la gorge, la cluse ou le couloir[59], rendant ainsi compte de l'étroitesse qui la caractérise. En effet, si les ruelles sont officiellement des voies inférieures à 12 m sans trottoirs adjacents, la plupart des ruelles de Hồ Chí Minh Ville ne dépassent pas les 6 m de large et souvent beaucoup moins. Seules les ruelles du quartier d'origine chinoise de Chợ Lớn ne sont pas appelées *hẻm* à Hồ Chí Minh Ville, mais *lý* et *hạng*. Le terme *lý* fait référence à l'unité de résidence qui prévalait dans la Chine ancienne et rassemblait une dizaine de foyers[60]. Il se rapproche de l'idée de *thôn* en vietnamien, généralement traduit par le hameau. Le terme *hạng* (marchandise) désigne quant à lui une unité d'habitation chinoise plus réduite encore que celle du *lý* (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 17-18).

Bien que dominantes en terme d'emprise au sol – les ruelles représentent aujourd'hui plus de 85 % de la voirie de Hồ Chí Minh Ville – et très présentes dans l'imaginaire collectif de la ville, les ruelles demeurent les absentes des règlements officiels. L'entretien et la gestion de ces dernières ne relèvent pas du Comité populaire de la ville-province et du département des Transports et des communications (DOTC), mais directement des districts et sous-districts. Le terme *hẻm* est ainsi totalement absent du Code de la planification et de la construction (QCXDVN 01:2008/BXD), ce qui traduit leur non-reconnaissance par les autorités. Le lancement du projet de modernisation des ruelles à l'échelle de la ville province (*Quy hoạch chỉnh trang đô thị và việc mở hẻm*) dans les années 2000 a néanmoins obligé les autorités de la ville-province à préciser le statut de ces dernières.

C'est à cette occasion que fut publié le décret 88/2007/QĐ-UBND, faisant toujours autorité en matière de normes de gestion et d'objectifs de mise à niveau des ruelles de la ville-province. L'article 2 de ce décret permet de préciser qu'officiellement les ruelles constituent « les voies de circulation internes d'un secteur d'habitation dont la largeur est inférieure à 12 m ». D'après Anne Burlat, ce critère des 12 m de large pour délimiter les voies relevant de la responsabilité de la ville-province pourrait dater de la période américaine à Hồ Chí Minh Ville, période où les normes d'urbanisme en vigueur aux État-Unis exigeaient que les voies de desserte des lotissements aient une largeur de 12 m minimum (Burlat, 2001 : 293). Elle étaye cette hypothèse sur les observations de Éric Charmes concernant le réseau viaire à Bangkok, où les premiers décrets de régulation de la voirie étaient calqués sur les normes américaines, en dépit de l'inadéquation de ce modèle

[59] L'expression *hẻm núi* désigne ainsi le canyon (*núi* étant la montagne).
[60] Le morphème *li* se retrouve notamment dans le terme de *lilong*, désignant les quartiers de ruelles anciens de Shanghai.

au cas thaïlandais (Charmes, 2000 : 73).

L'article 2 de la décision 88/2007/QĐ-UBND reconnaît par ailleurs l'existence de différents types de ruelles :

> a) Les ruelles principales (*hẻm chính*) sont des voies qui débouchent sur les rues (voies de plus de 12 m de large) et sont reliées à des ruelles secondaires ou à des impasses.
>
> b) Les ruelles secondaires ou ramifiées (*hẻm nhánh*) sont connectées à la rue par l'intermédiaire d'une ruelle principale, ou communiquant avec d'autres ruelles.
>
> c) Les impasses (*hẻm cụt*) : voies ouvertes sur une seule extrémité, donnant soit sur une autre ruelle, soit directement sur la rue.
>
> d) Les passages communs (*lối đi chung*) : impasses servant de passage à un nombre limité de foyers, qui se sont formées lors de la séparation de parcelles adjacentes.
>
> *Source : 88/2007/QĐ-UBND : 3-4 ; Traduction : M. Gibert, 2010.*

Cette typologie officielle, fondée sur le degré de connectivité de la ruelle avec les rues adjacentes, renvoie aux enjeux de potentialité économique évoqués par les expressions populaires.

La confrontation de la notion d'« espace public » – historiquement issue de la pensée urbaine occidentale – avec les terrains d'Asie-Pacifique permet d'en élargir les contours et d'en revaloriser la portée analytique. L'usage de cette notion dans le contexte de Hồ Chí Minh Ville oblige en effet à s'affranchir d'une définition strictement juridique, au profit de la revalorisation d'autres « régimes de publicité », comme le « régime des normes sociales » ou de « légitimation politique » (Staeheli et Mitchell, 2008).

Ce premier chapitre a cherché à identifier ce qui fait « espace public » dans le contexte urbain vietnamien. Les réponses sont multiples, changeantes dans le temps et associées à des « régimes de publicité » différenciés : du carrefour et des quelques grands parcs – qui tendent cependant à se construire comme des espaces de mise en scène étatique, aux appropriations par le public à la fois limitées et contrôlées – jusqu'aux espaces privés, mais ouverts au public, des nouveaux centres commerciaux et des condominiums.

Dans ce questionnement préliminaire une forme urbaine se démarque néanmoins par son haut degré d'accessibilité à des publics variés et la très grande diversité de ses usages : la rue, et plus encore, la ruelle. Pourtant centrales dans la définition de l'identité urbaine de

Hồ Chí Minh Ville, ces dernières demeurent peu explorées et documentées, en raison de leur genèse informelle et de leur absence de monumentalité. Les quartiers de ruelles constituent pourtant autant de tracés et de traces vivaces de la genèse historique contrariée de Hồ Chí Minh Ville, entre planification et développement spontané.

CHAPITRE 2

Hồ Chí Minh Ville, une trame viaire incomplète en héritage

Think of a city and what comes in mind ? Its Streets[1].

Janes Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, 1961,
Vintage Book, New York, p. 39.

Les tracés incarnent mieux que toute autre forme urbaine la permanence de la ville et son identité. Une mise en perspective de l'évolution de la trame viaire de Hồ Chí Minh Ville dans le temps long permet alors de cerner le contexte d'émergence et le sens donné aux tracés au fil d'une histoire urbaine de trois siècles, marquée par des ruptures politiques nombreuses.

> « Ce que [la rue] a jusqu'à nous accumulé et constitué s'offre pour le présent comme une réserve, ressource inépuisable de références, de traces, d'hétérogénéité, de mémoire, d'outillage, de volumes et d'espaces à reprendre et à réinventer (sans toujours devoir les conserver) » (Gourdon, 2001 : 119).

En s'appuyant sur les interrogations formulées par David Mangin et Philippe Panerai, il s'agit de se demander : « Comment une implantation urbaine ou agricole inscrit-elle dans le sol des marques qui conditionnent les usages et les constructions ultérieures pour des générations ? Quels sont, sur ces premiers tracés, les rythmes de renouvellement du bâti et de substitution des activités ? Comment s'imbriquent sur ces découpages une histoire lente, pluriséculaire ou parfois millénaire et l'action immédiate des habitants ? » (Mangin et Panerai, 1988 : 159). L'analyse de l'articulation entre le temps long – marqué par une vocation commerciale précoce et une occupation coloniale refondatrice – et l'action contemporaine immédiate des habitants constitue une problématique pertinente dans le cas

[1] « Pensez à une ville, que vous vient-il à l'esprit ? Ses rues ».

de Hồ Chí Minh Ville, où les interactions entre réseau planifié et réseau spontané sont structurantes dans l'organisation du développement urbain (Gaillard et Niebudek, 1995).

En considérant la morphologie urbaine comme un « phénomène culturel » (Borie et Deneuil, 1984 : i), ce chapitre interroge la place de la rue dans la matrice de Hồ Chí Minh Ville, sans présager de son universalité dans la fabrique urbaine. Pour répondre à ce questionnement, il s'agit dans un premier temps de replacer Hồ Chí Minh Ville dans son contexte urbain régional et de considérer les différents modèles de trames urbaines en Asie-Pacifique et le sens qui leur est localement donné. Ce cadrage régional permet alors de faire ressortir les particularités du tissu urbain de Hồ Chí Minh Ville et la hiérarchie incomplète de sa trame viaire, composée à plus de 85 % de voies inférieures à 12 m de large. Le retour sur le temps long de l'histoire de la ville permet de décrypter la genèse de cette trame incomplète. Dans cette entreprise, il s'agit de mettre en regard les modalités de l'expansion urbaine avec l'organisation du réseau de rues, afin de déterminer quand ces dernières ont constitué, ou non, la matrice de l'urbanisation.

1. La rue dans la matrice urbaine en Asie-Pacifique

L'Asie-Pacifique est marquée par une production urbaine ancienne, dont les études architecturales mettent en avant l'importance des systèmes de correspondances et de représentations qui s'établissent entre l'organisation effective du tissu de ces villes et la projection d'un modèle théorique ne reflétant pas moins que l'organisation cosmologique du monde (Clément *et al*., 1987 ; Behrend, 1989 ; Blanchon, 1993 ; Dumarçay, 1989). La structure de ces villes et les sites sur lesquels elles sont implantées peuvent ainsi être considérés comme des « univers de significations » et comme autant de métaphores permettant « d'articuler site et projet », d'après un modèle théorique préformé (Clément *et al*., 1987 : 11). La mise en œuvre architecturale de ce modèle cosmologique contribue ainsi à donner du sens aux tracés urbains et à leur orientation. Si l'on retrouve cette entremise de la géomancie dans la structuration des organismes urbains hérités dans l'ensemble de l'Asie-Pacifique, d'importantes différenciations demeurent entre les villes sinisées et les héritages urbains d'Asie du Sud-Est, régis par des conceptions différentes. Dans ces deux grands modèles, la trame viaire n'est pas envisagée et conçue de la même manière.

1.1. Les axes fondateurs des villes sinisées

L'architecte Pierre Clément et la sinologue Anne Cheng se sont interrogés sur la pensée chinoise de la ville, cette dernière étant formalisée dans diverses sources écrites, telles que le *Zhouli*, « Rituel de la dynastie des Zhou[2] » (Clément, 1995 : 176 et 2011 ; Cheng, 1993 et 1997). Ce texte témoigne d'une pensée symbolique très forte de l'espace, ce dernier étant orienté par référence aux points cardinaux et à la notion de milieu. C'est également une pensée qui instaure des limites, incarnées par la figure du mur, qui définit un extérieur et un intérieur dans lequel sont découpées des unités pouvant s'emboîter et se hiérarchiser (ill. 11). Dans les recommandations aux constructeurs d'une capitale chinoise qui figurent dans ce texte ancien, l'agencement de la trame des rues, quadrangulaire et orientée, est déjà clairement pensé, ces dernières participant alors à la matrice urbaine chinoise :

> « Dans l'intérieur de la capitale il y a neuf rues directes et neuf rues transversales. Les rues directes ont neuf *gui*, "voies de char[3]". […] Les rues directes (*jing*) ou "verticales" sont d'orientation nord-sud et les avenues "transversales" (*wei*), ou "horizontales", sont orientées est-ouest » (citation *in* Clément, 1995 : 176).

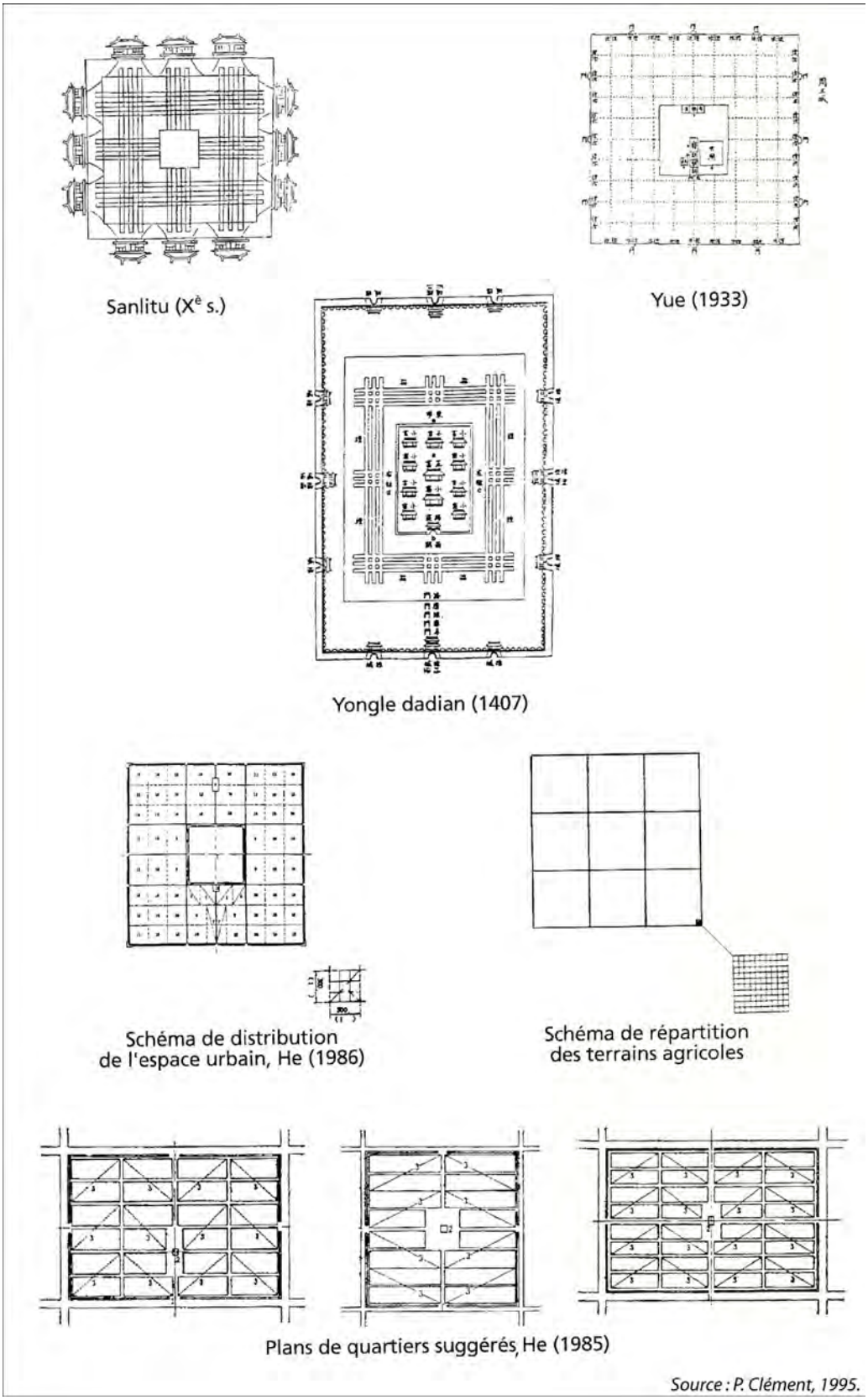
Ce modèle théorique de capitale impériale a fondé une tradition qui fut régulièrement réinterprétée et actualisée au cours de l'histoire, dans sa globalité ou dans ses principes, permettant notamment de décrypter le plan de Pékin ou les quartiers d'habitations de Shanghai (les *lilong*), lotissements clos de maisons en bande (Clément, 1995 : 178).

---

[2] Ce texte fut élaboré entre le v^e^ et III^e^ siècles avant J. C., même si certaines parties – notamment celle concernant les principes d'érection d'une capitale royale – sont très probablement postérieures de quelques siècles, réécrites sous la dynastie des Han (au début de l'ère chrétienne). Ce traité fixe la forme carrée de la capitale chinoise et en décrit également les éléments principaux : enceinte, voirie, portes en précisant leurs dimensions mais aussi leurs attributs fonctionnels. Ce traité, réinterprété à différentes époques, a créé un modèle spatial, sorte d'idéal-type, pour les urbanistes à différentes périodes (Clément, 2011).

[3] Pierre Clément ajoute en note que l'unité de mesure du *gui* équivaut exactement à la longueur d'essieu d'un char, soit 1,84 m (Clément, 1995 : 176).

Illustration 11. Les modèles de trames de capitales royales chinoises, selon l'interprétation du « Rite des Zhou »



On retrouve l'application de principes géomantiques d'origine chinoise – mais datant de la dynastie des Tang – dans l'ordonnancement de l'ancienne capitale impériale japonaise de Heiankyô[4], fondée en 794 :

> « La ville formait un rectangle de 4,5 sur 5,2 km environ et le tracé des rues suivait un carroyage orthogonal orienté cardinalement. Le carroyage dessinait une grille d'unités de base, les quartiers, carrés de 120 m de côté. Quatre quartiers (*chô*) formaient un district (*hô*) et quatre districts constituaient un arrondissement (*bô*). Des petites avenues de 12 m de large séparaient les quartiers et de grandes avenues de 24 m de large délimitaient les districts. Chaque parcelle, quartier, district et arrondissement portant un numéro, il était aisé de situer une habitation dans la ville. En dépit des nombreuses destructions que subit la ville au cours des siècles (guerres, incendies, tremblements de terre) l'antique carroyage fut en grande partie conservé et un système de mesure semblable règle aujourd'hui encore le plan et le paysage urbain. Plus que n'importe quel trésor historique, le patrimoine fondamental de la ville de Kyôto repose sur ce système de grille orthogonale avec, en arrière-plan, un paysage montagneux riche en verdure » (Fiévé, 1996 : 1-2)

Cette dernière remarque de Nicolas Fiévé témoigne du rôle de palimpseste joué par le tissu urbain des villes sinisées. Ces dernières demeurent durablement marquées par leurs tracés fondateurs, quand bien même l'architecture des habitations y a été profondément bouleversée depuis la seconde moitié du XX^{e} siècle.

La géomancie est une pratique partagée avec l'aire culturelle du Sud-Est asiatique, où l'on trouve des villes ayant directement emprunté au modèle sinisé, telles que les capitales impériales vietnamiennes de Hà Nội et Huế, structurées autour de leur citadelle et qui empruntent directement au plan de Pékin (Laheurte, 1993 : 144; Balderstone et Logan, 2003 : 137). Mais on trouve par ailleurs références à bien d'autres modèles cosmologiques en Asie du Sud-Est (Dumarçay, 1998), et il est alors intéressant de s'interroger sur la conception et la représentation historique de la trame urbaine dans cette région.

1.2. Les « voies territoriales » et la structuration historique des villes d'Asie du Sud-Est

Denys Lombard propose de différencier deux modèles de conception des villes d'Asie du Sud-Est précoloniales, ayant donné lieu à des modes de production des formes architecturales et urbaines différents (Lombard, 1970 et 1995). Le modèle de la cité agraire – le premier à émerger d'un point de vue chronologique et lui-même inspiré du modèle des royaumes agraires indiens – est à envisager en étroite interrelation avec les terres rizicoles

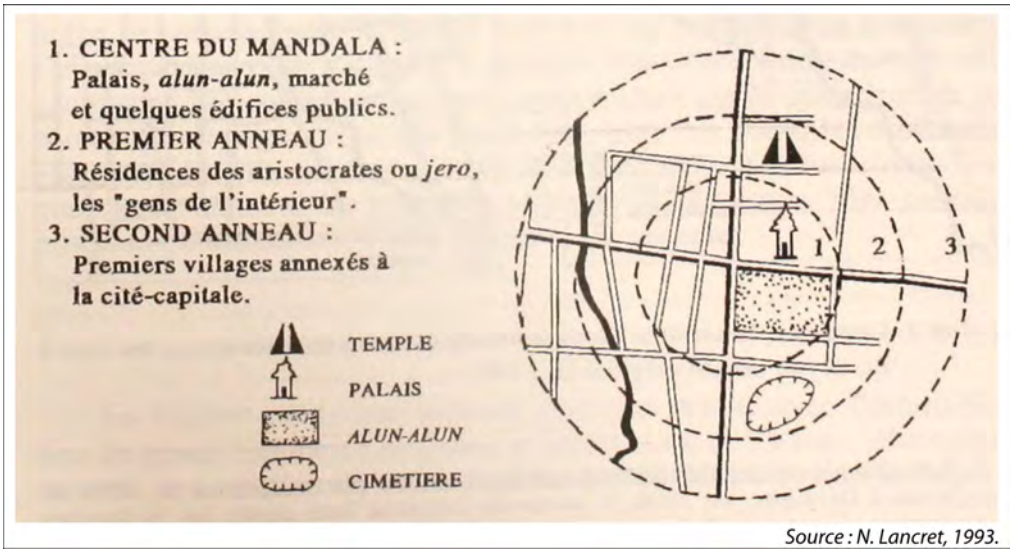
[4] L'ancienne capitale impériale de Heiankyô forme aujourd'hui le centre-ville historique de la ville de Kyôto.

qui l'environnent, dont la ville constitue le centre de commandement. Associées à un site de plaine fertile ou de bassin fluvial, et souvent proches d'un cours d'eau navigable, les cités agraires étaient régies par des règles de géomancie comparables à celles du modèle sinisé, visant à incarner un ordre cosmique immuable. C'est par exemple le cas de la capitale royale de Badung (Bali), conçue sur le modèle mythique du royaume Jambudvita :

> « [Le plan y est] constitué de deux axes orthogonaux qui déterminent le centre de l'espace urbain et de quartiers périphériques répartis autour de ce noyau dans une idéologie centripète » (Lancret, 1993 : 77).

L'archétype céleste des plans de capitales agraires est en effet la figure du *mandala*, schéma géométrique composé de cercles concentriques inscrits dans un carré et orientés vers les quatre points cardinaux (ill. 12)

Illustration 12. Le modèle céleste du *mandala* en Asie du Sud-Est



Le territoire urbain était ainsi orienté et organisé en différents secteurs hiérarchisés selon leur valeur symbolique, et séparés par des tracés rectilignes et symétriques accordant une grande place au jeu de perspectives. Nathalie Lancret évoque ainsi :

> « Une composition d'ensemble géométrique avec une logique centripète autour de l'espace du pouvoir en cercles concentriques de valeur symbolique décroissante du centre à la périphérie » (Lancret, 2001 : 74).

La figure de la muraille a parfois été empruntée au modèle cosmologique chinois, bien que son orientation ait pu être modifiée : c'est notamment le cas des anciennes capitales royales de Chiengmai et Ayutthaya en Thailande (Clément-Charpentier, 1995 : 108-113 ; Clément-Charpentier et Jintavorn, 1989 ; Jacq-Hergoualc'h, 1993 : 152-

153), ou des cités royales de Beikthano et Mandalay en Birmanie (Brac de la Perrière, 1993 : 168).

C'est aux XIII^e^ et XIV^e^ siècles qu'émergea par la suite le modèle de la cité marchande, en lien avec l'essor des routes maritimes commerciales entre l'Inde et la Chine. Bien qu'en grande partie concomitant de l'implantation de modèles de la cité agraire, le développement de ces cités tournées vers l'extérieur, et souvent installées en site portuaire, contribua au déplacement des centres de pouvoir vers les côtes et les embouchures de fleuves. Denys Lombard parle ainsi d'un « changement radical dans la cartographie urbaine » (Lombard, 1986 : 1 386). La morphologie urbaine est alors directement corrélée aux impératifs des activités commerciales et la densification du bâti liée à la croissance de la population à cette période :

> « C'est le début d'un passage lent de l'espace cosmologique à l'espace géographique, du "mandala à la carte". […] Le caractère complexe de l'espace n'implique pas pour autant la disparition de l'ordre cosmologique de la scène urbaine. Aussi les grandes compositions héritées des royaumes agraires – les symétries, les tracés rectilignes et les grandes perspectives – s'inscrivent-elles dans des tissus organiques, structurés par un réseau irrégulier et imprévisible de rues et ruelles » (Lancret, 2001 : 76).

La figure de la muraille y est alors notablement absente et les centres urbains sont largement ouverts, en relation directe avec les villages des alentours, ce qui fit écrire à John Crawfurd[5] en 1820 :

> « Une ville, même peuplée par des milliers d'habitants, n'est rien d'autre qu'un agrégat de villages » (Reid, 1979 : 88).

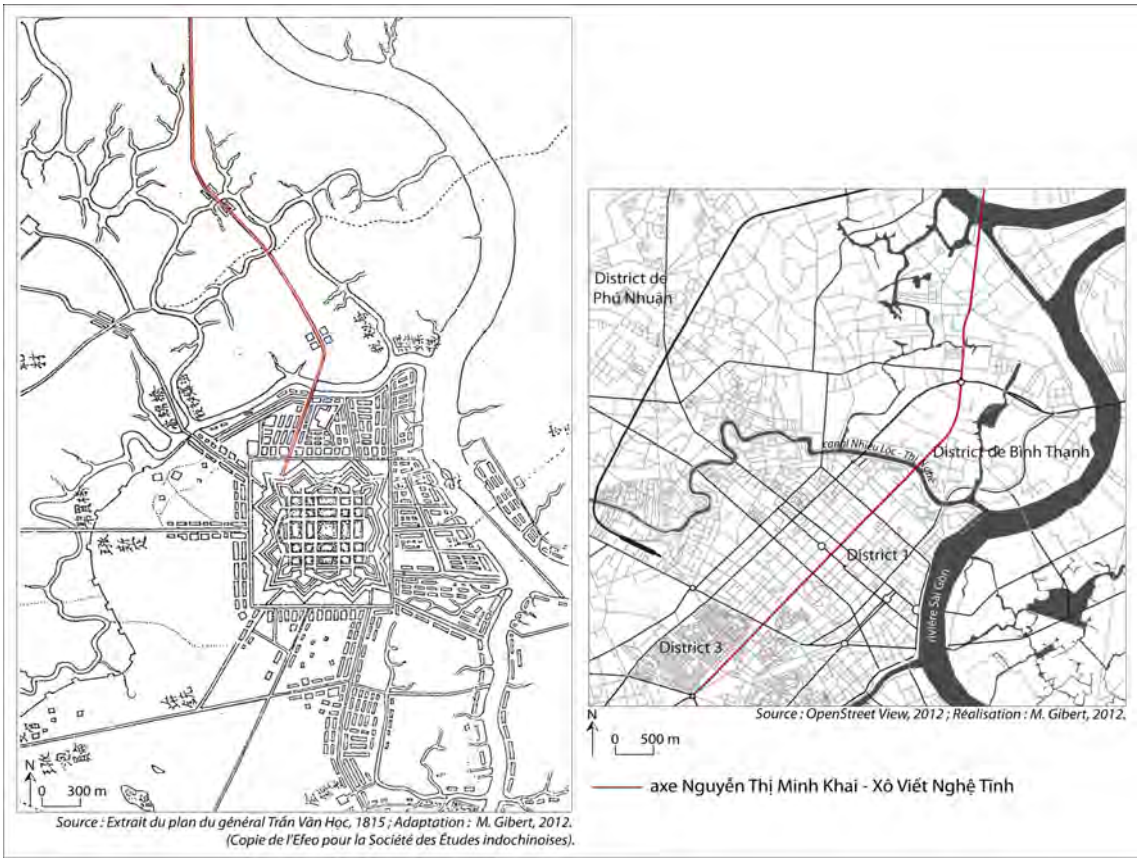
L'opposition ou la délimitation ville / campagne n'est pas opérante pour comprendre le fonctionnement des villes d'Asie du Sud-Est péninsulaire telles que Melaka, Pusai, Aceh et Johor, têtes de pont historique du commerce interrégional, qui contrôlèrent de vastes arrière-pays à la population éparse dès le XIV^e^ siècle. Les habitations de ces organismes urbains, en matériaux végétaux, furent alors essaimées de manière irrégulière, au milieu d'espaces arborés, contribuant à donner une allure sylvestre à ces villes qui échappaient souvent à la compréhension des voyageurs européens. Les *kampung*, groupes de bâtiments appartenant à un homme riche et puissant, entourés d'une haie de bambous étaient alors identifiés comme les seules unités urbaines fonctionnelles (Reid, 1979 : 89) et les archives ne font état d'aucune trame urbaine fondatrice à cette époque.

---

[5] John Crawfurd (1783-1868) était un médecin écossais, devenu administrateur colonial et diplomate, notamment connu pour ses compétences en langue malaise et pour son ouvrage *Histoire de l'archipel indien* (1820).

Si la rue n'apparaît pas comme un élément fondateur de la composition intra-urbaine de ces villes commerçantes précoloniales d'Asie du Sud-Est, les « voies territoriales[6] » – fluviales comme terrestres et souvent d'échelle interrégionale – constituent en revanche des facteurs signifiants de localisation de ces organismes urbains. Les grands axes des métropoles régionales actuelles reprennent d'ailleurs fréquemment le tracé de ces anciennes routes commerciales interurbaines, comme c'est le cas de l'axe Nguyễn Thị Minh Khai - Xô Viết Nghệ Tĩnh à Hồ Chí Minh Ville (carte 5). Cette voie territoriale du nord-est de la ville est une ancienne route impériale, qui reliait l'ancienne Gia Định au comptoir commercial de Biên Hòa localisé à une trentaine de kilomètres, avant de prendre la direction de Hà Nội (Nguyễn Đình, 1993 : 371).

Carte 5. L'axe Nguyễn Thị Minh Khai - Xô Viết Nghệ Tĩnh, héritier d'une voie de commerce impériale



[6] L'expression est empruntée à Marie-Noël Gaillard et Jean Niebudeck, elle permet de désigner les grands axes urbains hérités des voies de commerce historiques et d'échelle interrégionale en Asie du Sud-Est (Gaillard et Niebudeck, 1995 : 62).

Charles Goldblum rappelle par ailleurs que si la fonction commerçante précède les occupations coloniales européennes[7], l'institution de la trame orthogonale emblématique des rues marchandes d'Asie du Sud-Est date en revanche du contexte colonial (Goldblum, 1988 : 18). Cette période marque en effet la fixation dans la durée du lieu marchand, par l'introduction de nouvelles techniques de guerre et de consolidation urbaine, allant de pair avec des transformations architecturales importantes et l'installation croissante de populations chinoises (Goldblum, 1995 : 127). C'est à cette période que se met alors en place un modèle urbain sino-colonial, qui s'appuie sur le développement des maisons de ville en maçonnerie, préfigurations des compartiments chinois commerciaux ou *shophouses,* juxtaposées le long d'un réseau viaire hiérarchisé. Ce modèle s'oppose alors aux logiques spontanées d'organisation de l'habitat villageois dans les anciens *kampung* et se double de l'abandon des matériaux végétaux, marquant les prémices de l'invention d'une « ville régulière » dans des quartiers commerçants parfois désignés comme « la ville chinoise » (Goldblum, 1988 : 20).

Dans le cas de Hồ Chí Minh Ville, la période coloniale constitue le seul moment où la trame viaire a constitué la matrice urbaine de manière aussi conceptualisée, avec le moment de fondation du noyau urbain de Chợ Lớn par des populations chinoises dès la fin du XVII^e^ siècle. C'est à partir de l'instauration d'une trame régulière, marquée par la stricte orthogonalité des rues, que les colons français ont pensé l'ensemble du développement urbain à la fin du XIX^e^ siècle. Au-delà de ce temps urbain particulier[8], ce sont l'implantation et la multiplication de la figure urbaine du compartiment – et ses nombreuses réinterprétations au cours de l'histoire – qui forgèrent la matrice du développement de la ville et de la rue, par la juxtaposition d'éléments individuels. La rue y devient alors un espace non planifié, en creux. Cette tendance lourde à l'échelle de l'histoire de la ville est cependant remise en question aujourd'hui, avec le retour de grands projets de planification définissant les infrastructures de transport et les grands axes comme les vecteurs du développement urbain.

---

[7] Melaka (Malacca) fut la première grande cité asiatique colonisée par les Occidentaux – les Portugais –, dès 1511, en raison de sa position stratégique sur la route des épices (Goldblum, 1995 : 122). Les Hollandais s'implantèrent ensuite dans la région au XVII^e^ siècle et les Britanniques à partir du XVIII^e^ siècle. La colonisation française en Indochine date en revanche du XIX^e^ siècle.

[8] Il faut cependant élaborer des chronologies fines dans la compréhension de cette période, qui ne fut pas monolithique dans la manière d'aborder l'aménagement urbain. La trame urbaine orthogonale implantée à Sài Gòn à la fin du XIX^e^ siècle fut par exemple vivement critiquée par Ernest Hébrard dans les années 1920 (Hébrard, 1932 : 279).

2. Les traits caractéristiques de la morphologie de Hồ Chí Minh Ville

L'organisation foncière de Hồ Chí Minh Ville reste aujourd'hui encore largement associée à l'alignement de maisons-compartiments le long de rues et ruelles étroites, engendrant de très forts taux de densité urbaine, dans une ville encore basse et caractérisée par une proportion écrasante de l'habitat individuel. Dans ce contexte urbain particulier, la superficie dédiée à la voirie est indigente et la hiérarchie du réseau viaire demeure par ailleurs incomplète. Densité, horizontalité et faiblesse de la voirie constituent alors les traits saillants de l'organisation morphologique de Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui. Cette observation initiale trouve ses racines dans le temps long des héritages urbains.

2.1. Une ville dense non planifiée

Hồ Chí Minh Ville comptait officiellement 7,5 millions d'habitants en 2011 pour une superficie globale de 2 095 km^2 (*Statistical Yearbook of Ho Chi Minh City*, 2011 : 23), ce qui en fait la première agglomération vietnamienne, rassemblant 22 % des urbains d'un pays, qui ne comptabilise par ailleurs que 30 % d'urbains (Gubry, 2012 : 121 ; Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 108). Ces chiffres demandent immédiatement à être nuancés et précisés par deux éléments. Il faut tout d'abord ajouter à ces 7,5 millions d'habitants officiels l'ensemble des migrants d'origine rurale venus s'installer à Hồ Chí Minh Ville et non officiellement enregistrés : cette population dite « flottante » est estimée à plus de 2,5 millions de personnes. Les populations étrangères installées dans la ville-province ne sont nullement prises en compte également[9].

Les chiffres officiels tendent donc à minimiser la population globale de Hồ Chí Minh Ville, qui atteint très vraisemblablement les 10 millions d'habitants, bien que les documents officiels de planification ne tiennent pas compte de cette réalité et se fondent au contraire sur un principe d'anticipation de la croissance de la population urbaine par district. Cette anticipation est fondée sur la politique héritée de la période socialiste de l'enregistrement de la résidence (*sổ hộ khẩu*), destinée à contrôler et restreindre les migrations vers les villes[10]. La planification urbaine au Việt Nam est toujours fondée sur un

[9] Patrick Gubry pointe par exemple le fait que les circulations de populations sont facilitées au sein de l'Asean et que les étrangers en provenance d'Asie du Sud-Est sont sans doute présents en nombre non négligeable à Hồ Chí Minh Ville (Gubry, 2012 : 127)

[10] Dès 1955 au nord du pays et 1975 au sud, chaque foyer s'est vu doter d'un carnet d'enregistrement résidentiel (*sổ hộ khẩu*) l'enjoignant de ne pas quitter son lieu de résidence d'origine, sur le modèle chinois du *hukou*. Ce dispositif très formalisé de contrôle du peuplement, qui cherchait à l'origine à limiter la croissance

principe de quotas : à partir des projections de croissance par district – comprenant à la fois la croissance naturelle estimée et les migrations consenties par les autorités – et du quota officiel de services publics à implanter par habitant, les autorités définissent leur politique de logement et d'infrastructures. Les besoins sont donc largement sous-évalués, puisqu'ils ne prennent pas en compte les foyers au statut résidentiel temporaire ou les familles non dotées de carnets de résidence urbains[11]. Ce modèle de planification urbaine normative procède d'une instrumentalisation des indicateurs démographiques et fait actuellement débat (Paddi et Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, 2012 : 9 ; Quertamp *et al*., 2013 : 19)[12].

2.1.1. Évaluer les densités des populations de la ville-province

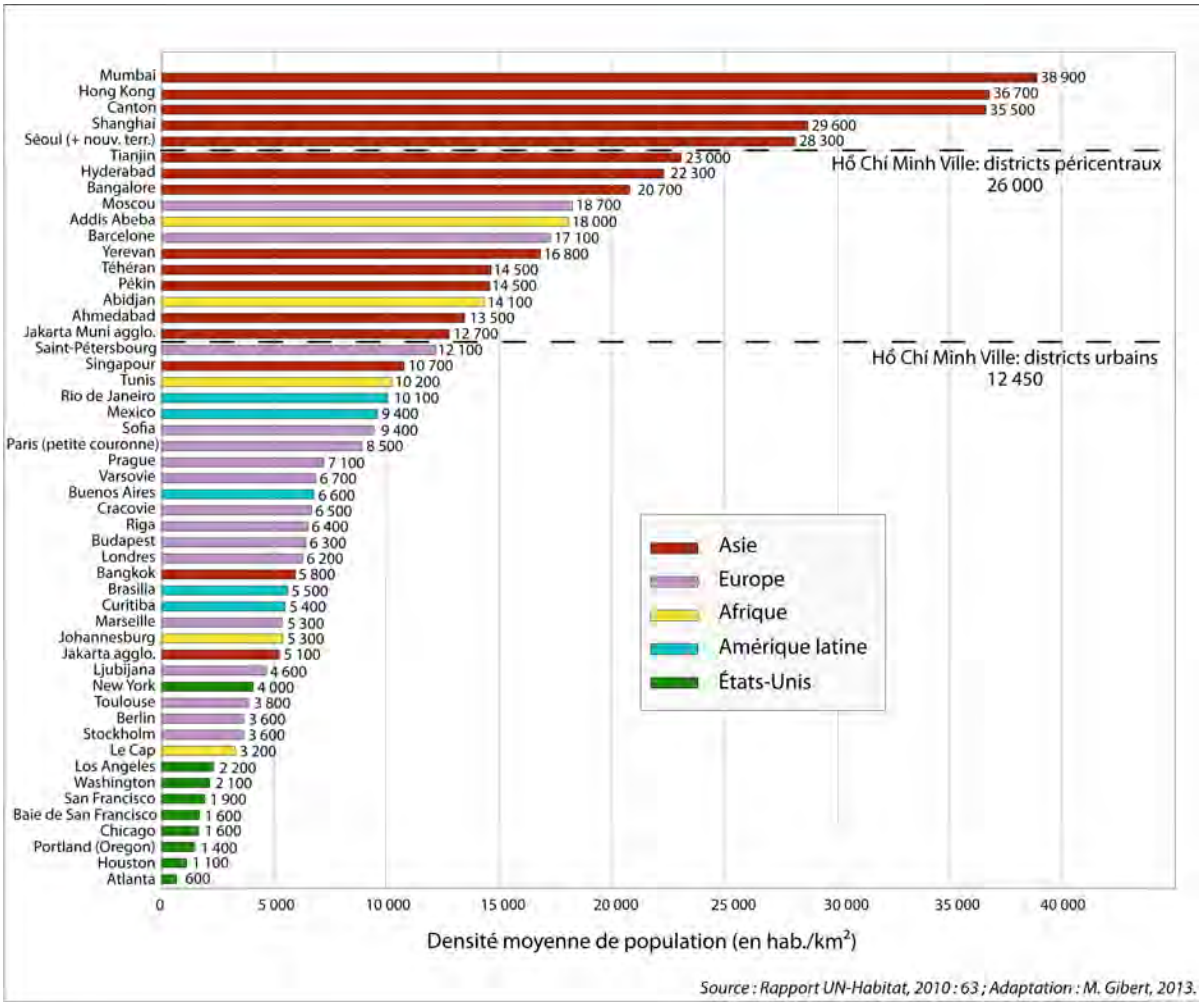
Le périmètre de la ville-province comprend à la fois des districts ruraux (*huyện*) – couvrant 1 601 km^2 – et des districts urbains (*quận*), ces derniers couvrant seulement 494 km^2 mais rassemblant 82 % de la population totale de la ville-province. À l'instar de nombreuses villes d'Asie-Pacifique (graph. 1), les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville se caractérisent par de très importantes densités de population (tab. 2).

urbaine, existe toujours, même s'il s'est largement recomposé sous l'effet des politiques du Renouveau, à la fin des années 1980. La libéralisation du marché de l'emploi et du logement a en effet permis le contournement de ce dispositif et engendré d'importants flux migratoires considérés comme illégaux vers les villes (Hardy, 2001). La rigueur de cette politique de peuplement s'accorde ainsi de plus en plus mal avec le potentiel de développement urbain et son contournement se généralise, l'inscrivant en porte-à-faux de la réalité urbaine de Hồ Chí Minh Ville (Gibert, 2014).

[11] Cette politique des quotas fut notamment discutée lors de l'atelier organisé par le Paddi et l'HIDS (Institut d'études du développement de Hồ Chí Minh Ville) du 27 juin au 1er juillet 2011, intitulé « Économie urbaine et planification ».

[12] Le maintien de ce mode de planification a jusqu'à présent permis de justifier le manque d'investissements en infrastructures urbaines : la faute en incomberait aux « passagers clandestins de la ville » (Papin et Passicousset, 2010 : 226), illégitimes et présentés comme source de nuisance. Cette représentation témoigne ainsi du rapport ambigu des Vietnamiens au monde rural, à la fois magnifié dans les représentations artistiques de la nation, mais stigmatisé quand il s'agit de mettre en œuvre les ambitions métropolitaines de Hồ Chí Minh Ville.

Graphique 1. Les densités moyennes de population dans les principales villes du monde



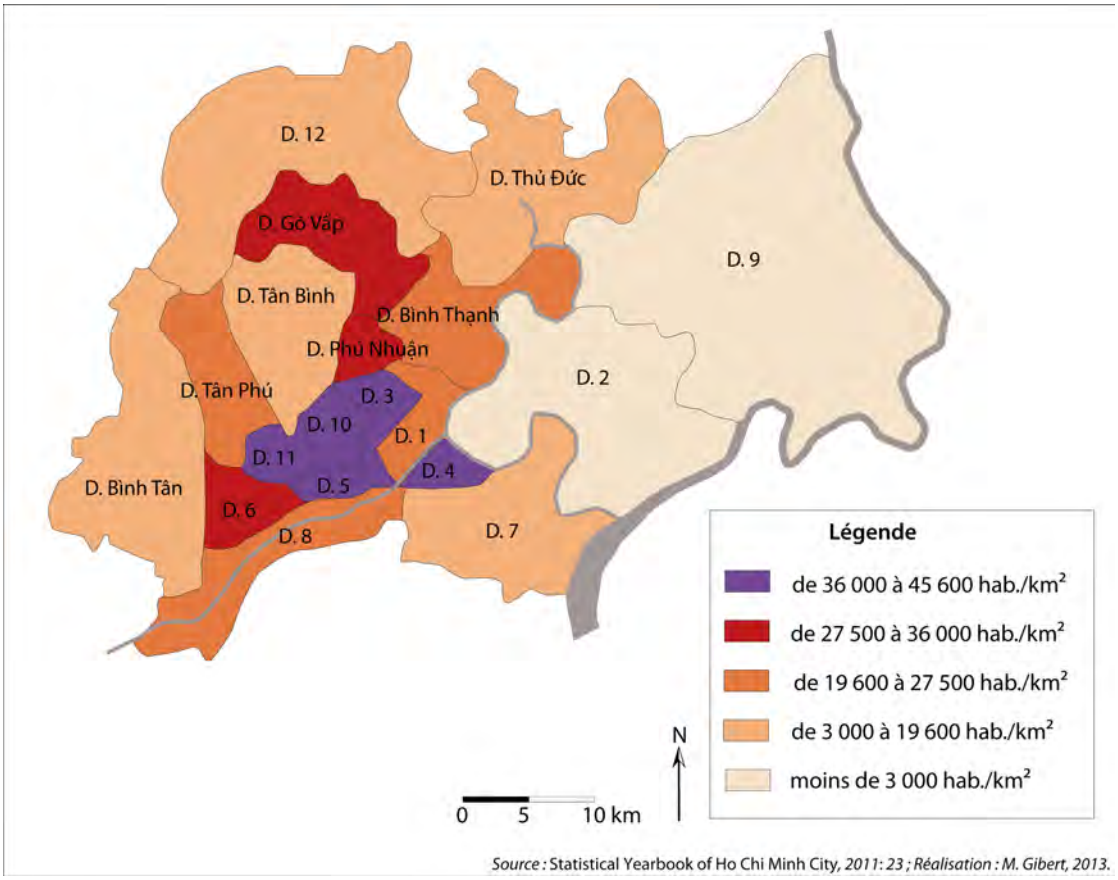
Source : Rapport UN-Habitat, 2010 : 63 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Tableau 2. Les densités de population dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville

Districts	Nombre de sous-districts	Superficie (en km^2)	Population	Densité (hab. / km$^{2)}$
11	16	5,14	234 293	**45 582**
4	15	4,18	183 032	**43 788**
5	15	4,27	175 217	**41 034**
10	15	5,72	234 188	**40 942**
3	14	4,92	188 898	**38 394**
Phú Nhuận	15	4,88	175 631	**35 990**
6	14	7,19	251 902	**35 035**
Gò Vấp	16	19,74	561 068	**28 423**
Tân Phú	11	16,06	419 227	**26 104**
1	10	7,73	185 715	**24 025**
Bình Thạnh	20	20,76	479 733	**23 109**
8	16	19,18	421 547	**21 978**
Tân Bình	15	22,38	430 350	**19 229**
Bình Tân	10	51,89	661 170	**11 778**
Thủ Đức	12	47,76	474 547	**9 936**
12	11	52,78	451 737	**8 559**
7	10	35, 69	265 997	**7 453**
2	11	49,74	136 497	**2 744**
9	13	114	269 068	**2 360**

Source: Statistical Yearbook Ho Chi Minh City, *2011 : 23 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.*

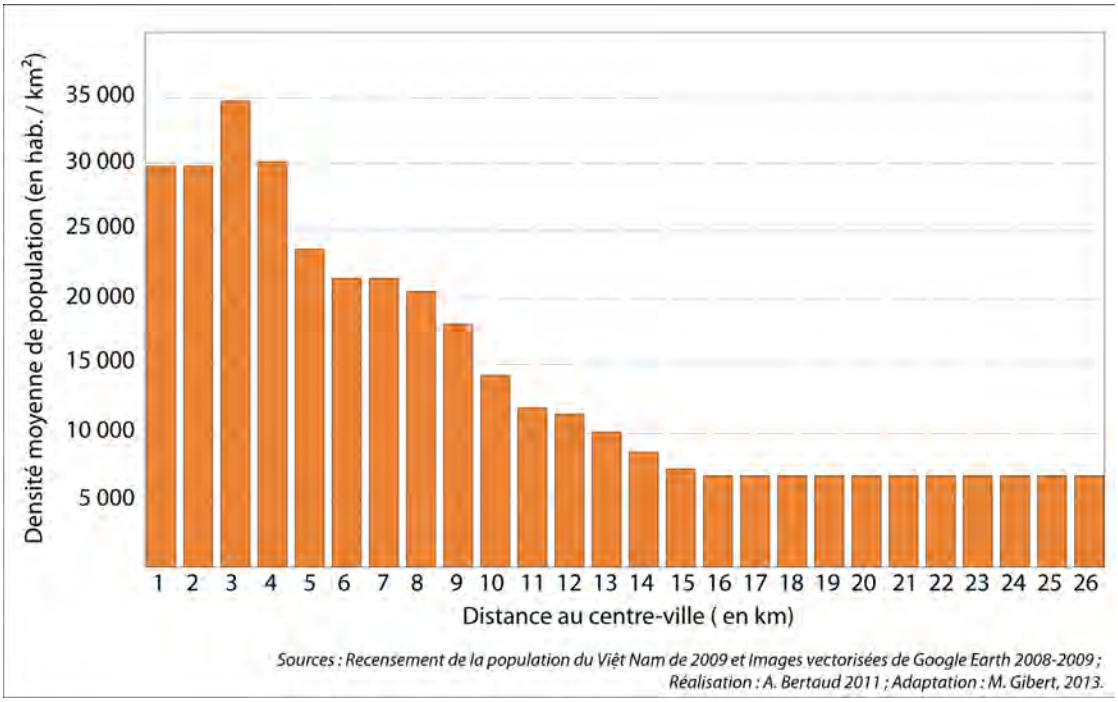
Carte 6. Les densités de population dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville



Source : Statistical Yearbook of Ho Chi Minh City, *2011: 23 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.*

Pour pallier le biais statistique lié aux découpages administratifs vietnamiens, le démographe Patrick Gubry propose d'envisager les limites de l'agglomération à partir de la continuité du bâti, observable par image satellitaire, afin de comptabiliser la population urbaine vivant dans les districts ruraux et d'exclure les populations rurales du décompte. Ce procédé a été mis en œuvre par Alain Bertaud, à partir de la vectorisation d'images *Google Earth* datées de 2008-2009 – date du dernier recensement général de la population au Việt Nam –, ce qui lui permet de présenter les densités de populations par rapport à l'éloignement géographique de centre-ville, sans tenir compte des limites administratives de district (Bertaud, 2011). Les résultats qu'il obtient (graph. 2) sont à comparer au tableau de données sur les densités de population par district et à la représentation cartographique qui peut en être effectuée (tab. 2 et carte 6).

Graphique 2. Les densités de population par rapport à la distance au centre-ville à Hồ Chí Minh Ville



À l'échelle de la ville-province, le rapport sur l'état de l'urbanisation au Việt Nam – publié en 2011 par la Banque mondiale – affirme que plus de 75 % de la population vivent dans des zones où la densité est supérieure à 10 000 hab./km^2 (Banque mondiale, 2011 : 145). La densité moyenne de population dans les seuls districts urbains atteint en effet 12 450 hab./km^2 en 2011 (*Statistical Yearbook of Ho Chi Minh City*, 2011 : 23) et 26 000 hab./km^2 en ne tenant compte que des districts péricentraux[13] (Storch *et al.*, 2008 : 449). Il est regrettable pour la précision de l'analyse que l'échelle du district constitue l'échelon le plus fin dans la production des statistiques officielles sur la ville. Certains districts sont en effet marqués par de fortes inégalités de peuplement en leur sein et la valeur moyenne de leur densité n'est que peu représentative[14]. Des équipes de démographes ont cependant cherché à calculer les densités de population à l'échelle de certains sous-districts centraux (*phường*), marqués par les plus fortes estimations de densité de l'agglomération. L'équipe de chercheurs des universités de Cottbus et Vienne estime que les densités atteignent 80 000 hab./km^2 dans les quartiers centraux où l'on trouve de

[13] Les districts considérés comme péricentraux sont les districts 1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, de Phú Nhuận, de Bình Thạnh, de Tân Bình et de Tân Phú.

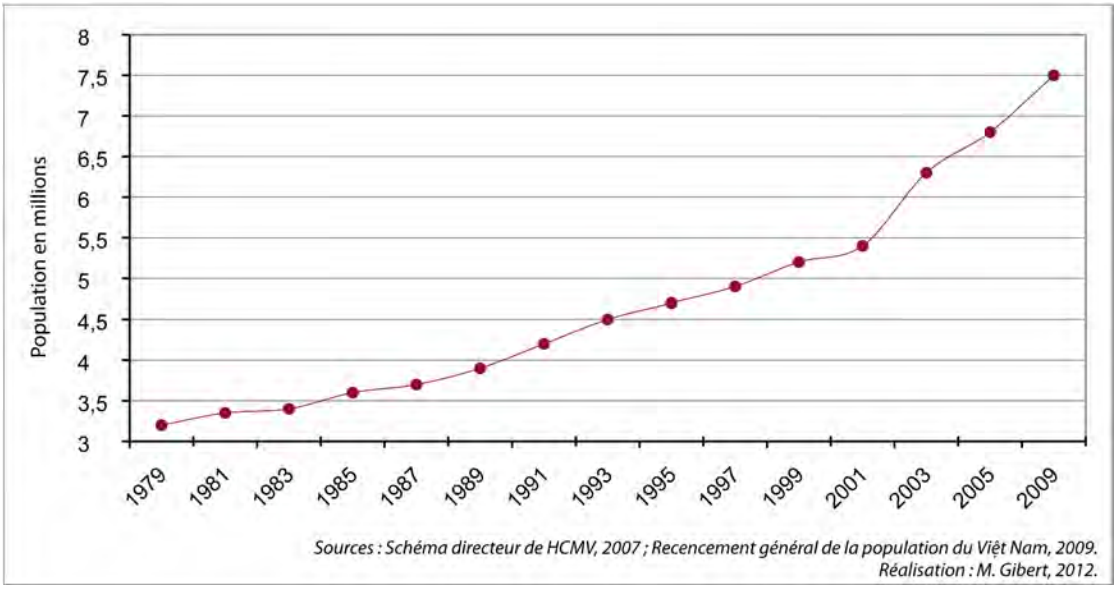
[14] À cet égard, le district 6 constitue un exemple particulièrement représentatif d'un district oscillant entre centralité urbaine héritée par sa proximité avec le site historique de Chợ Lớn à l'est et monde périurbain au bâti beaucoup plus diffus et moins dense à l'ouest.

l'habitat précaire sous la forme de petites maisons sur pilotis, notamment le long des canaux de la ville (Storch *et al*., 2008 : 449). Patrick Gubry estime par ailleurs que la densité moyenne de population atteignait plus de 115 000 hab./km^2 dans le sous-quartier 1 du district 3 lors du recensement de 1999[15] (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 109).

2.1.2. Une croissance urbaine accélérée

Ces fortes densités de population vont de pair avec une croissance urbaine accélérée depuis les réformes du Renouveau de la fin des années 1980 (graph. 3).

Graphique 3. L'évolution de la population de Hồ Chí Minh Ville, entre 1979 et 2009



Entre 1990 et 2012, la population de Hồ Chí Minh Ville a quasiment doublé et sa croissance démographique était toujours de l'ordre de 3 % par an en 2012, ce qui constitue presque le double de la croissance de la population urbaine à l'échelle du pays, qui s'élève à 1,3 % par an ces dernières années (Central Population and Housing Census Steering Committee, 2009).

Cette croissance urbaine est liée à trois composantes – dont la part respective varie dans le temps –, l'accroissement naturel de la population, l'apport migratoire et l'effet de la reclassification administrative de zones rurales en zones urbaines. Patrick Gubry et

[15] Ces estimations statistiques ont également bénéficié de travaux menés dans le cadre du Programme de recherche urbaine pour le développement (PRUD), ACI conduite entre 2001 et 2004 pour le Gemdev et l'Isted. La synthèse de ces travaux est disponible dans : GUBRY Patrick *et al*., 2004, *Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam)*, Paris, Programme de recherche urbaine pour le développement (Prud), 7 p. (Synthèse des résultats).

Lê Thi Huong ont estimé la part de chacune de ces composantes dans l'accroissement de la population de Hồ Chí Minh Ville entre 1999 et 2004 (tab. 3) (Gubry et Huong, 2005 : 57).

Tableau 3. L'estimation des composantes de la croissance urbaine à Hồ Chí Minh Ville pour la période 1999-2004

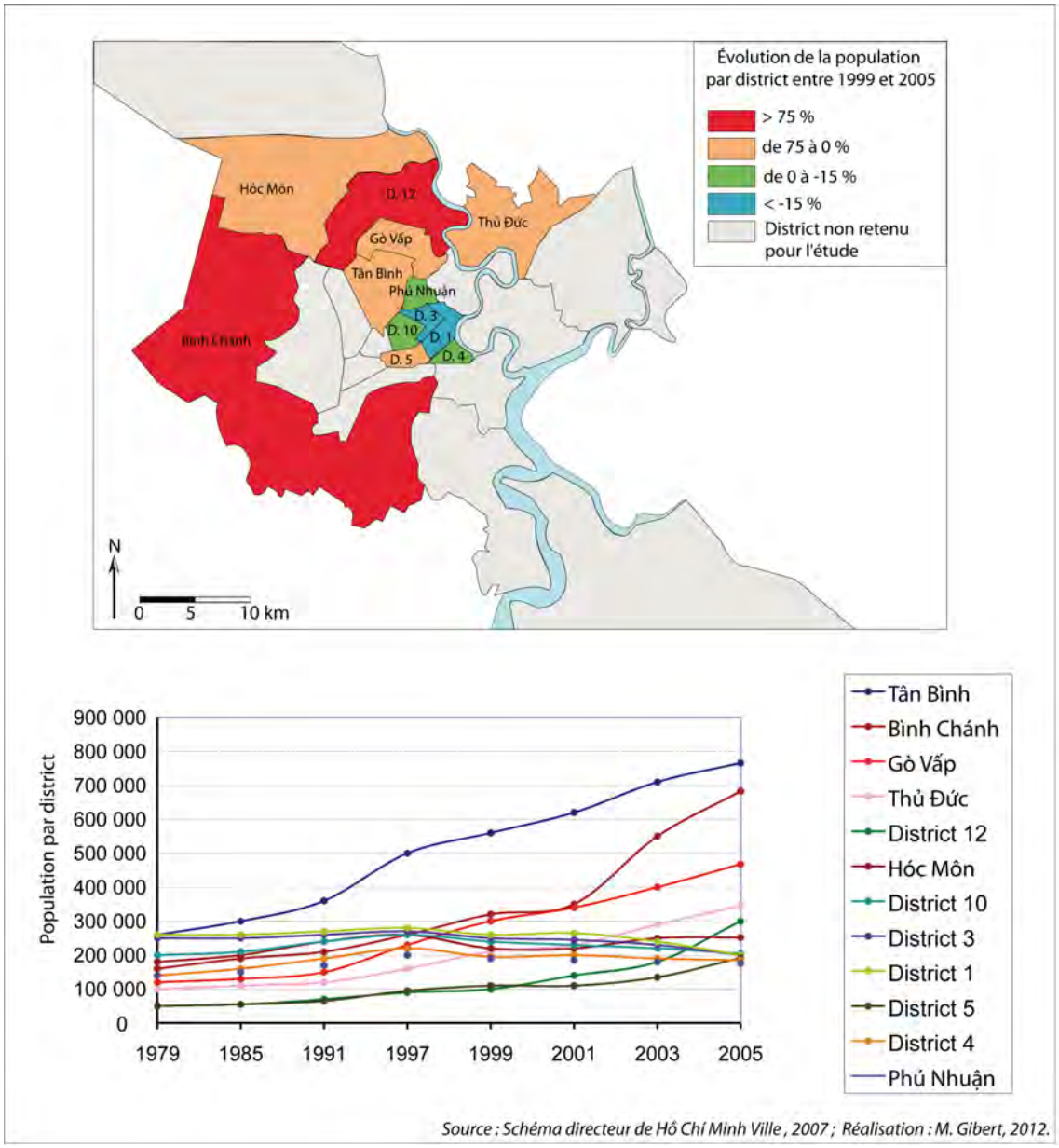
Composante	Taux (%)	Part de l'accroissement total annuel (%)
Accroissement naturel	1,2	32,4
Accroissement migratoire	1,0	27,0
Reclassification	1,5	40,6
Accroissement total	3,7	100,0

Source : P. Gubry et L. T. Huong, 2005.

La croissance urbaine est par ailleurs inégalement répartie entre les différents districts de la ville-province. On constate en effet que, durant les dernières décennies, les districts centraux ont eu tendance à voir leur population stagner ou même décroître légèrement, quand les districts périphériques – notamment les districts ruraux – ont concentré la majeure partie de la croissance de la population (carte 7).

Ce processus de déconcentration de la population peut être en partie associé aux modalités de planification envisagées par les autorités de la ville-province, notamment depuis le schéma directeur de 2007, qui entend faire de Hồ Chí Minh Ville une métropole polycentrique. Le futur développement de la ville est donc pensé en appui sur des corridors de croissance et le déploiement de nouvelles zones d'urbanisation (*khu đô thị mới*) en périphérie et notamment dans les districts ruraux.

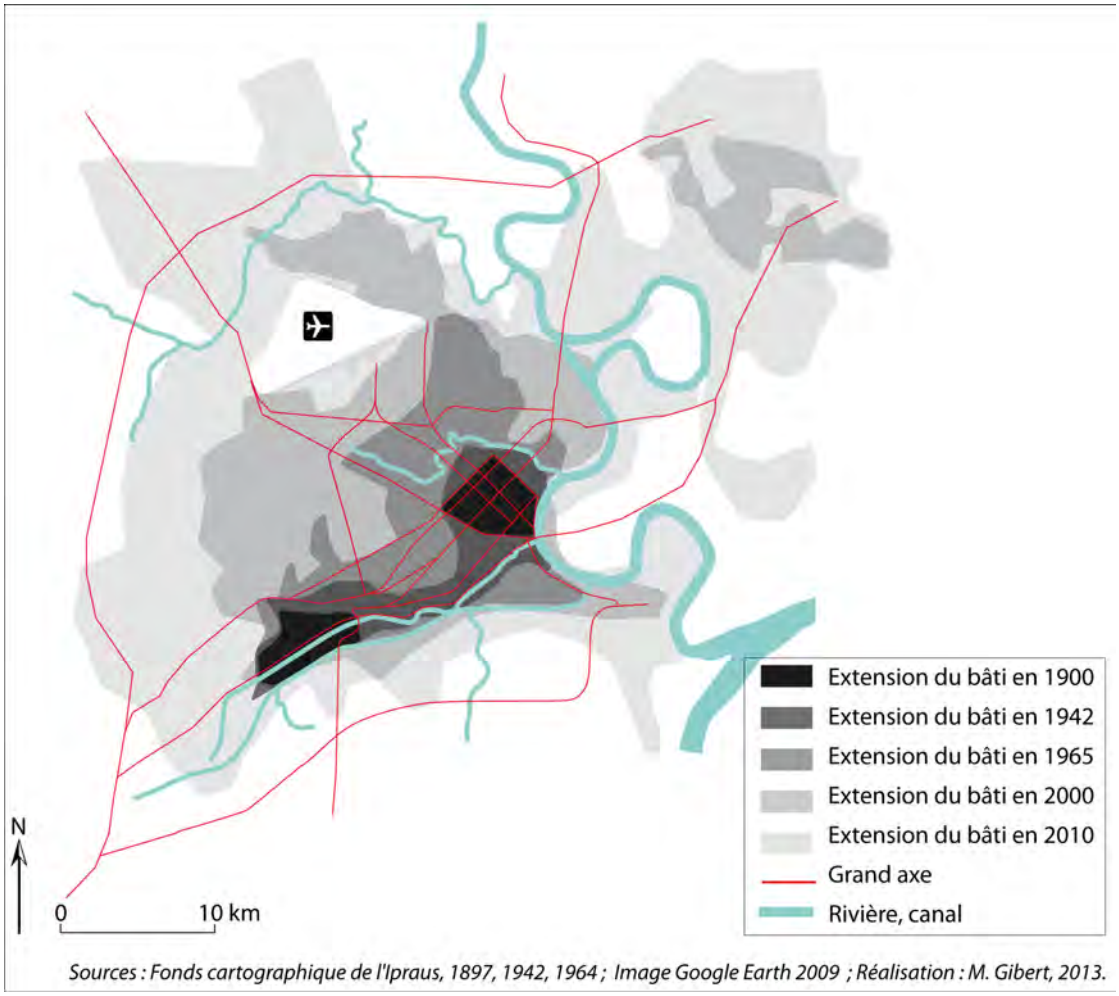
Carte 7. La croissance de la population par district entre 1979 et 2005 à Hồ Chí Minh Ville



2.1.3. Les modalités de l'extension urbaine

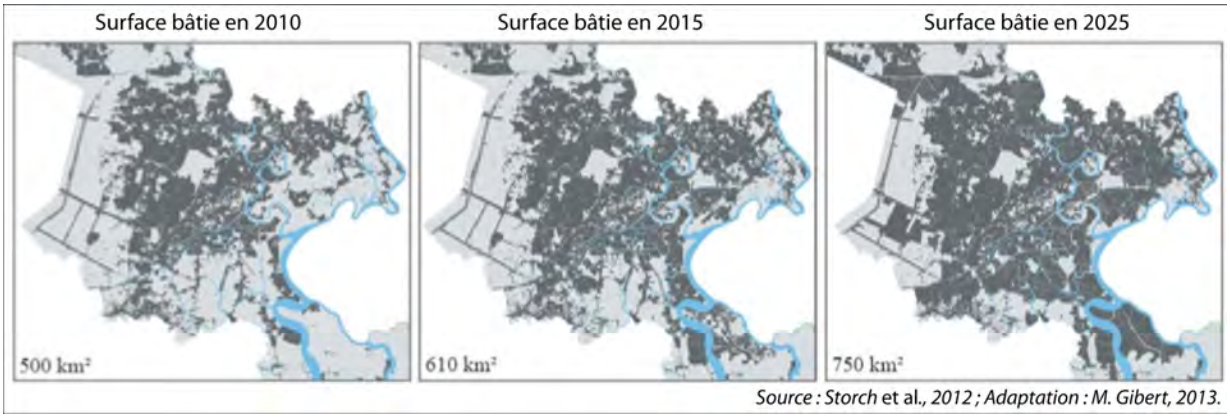
Les très fortes densités de peuplement vont de pair avec un développement urbain encore relativement peu étendu, eu égard au nombre d'habitants, mais dont la croissance s'est constamment accélérée depuis les réformes de 1986 (carte 8). La superficie bâtie de Hồ Chí Minh Ville couvre aujourd'hui 60 % de la superficie globale de la ville-province, ce qui représente environ 500 km^2 (Storch *et al.*, 2012 : 883). Les prévisions en matière d'extension urbaine évoquent 750 km^2 de superficie bâtie en 2025, soit une augmentation de 50 % (Storch *et al.*, 2012 : 883) (carte 9).

Carte 8. La croissance de l'emprise urbaine de Hồ Chí Minh Ville de 1900 à aujourd'hui



Sources : Fonds cartographique de l'Ipraus, 1897, 1942, 1964 ; Image Google Earth 2009 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Carte 9. Les scénarios de croissance de l'emprise urbaine de Hồ Chí Minh Ville d'ici 2025



Source : Storch et al., *2012 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.*

Harry Storch, Ronald Eckert et Paul Pfaffenbichler présentent Hồ Chí Minh Ville comme une « ville compacte », modèle urbain aujourd'hui valorisé dans le référentiel mondialisé de la « ville durable » (Storch *et al.*, 2012). Cette forme urbaine « compacte »

est en effet aujourd'hui fréquemment interprétée comme un gage de durabilité urbaine (Bertaud et Malpezzi, 2003), d'autant plus quand elle est associée à une forte mixité des fonctions, ce qui est encore largement le cas de Hồ Chí Minh Ville, malgré les récentes évolutions engagées sur ce point[16]. Il est intéressant de souligner que la forme relativement compacte de Hồ Chí Minh Ville et sa mixité urbaine n'ont cependant jamais répondu aux exigences d'un quelconque projet d'aménagement, mais qu'elles sont précisément le fruit d'un développement urbain historiquement spontané, ce qui en fait un cas particulier de développement urbain.

2.2. Une ville basse avec un modèle foncier lié à la figure du compartiment

Les densités démographiques importantes des districts urbains de la ville sont associées à un développement horizontal de Hồ Chí Minh Ville, qui demeure aujourd'hui encore une ville basse, où prédomine très largement l'habitat individuel. Le nombre d'étages moyen de la ville est de 1,9 (Storch *et al*., 2012 : 884), témoignant d'une densification qui s'est historiquement opérée de manière horizontale. La figure de la tour n'y est que récemment présente et ne constitue pas encore une forme d'habitat répandue, malgré le développement de nouveaux quartiers de tours en périphérie. Les quelques tours les plus emblématiques de la ville – majoritairement présentes dans le centre historique qu'est le district 1 – sont des tours de bureaux et de commerces. Ainsi, dans les districts urbains, 95 % du tissu résidentiel sont encore composés de maisons-compartiments implantées sur des parcelles oblongues de 4 m sur 15 à 20 m en moyenne (Sorch *et al*., 2012 : 883). Ces maisons au toit plat, énième avatar de la figure du compartiment chinois dans la région Sud-Est asiatique[17], couvrent en général la quasi-totalité de leur parcelle, sont mitoyennes sur trois côtés et ne sont donc accessibles que par leur étroite façade avant.

Dans les districts urbanisés lors la période coloniale de la ville, les parcelles en lanière des maisons-compartiments étaient regroupées dans des îlots rectangulaires de 30 m sur 60 m en moyenne. L'écrasante majorité des quartiers de maisons-compartiments de la ville n'est cependant le fruit d'aucune planification concertée. Ces quartiers sont au contraire issus de la juxtaposition d'initiatives individuelles, à partir de découpages fonciers

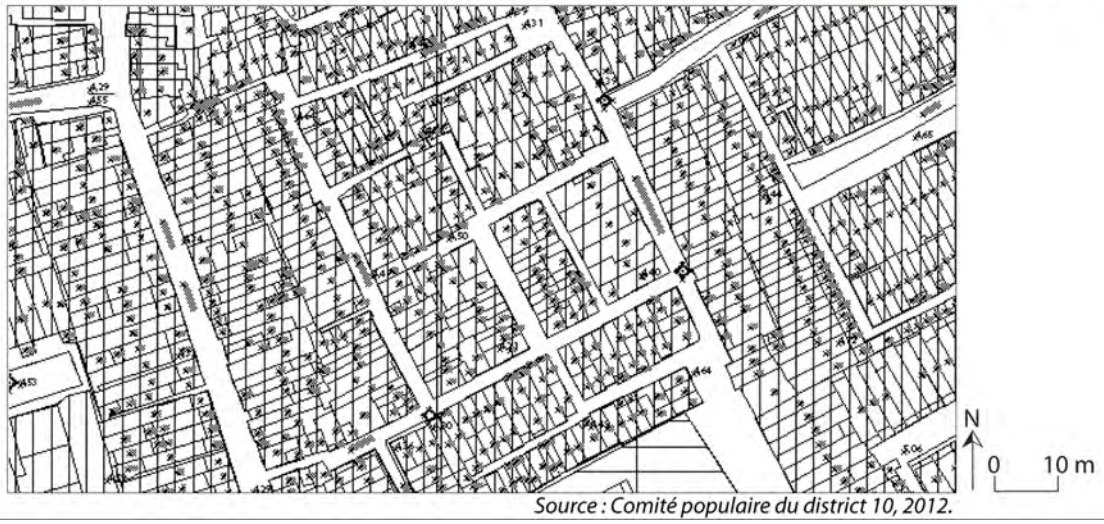
[16] Le schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville à horizon 2025 s'appuie en effet largement sur un principe de zonage fonctionnel (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 ; Paddi, 2012).
[17] L'origine de la forme architecturale du compartiment chinois – également appelé *shophouse* – et sa circulation en Asie du Sud-Est a fait l'objet de nombreux travaux et débats dont : Goldblum, 1985 ; 1988 ; 1991 ; 1995 ; 1996 ; Viaro, 1992 ; Yin, 2003 ; Lê Quốc, 2010.

similaires[18]. Décrivant une morphologie urbaine en partie similaire dans le centre-ville ancien de Hà Nội, l'architecte Pierre Clément parle ainsi d'une « miniaturisation du découpage foncier » et des formes bâties qui lui sont associées (Clément, 2001 : 12). Les maisons-compartiments – dont il existe par ailleurs une grande variété architecturale et de niveaux de confort – constituent le cœur de l'identité urbaine d'Hồ Chí Minh Ville et contribuent à en forger le paysage urbain dense, bas et coloré. L'observation des cadastres des districts urbains de la ville-province confirme en effet la prégnance de ces doubles rangées de compartiments (ill. 13).

[18] Cette absence de planification des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville constitue une différence majeure avec les quartiers de ruelles (*lilong*) de Shanghai, qui sont le fruit d'opérations immobilières et de projets de lotissements, pour la production de logements collectifs des années 1860 aux années 1930 (Sanjuan, 2006 : 56-57).

Illustration 13. La juxtaposition des maisons-compartiments comme marqueur paysager à Hồ Chí Minh Ville : un exemple dans le district 10, à proximité de la rue Lý Thường Kiệt

Source : M. Gibert, 2008.



Source : Comité populaire du district 10, 2012.

Les maisons-compartiments sont aujourd'hui communément appelées « maisons tube » (*nhà ống*) en raison de leur étroitesse, mais surtout de leur hauteur qui ne cesse de prendre de l'importance ces dernières années. Alors qu'un compartiment ancien ne

comporte généralement qu'un seul étage, les maisons tubes contemporaines en comportent souvent trois ou quatre, parfois davantage (ill. 14).

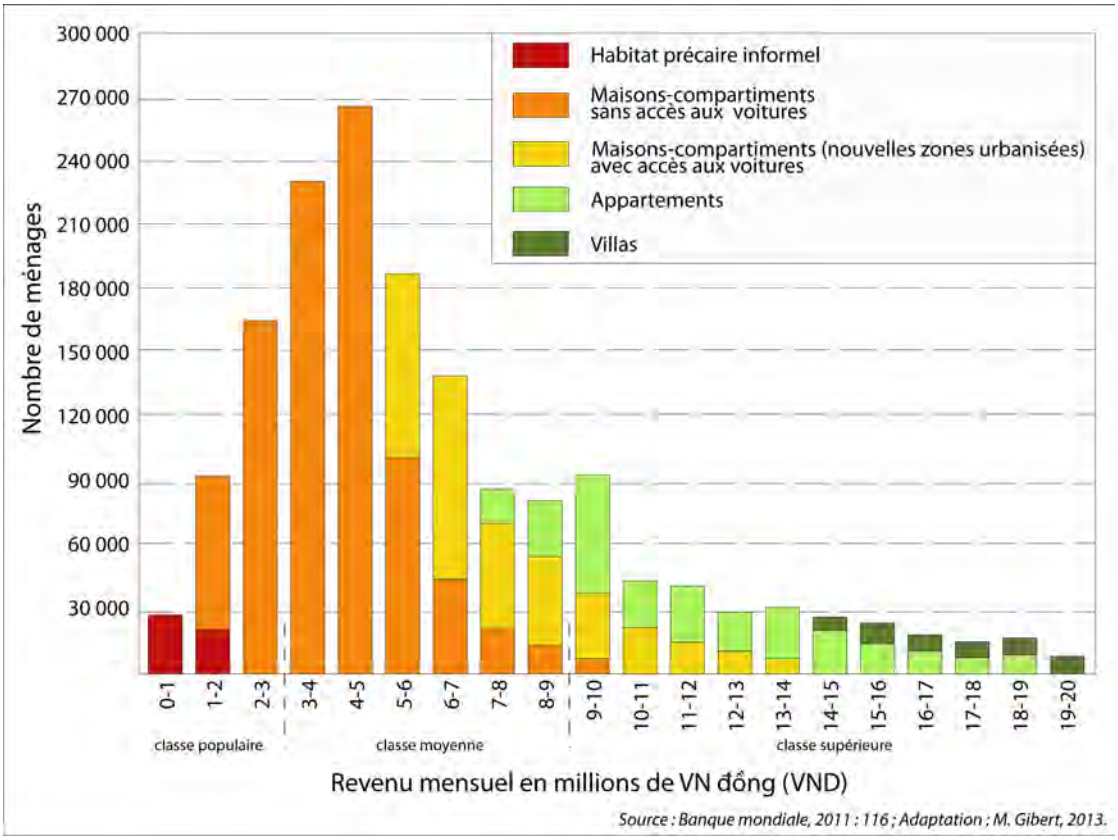
Illustration 14. Des façades de « maisons tube » récemment verticalisées dans le district de Phú Nhuận

Source : M. Gibert, 2010.

Cette illustration permet de prendre la mesure des récentes mutations architecturales des maisons-compartiments à Hồ Chí Minh Ville. La maison centrale, ne comportant qu'un seul étage, en présente la forme ancienne, alors que les maisons qui l'encadrent ont été récemment verticalisées, atteignant jusqu'à 4 étages au dessus du rez-de-chaussée. La maison bleue – à droite de la maison ancienne – présente même un cas d'agrandissement double : à la fois par l'ajout d'étages, mais aussi par la récupération du fond de parcelle de la petite maison voisine, ce qui a permis un élargissement de l'arrière de la maison. La forme des fenêtres présentes dans cette partie élargie laisse penser qu'il s'agit de l'emplacement des salles d'eau, généralement présentes à chacun des étages des maisons-compartiments.

Dans le rapport de la Banque mondiale sur l'urbanisation au Việt Nam de 2011, les auteurs ont corrélé la typologie des formes de logement à Hồ Chí Minh Ville au revenu moyen des foyers (Banque mondiale, 2011 : 116). Le graphique obtenu confirme la prépondérance écrasante des maisons-compartiments individuelles dans la typologie de l'habitat des classes populaires et de la classe moyenne (graph. 4).

Graphique 4. La typologie des logements en corrélation avec les niveaux de revenus des habitants à Hồ Chí Minh Ville



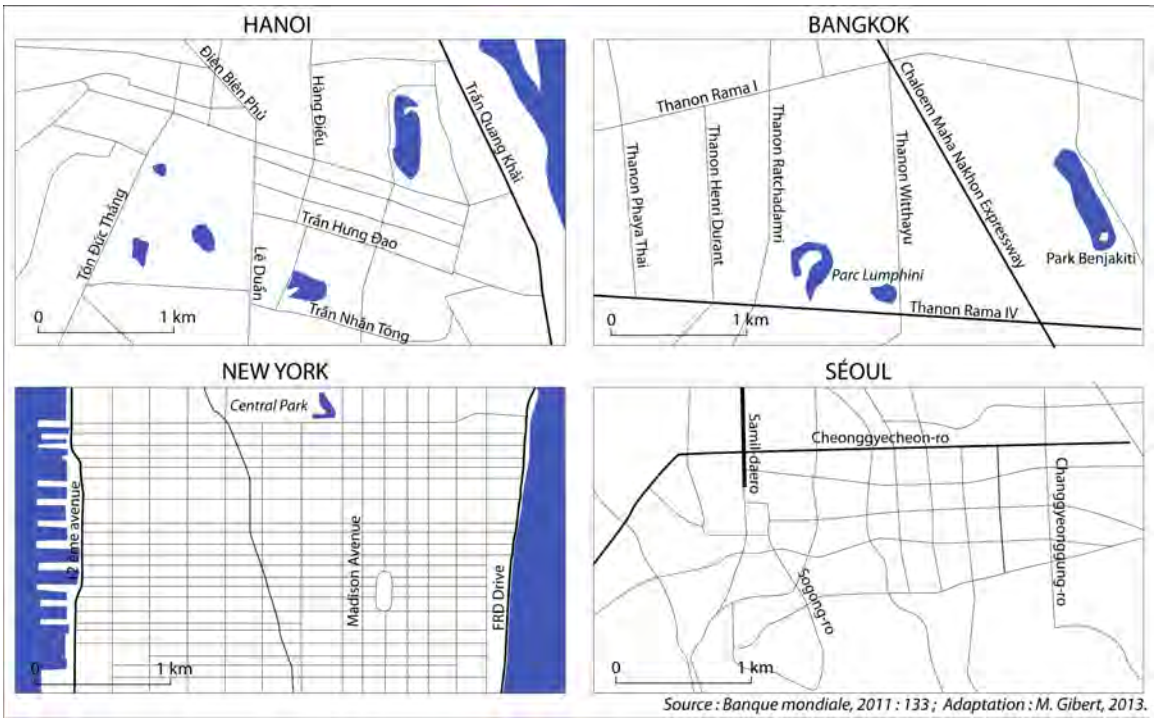
La notion de « classe moyenne » est à prendre avec précaution dans le contexte vietnamien, où les revenus mensuels fixes des ménages ne sont qu'un élément parmi d'autres permettant d'estimer leur niveau de vie (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 112). La capacité d'acheter un appartement reste cependant un marqueur assez fiable pour caractériser la classe moyenne supérieure, voire la classe supérieure. L'achat de villas est réservé aux foyers les plus aisés. Ainsi les maisons-compartiments constituent-elles le mode d'habitat le plus largement partagé par les citadins de Hồ Chí Minh Ville. Entre la classe populaire et la classe moyenne, l'architecture et les détails ornementaux des maisons constituent néanmoins un important facteur de différenciation sociale.

Les paysages urbains engendrés par ce modèle d'habitat individuel nourrissent alors un sentiment de cloisonnement, laissant de fait très peu de place aux espaces ouverts. Dans ce contexte, les seuls espaces libres correspondent à la voirie, ou aux éventuelles petites cours des pagodes et des écoles de quartiers. Les espaces dédiés à la voirie dans le centre et le péricentre de Hồ Chí Minh Ville sont d'ailleurs particulièrement indigents, constituant là un autre trait saillant de la physionomie urbaine générale.

2.3. Une très faible emprise de la voirie et une hiérarchie incomplète du réseau viaire

L'emprise foncière occupée par l'ensemble de la trame viaire à l'échelle de la ville-province de Hồ Chí Minh est estimée à 8 % (Storch *et al.*, 2008 : 452). À titre de comparaison, 25 % de la superficie de Paris sont dédiés à la voirie et parfois plus de 50 % dans les grandes villes américaines (carte 10). Le chiffre tombe même à 2,5 % de l'emprise foncière dans les seuls districts urbains de Hồ Chí Minh Ville, ce qui représente environ 3 000 km de voies, tous types confondus. Ces chiffres correspondent néanmoins à une tendance régionale, puisque dans les districts urbains de Hà Nội, seuls 7 % de l'emprise foncière sont dédiés à la voirie (Albrecht *et al.*, 2010 : 91-92), 15 % en ce qui concerne Séoul et Tokyo (Ged, 2000 : 41) et 7 % pour les quartiers centraux de Bangkok[19] (Charmes, 2000 : 18).

Carte 10. Les trames viaires de centre-ville : éléments de comparaison internationale



Ces plans de ville ne représentent que les rues et non la voirie tertiaire des ruelles, essentielle à la desserte des très grands îlots de Hà Nội, Bangkok et dans une moindre mesure, Séoul.

[19] Située dans le delta d'un fleuve, Bangkok a très longtemps été presque exclusivement desservie par des canaux ; les voies terrestres n'ont commencé à occuper une place prépondérante dans le développement de la ville qu'après la Seconde Guerre mondiale. Le manque de voies terrestres se fait alors toujours durement ressentir car les investissements publics en infrastructures viaires n'ont jamais suivi le rythme de l'urbanisation. Les quartiers centraux de la capitale thaïlandaise comptent aujourd'hui seulement 7 % de la surface urbanisée occupée par les rues (Charmes, 2000 : 18).

Par ailleurs, sur l'ensemble des voies intra-urbaines de Hồ Chí Minh Ville, seules 14 % ont un gabarit supérieur à 12 m de large, permettant alors le passage de bus, ce qui représente environ 420 km de voies (Albrecht *et al.*, 2010 : 91-92). 51% des voies font entre 7 et 12 m de large – elles sont donc à ce titre déjà considérées comme des ruelles, ces dernières étant officiellement reconnues comme toute voie inférieure à 12 m de large –, ce qui représente 1 530 km de voies. Enfin, il est important de souligner que 35 % des voies de la ville – soit 1 050 km de voies environ – sont inférieures à 7 m de large et sont donc exclusivement empruntables par des deux roues, correspondant alors aux ruelles les plus étroites de la ville (Margonstern, 2008 : 11). Au total, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville représentent donc 86 % de la voirie dans les districts urbains.

Ces données chiffrées donnent la mesure de la spécificité urbaine de Hồ Chí Minh Ville en ce qui concerne la très faible emprise foncière de son réseau viaire. Cette réalité s'explique par la trajectoire historique d'une ville à la genèse en grande partie spontanée, qui connut en particulier une explosion démographique en contexte de guerre. Cet héritage explique également l'acuité des questions de voirie dans la construction métropolitaine de la ville aujourd'hui.

Une simple observation du plan touristique de Hồ Chí Minh Ville à l'échelle de 1/22 000^{e} permet de constater la présence de larges espaces blancs, à l'écart de la desserte par les grands axes (ill. 15). Ce constat traduit la hiérarchie incomplète du réseau viaire de la ville, où les rues secondaires font défaut : les grands axes structurants – héritages des voies territoriales historiques – sont souvent directement connectés sur un réseau extrêmement ramifié de ruelles, non représenté à cette échelle. Cela génère alors des îlots extrêmement vastes et de forme asymétriques, n'ayant fait l'objet d'aucune planification.

Alors que l'îlot est considéré par David Mangin et Philippe Panerai comme « l'unité constructive » par excellence de la ville européenne, composée de la somme de parcelles privées rendues solidaires par le maillage de la voirie – sans signifier pour autant une homogénéité du bâti (Mangin et Panerai, 1988 : 101), sa morphologie est très différente dans le contexte urbain de Hồ Chí Minh Ville. C'est précisément l'assemblage de différents îlots qui forment les quartiers – au sens social d'unités de vie urbaine – des villes européennes, alors que, dans le cas vietnamien, les îlots sont si vastes qu'ils sont eux-mêmes découpés en différents quartiers. On retrouve également ce phénomène dans la morphologie de Bangkok, où Éric Charmes évoque des « hyperblocs » pour désigner les

îlots extrêmement vastes (de quelques km^2 à plusieurs dizaines parfois) du péricentre[20] (Charmes, 2000 : 66).

Illustration 15. De très vastes îlots dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville, un exemple dans le district 10

Sources : Ho Chi Minh City Tourist and Communication Map, *2010 ; Google Earth, 2010*
Adaptation : M. Gibert, 2012.

Seuls le damier orthonormé d'origine colonial – couvrant le district 1 et une partie du district 3 – et la trame viaire ancienne de Chợ Lớn à l'extrême ouest du district 5, ont été planifiés et calibrés au cours du XIX^e siècle (ill. 16).

[20] Éric Charmes évoque par exemple le cas paradigmatique de l'hyperbloc de Lat Phrao, localisé à une quinzaine de kilomètres de l'hypercentre de Bangkok, qui s'est constitué entre 1930 et 1950 et couvrait plus de 70 km^2 jusqu'en 1996, lorsqu'un axe primaire est venu le scinder en deux (Charmes, 2000 : 66).

Illustration 16. Les îlots réguliers anciens du centre colonial de Hồ Chí Minh Ville

Les damiers planifiés du centre colonial sont délimités par des axes principaux de 15 à 40 m de large, formant des îlots de superficie variable, allant de 30 m sur 60 m dans le cœur administratif colonial de la ville (a), à 200 sur 400 m dans les quartiers résidentiels et commerçants en direction de Chợ Lớn (b).

En dehors de ces deux zones ayant fait l'objet d'un traitement urbanistique spécifique, et où les îlots et les axes qui le délimitent ont été conçus comme des éléments fondateurs de l'urbanisation, les îlots de la ville sont au contraire constitués en creux, à partir du tracé hérité des voies territoriales, datant souvent de la période impériale et liées au commerce interrégional. En dehors de la planification coloniale, l'urbanisation de Hồ Chí Minh Ville s'est alors opérée selon une logique linéaire, guidée par les grands axes, dont le maillage à l'échelle de la ville reste cependant assez lâche. C'est le long de ces axes structurants que se sont fixées les extensions bâties de la ville. Ce processus a ainsi formé un front bâti continu le long des rues – ce qui produisit un paysage urbain en bandes linéaires –, avec à l'arrière une organisation morphologique d'abord discontinue – marquée

par des formes d'habitat plus villageoises – avant que ces zones ne soient finalement densifiées à leur tour. Cette modalité d'extension urbaine se retrouve dans d'autres villes d'Asie du Sud-Est, notamment à Vientiane, qui connut une histoire urbaine marquée par des ruptures historiques assez comparables à celle du Việt Nam (Sisoulath, 2010 : 16).

À Hồ Chí Minh Ville, la progressive extension urbaine par densification en arrière des grands axes a acquis une profondeur très importante. L'intérieur des très vastes îlots ainsi produits est alors desservi par un réseau à la genèse spontanée, sous la forme de ruelles et de passages étroits, de plus en plus ramifiés à mesure que l'on pénètre dans la profondeur de l'îlot. Cette profondeur explique l'importance accordée aux notions d'« avant » et d'« arrière » dans la langue vietnamienne lorsqu'il s'agit de caractériser une adresse ou une voie.

Les voies territoriales héritées, devenues aujourd'hui les grands axes de la métropole en construction, constituent un réseau assez lâche – mais néanmoins fortement structurant – superposé à un tissu urbain très dense et irrégulier. La ville de Hồ Chí Minh est ainsi composée d'une juxtaposition de tissus urbains composites, tenus ensemble par une trame urbaine insuffisante. Entre les grands axes délimitant les îlots et les ruelles ramifiées les desservant, il manque un échelon intermédiaire dans la hiérarchie de la trame viaire. La voirie primaire constitue donc un vecteur d'intégration des différents tissus urbains, témoignant de la forte imbrication entre les éléments de la ville planifiée et de la ville spontanée à Hồ Chí Minh Ville (Gaillard et Niebudek, 1995 : 102). Mais, tout comme on peut également l'observer à Vientiane (Clément et Sarayath, 2010 : 174), la juxtaposition de rangées de compartiments au parcellaire similaire introduit un autre élément de continuité urbaine dans cette morphologie irrégulière et d'origine spontanée.

Cette hiérarchie incomplète du réseau viaire se double d'une absence de hiérarchie dans le traitement des grands carrefours de la ville héritée. Anne Burlat souligne qu'à partir du moment où au moins trois rues se croisent, les autorités de la ville optent aujourd'hui pour l'édification d'un rond-point. Il existe ainsi des carrefours en rond-point connectant plus de huit voies de gabarits différents – du grand axe à la grande ruelle – engendrant une forte congestion aux heures de pointe et des zones potentiellement dangereuses en termes d'accidents de la route[21] (Atelier du Paddi « Sécurité routière: enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques », 2011). Les premiers feux de circulation furent installés à partir de 1996 dans les carrefours principaux, puis de manière systématique dans tous les carrefours dès 1999. Ce traitement identique a alors contribué à placer tous les

[21] La mise en place d'une meilleure hiérarchie entre des carrefours constitue aujourd'hui l'une des solutions envisagées pour lutter contre la hausse des accidents de circulation à Hồ Chí Minh Ville (Paddi et DOTC, 2011).

croisements sur le même plan, sans établir de hiérarchie structurante dans le plan de voirie (Burlat, 2001 : 295). Une hiérarchie entre les différents axes a néanmoins été récemment établie en interdisant certaines voies majeures aux véhicules lents, tels les cyclo-pousse.

Les principaux traits morphologiques caractéristiques de l'urbanisation héritée d'Hồ Chí Minh sont le fruit d'une histoire urbaine qui, pour être relativement récente, fut marquée par de nombreuses discontinuités militaires et politiques, avec des traductions spatiales fortes, notamment en ce qui concerne la recomposition de la trame viaire.

3. La formation de la trame viaire de Hồ Chí Minh Ville

La morphologie actuelle de Hồ Chí Minh Ville s'explique à l'aune des mutations qu'a connues son réseau viaire dans le temps long. Une analyse diachronique permet alors de saisir le rôle et le sens donnés aux tracés urbains durant les différentes phases d'extension de la ville. Cette analyse n'a nullement vocation à retracer l'histoire de la ville avec exhaustivité ; elle cherche plutôt à proposer une histoire de la ville par son réseau viaire, afin de comprendre comment s'est historiquement formé ce réseau à la hiérarchie incomplète et aujourd'hui composé à 85 % de ruelles inférieures à 12 m de large.

L'histoire de la ville est assez récente, notamment en comparaison avec celle de Thăng Long - Hà Nội, qui a célébré ses 1 000 ans d'histoire en 2010. L'histoire de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville est en effet indissociable du processus de formation du territoire vietnamien, dont la construction s'est échelonnée sur plusieurs siècles, par annexions successives de territoires au sud du foyer historique du pays qu'est le delta du fleuve Rouge[22]. La date de 1698 est celle qui est la plus généralement admise pour la fondation de Gia Định, devenu Sài Gòn, puis Hồ Chí Minh Ville. L'histoire de la ville fut par ailleurs fortement infléchie par sa refondation coloniale entre 1859 et 1954, et par la présence précoce de populations chinoises ayant participé à sa formation.

Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville est une ville qui fut très tôt marquée par son ouverture sur l'étranger, caractéristique qui perdura également au XX^{e} siècle, avec la période de présence américaine dans les années 1960 et 1970, puis avec l'inscription dans la sphère socialiste après la réunification du pays sous l'égide du nord communiste en 1975. La ville fait aujourd'hui l'objet d'une insertion accélérée aux circuits de la mondialisation, perpétuant ainsi sa tradition d'ouverture aux modèles urbains étrangers. L'architecture de la ville et sa morphologie sont donc caractérisées par des formes d'hybridation.

[22] Ce processus de construction du territoire national vietnamien a ainsi donné son nom au pays : « Việt Nam » signifiant littéralement « les Viêts vers le Sud ».

L'histoire urbaine relativement récente – et particulièrement mouvementée – de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville explique sans doute la relative absence de travaux historiques de synthèse sur sa genèse et ses évolutions jusqu'à aujourd'hui, même si l'anniversaire des 300 ans de la fondation de Gia Định en 1998 a donné lieu à la publication d'ouvrages – notamment photographiques – sur l'histoire architecturale de la ville (Lê Quang et Dovert, 1998 ; Nguyễn Đình, 1998 ; Le Brusq et De Selva, 1999). Ces ouvrages proposent une histoire de la ville par ses différentes composantes architecturales plus qu'ils ne donnent une vision réellement intégrée de sa composition morphologique. Par ailleurs, il est intéressant de souligner que les quartiers de ruelles demeurent les grands absents de ces publications de synthèse. Cela est sans doute lié à l'abondance des sources datant de la période coloniale – qu'elles soient de nature juridique, cartographique ou photographique – dans les archives disponibles. Ce déséquilibre induit alors un effet déformant, tendant à donner une place prépondérante à la période coloniale, même si cette période a indéniablement marqué un tournant majeur dans l'histoire de la ville.

Le fonds colonial disponible[23] est par ailleurs trompeur, car il tend à donner l'impression d'un projet urbain colonial clairement prédéfini, alors que les recherches historiques les plus récentes montrent que la prétendue doctrine urbaine coloniale constitue souvent une mise en ordre *a posteriori*. François Dumasy souligne ainsi le « pragmatisme originel » qui a présidé à l'aménagement des villes en situation coloniale (Dumasy, 2006 et 2009). Dans la lignée des *subaltern studies*, les historiens font aujourd'hui œuvre de « déconstruction textuelle » pour aller au-delà de ce corpus d'analyse, surtout composé de la documentation officielle. Les recherches tendent alors à redonner leur place aux acteurs locaux du développement urbain pour dépasser une histoire largement construite autour de quelques figures de proue comme Ernest Hébrard dans le cas indochinois (Turrel, 2003 ; Yeoh, 2003 ; Vacher, 2005 ; Pédelahore de Loddis, 2007 ; Dumasy, 2009).

Les sources cartographiques, et les plans de ville en particulier, ont ici constitué les principales sources de mes recherches sur l'évolution du réseau viaire de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville. Ces dernières ont pu être collectées dans divers fonds, notamment aux archives de l'Institut français d'architecture (Ifa), de l'Efeo ou du Cefurds à Hồ Chí Minh Ville, et grâce aux archives de l'Ipraus, qui mène actuellement un plan

[23] Le fonds des archives de l'ancienne Indochine française a fait l'objet d'un accord bilatéral entre le Việt Nam et la France en 1950 : les archives de souveraineté française – haute administration, police, armée, politique générale, etc. – ont été rapatriées au centre des Archives d'outre-mer (Caom), alors que les archives administratives et de gestion sont restées sur place. Les archives de l'administration centrale se trouvent à Aix-en-Provence depuis 1986 et comportent deux types de fonds : les archives du ministère des Colonies et les archives de l'administration décentralisée, sous le contrôle du ministère des Colonies, comme le Conseil supérieur des colonies, l'Agence économique, de l'École coloniale, etc. (Vachier, 2001 : 89-90).

d'inventaire de la cartographie des métropoles et villes moyennes d'Asie du Sud-Est dont Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville fait partie[24].

Ces sources cartographiques nécessitent néanmoins d'adopter un regard critique sur leur contexte de production et les motivations de leurs auteurs. Sophie Clément-Charpentier rappelle en effet que tout plan de ville témoigne du savoir-faire de son auteur, de son expérience mais aussi de ses objectifs et besoins (Clément-Charpentier, 2010 : 77). L'usage de la cartographie, telle que l'analyse Nathalie Lancret, a constitué une forme de domination coloniale à part entière en cherchant à nier le passé des sociétés colonisées et en « dépossédant] les Vietnamiens de leur ville en les engloutissant dans les vides de la carte et les silences des textes des légendes » (Lancret, 2001 : 86). La mémoire de la ville est partiellement mutilée sur les plans « constats » ou « d'inventaires », qui fondèrent pourtant les choix de développement ultérieurs. Il faut ainsi différencier ces plans d'inventaires des plans projets, « projections de grandes ambitions […] qui courent derrière une réalité non conforme qui échappe » (Clément et Lancret, 2001 : 51).

> « Les plans eux-mêmes [sont] outils d'analyse ou de projets politiques et techniques, il faut interpréter le sens de ces représentations, la combinatoire savante qui lie l'architecture à la ville, par le découpage du sol, les lignes de force des réseaux, les typologies d'édifices » (Clément et Lancret, 2001 : 51).

En s'appuyant sur les sources cartographiques disponibles, il s'agit d'analyser les tracés viaires produits au fil de l'histoire de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville, comme autant de traces structurantes dans l'organisation contemporaine de la ville.

3.1. De Gia Định à Sài Gòn, les traces et tracés structurants de la ville précoloniale

3.1.1. La « marche vers le Sud » et la conquête d'un site commerçant khmer

La construction territoriale vietnamienne est étymologiquement présentée comme une « marche vers le sud » (*nam tiên*), qui démarre au X^e^ siècle à partir du delta du fleuve Rouge et conduit à l'annexion progressive des terres vers le sud, puis en direction de l'arrière-pays montagneux de l'ouest (carte 11). Ces conquêtes impliquèrent l'assimilation progressive des populations présentes, notamment les populations du Champa, qui

[24] Ce fonds d'inventaire de l'Ipraus vise à répertorier les plans conservés à la fois dans les centres d'archives, de documentation et de recherche français et étrangers, mais également dans les fonds privés, ainsi que les documents dressés par les administrations et les services locaux en charge de l'aménagement du territoire et des villes, auxquels s'ajoutent des éléments découverts au gré des recherches (Lancret, 2001 : 53-56).

contrôlèrent les routes maritimes riveraines des côtes vietnamiennes du XI^e^ au XV^e^ siècles[25]. Le Champa fut définitivement conquis au XVII^e^ siècle et les populations Việt parvinrent également au niveau du delta du Mékong au XVII^e^ siècle, ce dernier étant sous le contrôle du royaume khmer. Dans ce processus de construction territoriale, les conquêtes militaires furent immédiatement suivies de la mise en valeur des terres à potentiel rizicole. Le delta du Mékong correspondait de ce point de vue à un territoire plein de promesses, idéalement localisé au cœur d'un important réseau fluvial et marchand d'échelle interrégionale, particulièrement florissant à l'époque. Le site constituait en effet un lieu d'escale privilégié pour les navires chinois, malais, portugais et hollandais sur la « route des épices » (Bouchot, 1927 : 12 ; Ca Văn Thỉnh *et al*., 1976 : 6).

Le site actuel de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville se trouve sur un ancien carrefour commerçant khmer, localisé dans le méandre d'une importante rivière ; il était connu sous le nom de Prei Nokor, signifiant « la ville royale dans la forêt » (Võ Sĩ Khải, 1998). L'archéologue de l'Efeo, Louis Malleret (1901-1970), est l'un des rares spécialistes à avoir tenté de décrypter le fonctionnement de Prei Nokor, notamment à partir des traces de fortifications mises à jour par l'archéologie et du texte de « Description complète de Gia Định » (*Gia Định thông chí*), qui fut écrit sous le règne de l'empereur Minh Mạng (1820-1841) et traduit par le capitaine de frégate Gabriel Aubaret sous le titre « Description de la Basse Cochinchine[26] » (Malleret, 1936 : 9). Cette source écrite évoque en effet la prise d'un fort khmer en 1674 et localise le cœur de la cité khmère sur « le Plateau », au lieu dit Phiên An.

Cette information témoigne de la remarquable stabilité du cœur historique de ce qui deviendra Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville, puisque le Plateau fut également le lieu d'édification des citadelles vietnamiennes aux XVIII^e^ et XIX^e^ siècles, puis le centre-ville colonial choisi par les Français. Ce site reste d'ailleurs aujourd'hui le cœur politique et économique de Hồ Chí Minh Ville : il accueille à la fois le comité populaire de la ville-

[25] L'historien Philippe Papin émet l'hypothèse d'un profond métissage culturel en lien avec la « marche vers le sud » : « En pénétrant ce sud lointain, la vieille civilisation agraire, collective, confucéenne et sinisée se modifie profondément et s'enrichit des apports du brahmanisme, de l'hindouisme et même sur ses marges de Islam […] sa langue est entrée en contact avec le vieux fond malayo-polynésien des Chams, avec le sanskrit, le khmer et l'arabe […] En intégrant à elle des peuples et peuplades dont le territoire pouvait parfois se limiter à une simple vallée, la société migrante a assimilé des cultures différentes et s'est rendue métisse. C'est déjà, en filigranes, l'idée de ce passage des Viêts aux Vietnamiens qu'il appartiendra au XX^e^ siècle de parfaire » (Papin, 2003 : 25-26).

[26] Louis Malleret émet néanmoins des mises en garde sur la qualité de ce texte traduit. Si elle constitue une ressource précieuse pour la compréhension de la période, peu riche en documentation écrite locale, le traducteur a pris de nombreuses libertés avec l'ordre des chapitres, la transcription de la toponymie et la conversion des dates cycliques en dates grégoriennes. La *Description complète de Gia Định* constitue néanmoins un précieux « annuaire géographique », informant notamment sur les anciennes divisions administratives et les usages locaux en vigueur (Malleret, 1936 : 9).

province et les premières tours de grandes hauteurs. Cette localisation dans la partie haute du site de la ville, localisée à environ dix mètres au dessus du niveau de la mer, fut jugée favorable en termes de stratégie militaire.

L'arrivée des conquérants vietnamiens sur le site de Prei Nokor à la fin du XVI[e] siècle est concomitante d'une importante lutte de pouvoir entre deux familles seigneuriales vietnamiennes – les Trịnh et les Nguyễn –, qui perdura entre 1620 à 1788 (Papin, 2003 : 20). Le territoire vietnamien était ainsi divisé en deux fiefs séparés par le fleuve Gianh, au nord de l'actuelle province de Quảng Bình[27] (carte 11).

Carte 11. Les étapes de la marche vers le Sud et la division du territoire vietnamien entre les seigneuries Trịnh et Nguyễn aux XVII[e] et XVIII[e] siècles

[27] Le Fleuve Gianh est localisé à quatre kilomètres au nord de ce qui deviendra le 17[e] parallèle après des accords de Genève en 1954. Philippe Papin souligne ainsi l'étonnante stabilité des lignes de ruptures dans l'histoire du pays : « En matière de peuplement, comme en politique, l'histoire contemporaine a accru les contrastes » (Papin, 2003 : 26-28).

Les seigneurs Trịnh régnaient ainsi au Nord du fleuve Gianh, sous la protection de la dynastie régnante à Hà Nội : les Lê (1428-1788). Les Nguyễn dominaient quant à eux le sud du territoire et leur centralité politique était établie à Huế, d'où ils prétendaient lutter pour affranchir la dynastie Lê du joug des Trịnh. Les Nguyễn fondèrent alors leur puissance sur la mise en valeur des terres méridionales, nouvellement acquises dans le cadre de la « marche vers le sud ». Ils furent épaulés dans cette entreprise par les populations chinoises établies au sud du Việt Nam depuis le XVII[e] siècle[28]. Cette partition du territoire implique que la poursuite de la marche vers le sud soit alors devenue à cette période un processus interne aux possessions des Nguyễn : ce ne sont donc plus les populations du nord qui vinrent s'établir dans le delta du Mékong mais les populations de l'Annam – correspondant au centre du Việt Nam actuel – et des populations chinoises.

La date de 1623 marqua un tournant dans la conquête des terres du sud par les Nguyễn, puisque le roi cambodgien Prey Chey accorda au gouvernement d'Annam deux points d'octroi, qui devinrent par la suite les noyaux historiques des futures villes de Sài Gòn et Chợ Lớn (Võ Sĩ Khải, 1998). Jean Bouchot précise que le premier d'entre eux était localisé dans un ancien village, situé sur les rives d'un canal dans un lieu appelé Bai Gaur et rebaptisé en vietnamien Bến Nghé [29] – berceau originel du site de Sài Gòn – et que le second était localisé dans un village à dominante chinoise correspondant au site futur de Chợ Lớn (Bouchot, 1927).

Cette concession douanière de 1623 marqua alors l'inéluctable progression des seigneurs Nguyễn dans leur conquête de l'ancien site khmer. Dès 1653, ces derniers obtinrent la libre circulation et la libre installation de leurs ressortissants dans la région. En 1658, la région de Bà Rịa – actuelle province de Vũng Tàu – fut annexée (Papin, 2003 : 22). Afin d'étendre leur emprise sur les terres fertiles du sud et de peupler la région, les Nguyễn eurent alors recours à une politique de déplacements forcés de populations,

---

[28] Les premiers Han attestés en Cochinchine seraient arrivés vers 1680, fuyant la dynastie mandchoue des Qing, qui mit une quarantaine d'années à asseoir sa souveraineté (1644-1911) (Boudet, 1942 : 115 ; Leveau, 2003). On estime que 3 000 Chinois sont ainsi arrivés à la cour de Huế sur une cinquantaine de jonques, en provenance des provinces de la Chine méridionale (Guangdong, du Fujian, du Zhejiang et Hainan). L'empereur d'Annam leur accorda une liberté d'installation au Sud, dans le cadre de la conquête de la Cochinchine sur le royaume khmer. Ces premiers noyaux de population chinoise y fondèrent les comptoirs de Biên Hòa et, à partir de 1778, le noyau urbain de Chợ Lớn, appelé à connaître une prospérité grandissante (Baudrit, 1943 : 70).

[29] L'étymologie et l'évolution de la terminologie qui aboutirent au nom de Sài Gòn demeurent très incertaines et font encore l'objet de nombreuses hypothèses et débats. Le nom de Sài Gòn, parfois transcrit « Sai Con », fut mentionné pour la première fois dans les Annales vietnamiennes de l'érudit et encyclopédiste Lê Quý Đôn (1728-1785) dans sa monographie des provinces de Thuận Hóa et de Quảng Nam (Malleret, 1936 : 13-15 ; Nguyễn Khắc, 1974 : 7). L'expression « Bến Nghé » a quant à elle pour étymologie « appontement / buffles ».

notamment des populations non dûment inscrites dans les registres villageois et les vagabonds (Briffaut, 1912 : 60-61).

Enfin, la date de 1698 marqua l'aboutissement de la conquête du sud du pays sur les Khmers et la fondation de la cité vietnamienne de Gia Định[30] (Nguyễn Đình, 1998 : 17). L'appellation Gia Định ne désigne pas encore réellement une ville, mais une circonscription d'essence militaire et administrative (un *phủ*, parfois traduit par « le siège de la préfecture[31] »), englobant notamment les sites des deux postes d'octroi obtenus en 1623, appelés à devenir le siège du pouvoir impérial sur le Plateau et le comptoir marchand chinois de Chợ Lớn. Le texte « Description complète de Gia Định » (*Gia Định thông chí*) précise qu'en 1698, l'empereur Nguyễn, qui siégeait à Huế, nomma le général en chef Lê Văn Duyệt « gouverneur général et envoyé impérial dans le Cambodge » pour administrer le *phủ* de Gia Định nouvellement acquis (Malleret, 1936 : 10), témoignant de ce fait la prise de possession effective du territoire par le gouvernement d'Annam.

Cet événement est aujourd'hui considéré comme l'acte de naissance de la future ville vietnamienne de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville. Ce moment marqua également l'annexion par la dynastie Nguyễn des cinq provinces de la Basse Cochinchine (Biên Hòa, Gia Định, Định Tường – aujourd'hui Mỹ Tho –, Vĩnh Thạnh et Hà Tiên[32]) et la fondation de grands marchés dans le delta du Mékong, toujours avec l'aide de la population chinoise installée sur place depuis la fin du XVII^{e} siècle (Bouchot, 1927 :12).

3.1.2. Gia Định et l'édification d'une « citadelle-marché »

Les prémices de l'aménagement du site nouvellement conquis par les Nguyễn sont marquées par l'édification d'une forteresse en terre nommée Đồnh Dinh, sur la pente marquant la limite entre la ville basse et la ville haute, au-dessus de l'embarcadère commercial de Chợ Sỏi – qui correspond aujourd'hui au marché de Điều Khiển, au niveau de la confluence entre la rivière Sài Gòn et l'arroyo chinois. Louis Malleret date ces

[30] Philippe Papin rappelle l'importance de la mise en contexte régionale de la défaite des Khmers dans le delta du Mékong au courant du XVIII^{e} siècle, période de stabilisation et de mise en place des puissances régionales que sont le Siam nouveau (dynastie des Chakri en 1781) et le Việt Nam impérial (on ne parle plus de seigneurie Nguyễn, mais de dynastie) (Papin, 2003 : 22).

[31] « Phủ (府) est « le siège de la préfecture (*trấn)* ». La préfecture correspond à une garnison disposant d'installations militaires – camps, forteresses, ateliers. Chaque *trấn* est composée de *huyện,* « sous-préfectures » ; les *huyện* se subdivisant en *tổng* et les *tổng* en plusieurs *xã* (commune), *thôn* (hameau), â*p* (domaine créé par le mandarinat au service du public), *phường* (unité de caractère urbain) et du *diem* (poste de garde) » (Lê Quốc, 2010 : 203).

[32] La province de Vĩnh Thạnh fut rapidement divisée en deux, donnant les provinces de Vĩnh Long et An Giang (aujourd'hui Châu Đốc), ce qui porta à six provinces le nombre de divisions en Cochinchine lors de l'arrivée des Français en 1859.

premières fortifications annamites[33] de 1753 (Malleret, 1936 : 17-18). En 1772 fut également édifié le retranchement de Nguyễn Đức Đàm (Malleret, 1936 : 19). Cette période est marquée par l'absence totale de sources cartographiques : le plan de la région le plus ancien qui soit parvenu aux historiens est celui de 1795, levé par Lebrun par ordre de l'empereur, où il demeure difficile de retrouver des traces précises de ces premiers retranchements[34]. L'historien Jean Bouchot affirme néanmoins que ces premières fortifications contribuèrent à donner son orientation à la citadelle vietnamienne que trouvèrent et détruisirent les Français en 1858 (Bouchot, 1926), et sur laquelle ces derniers se fondèrent ensuite pour implanter le réseau viaire colonial.

En 1777, Nguyễn Ánh, héritier du royaume de Cochinchine et futur empereur Gia Long, fut chassé de sa capitale Huế à la suite d'une révolte menée par les frères Tây Sơn. La dynastie Nguyễn trouva alors repli à Gia Định, où Nguyễn Ánh sollicita l'aide d'un missionnaire français installé dans la province de Hà Tiên, à la frontière du Cambodge. Il s'agit de Pierre Joseph Pigneau de Behaine, qui intégra les missions étrangères de Paris et vint s'établir en Cochinchine en 1765 avant d'être nommé évêque d'Adran en 1777[35]. Les deux hommes passèrent alliance : l'héritier Nguyễn comptait sur l'aide de la puissance militaire française pour vaincre la révolte Tây Sơn et l'évêque d'Adran souhaitait positionner la France dans la course à l'accès à ces attrayantes régions commerciales. Arnauld Le Brusq écrit ainsi :

> « Cet épisode apparaît rétrospectivement comme l'amorce de l'ère coloniale en jetant sur la carte les points où s'ancrent les différentes cités » (1999 : 25).

Pierre Joseph Pigneau de Behaine apporta ainsi son aide au souverain Nguyễn, en mettant à sa disposition l'officier du Génie Olivier de Puymanel[36], que le prélat avait rencontré sur le vaisseau la Dryade, alors qu'il rentrait de France où il avait intercédé en faveur de Nguyễn Ánh auprès de Louis XVI. Olivier de Puymanel initia alors les Cochinchinois à l'art des places fortes et contribua à la réalisation d'une citadelle à

---

[33] Le terme d'« annamites » est souvent employé par les auteurs francophones pour désigner les populations vietnamiennes de l'époque, afin de rappeler que la dynastie Nguyễn ne règnait encore que sur l'Annam.

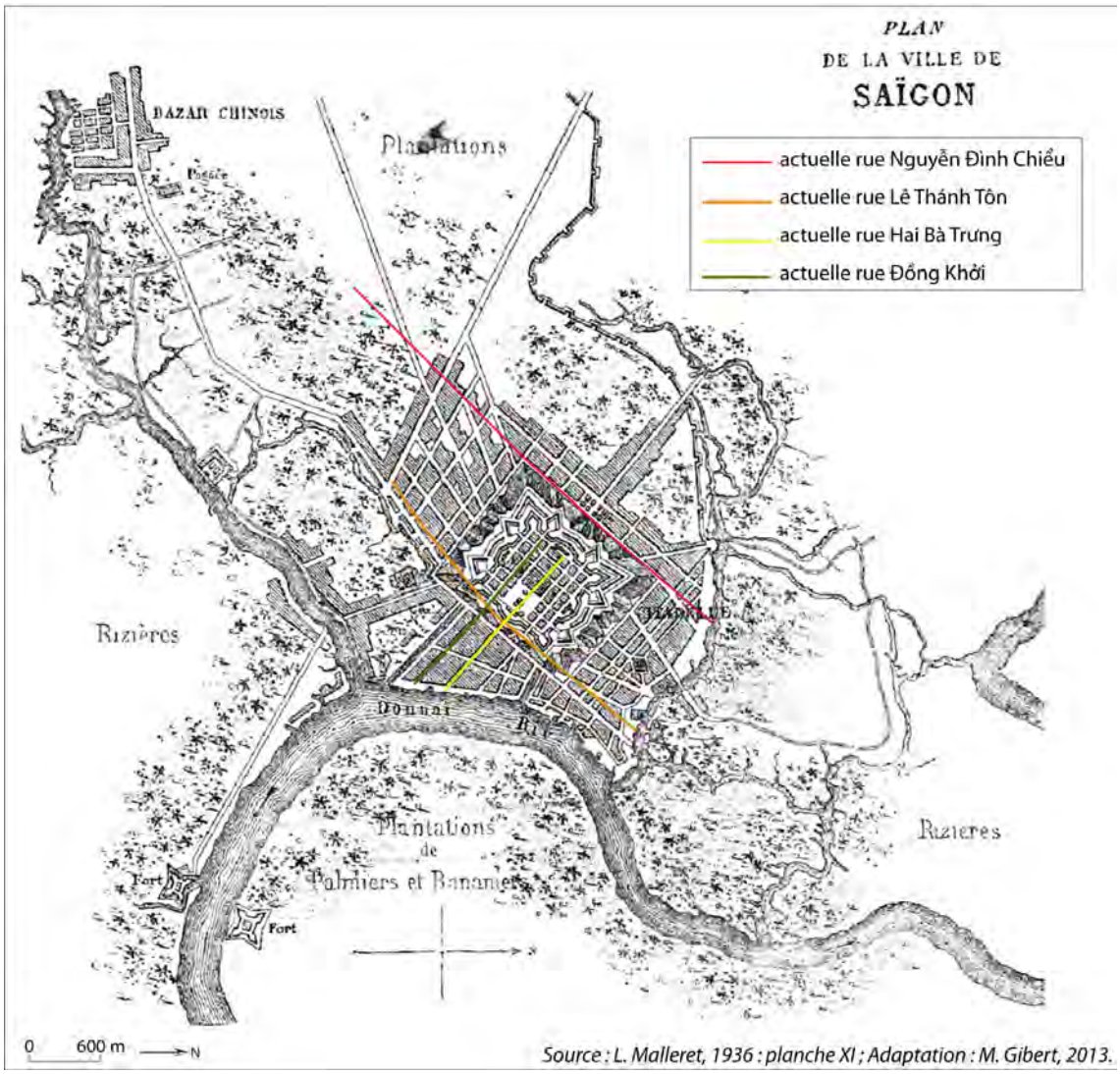
[34] Louis Malleret, dans son article *Élement d'une monographie des anciennes fortifications et citadelles de Saigon* de 1936 propose néanmoins des planches de croquis qui tâchent de localiser ces premiers retranchements (Malleret, 1936 : 109).

[35] La mission de Hà Tiên comptait à l'époque entre 60 000 et 100 000 chrétiens selon les estimations et on y dénombrait alors la présence de neuf prêtres des Missions étrangères en 1779, un prêtre italien, un franciscain de Manille et des prêtres indigènes.

[36] Olivier de Puymanuel (1768-1799), dont aucune rue de la Sài Gòn coloniale ne porta le nom, souligne Louis Malleret, est souvent connu sous le nom de « colonel Olivier ». Il embarqua en 1787 à Lorient et voyagea sur la même frégate que l'évêque d'Adran, qui le nomma chef ingénieur à la tête des arsenaux et commandant d'un corps de 3 000 hommes, composant la garde du futur empereur Gia Long. Il va ainsi construire plusieurs forteresses à la Vauban, dont la plus connue fut celle de Gia Định. Il mourut à Malacca en 1799 à l'âge de 31 ans.

Gia Định empruntant à la fois aux conceptions militaires et géomantiques chinoises, et au système de fortification Vauban. La fonction de capitale acquise par Gia Định à cette période – et qu'elle garda jusqu'en 1802 – contribua à d'importantes reconfigurations urbaines, ces dernières apparaissant alors assez clairement sur le plan de 1795 levé par l'ingénieur Théodore Lebrun, qui fut d'ailleurs lui-même chargé du tracé des routes et lotissement du quartier de la citadelle (carte 12). Ce plan est considéré comme l'un des seuls plans de ville de la période précoloniale qui existent aujourd'hui[37].

Carte 12. Le plan de la ville de Sài Gòn par Théodore Lebrun en 1795



La citadelle de Gia Long doit son orientation nord-ouest / sud-est aux préceptes de la géomancie chinoise et emprunte sa forme bastionnée aux citadelles Vauban. Louis Malleret explique que la reconfiguration des

[37] Le plan parvenu jusqu'à nous ne constitue en réalité qu'une réduction effectuée par l'hydrographe Jean Marie Dayot en 1799 (Malleret, 1936 : 40).

berges de la rivière qui eut lieu entre 1790 et 1930 rend difficile la superposition exacte de ce plan avec les cartes contemporaines de la ville. À partir de ce plan, il remarque néanmoins que les angles du quadrilatère formés par la citadelle atteignent au nord-ouest la rue Richaud (actuelle rue Nguyễn Đình Chiểu) et dépassent la rue d'Espagne au sud-Ouest (actuelle rue Lê Thánh Tôn) (Malleret, 1936 : 44).

La citadelle de Gia Long et son quartier furent aménagés en 1790, lorsque Gia Định constituait la capitale de la dynastie Nguyễn. Elle fut conçue par deux Français : l'officier du génie Olivier de Puymanel et l'ingénieur Théodore Lebrun[38], non sans soulever la résistance de certains mandarins, notamment à cause des destructions qu'elle imposa au préalable (Malleret, 1936 : 35). Établie sur le Plateau, la citadelle était protégée par la rivière Sài Gòn et les deux canaux de Thị Nghè et de l'arroyo chinois, qui faisaient office de fosses. Le terrain en pente complétait le système de défense du lieu, déjà occupé par des fortifications khmères pour ces raisons. Cette fortification principale fut complétée par un ensemble de forts détachés, dont le fonctionnement fut réactivé lors de la guerre contre l'invasion française en 1859. Stratégiquement localisée sur les voies commerciales du commerce interrégional du riz – ce qui permis à différentes reprises d'y tenir des sièges de plusieurs mois – la citadelle joua précocement un rôle de grenier de stockage du riz.

La citadelle de Gia Long prit la forme d'un vaste rectangle de 1 100 m sur 1 200 m, d'orientation nord-ouest / sud-est, les bastions d'angles étant tournés vers les quatre points cardinaux. Ces données traduisent l'apport de la géomancie chinoise dans sa conception, la forme du quadrilatère ayant été préférée aux polygones plus complexes préconisés par Vauban (Le Brusq, 1999 : 27)[39]. Par ailleurs, le palais impérial localisé en son centre était tourné vers la rivière afin que le souverain puisse bénéficier de la puissance de l'eau et de la protection des « montagnes » de Bà Ria, situées au sud-ouest, mais parfaitement visibles de la citadelle. Les pavillons de guet furent également influencés par l'architecture défensive chinoise et la tour du drapeau se trouvait en position très précisément centrale. De plus, elle était dotée de huit portes et parfois surnommée la citadelle au huit diagrammes magiques (Nguyễn Khắc Viện, 1974 : 14). La légende qui accompagnait le plan de 1795 permet d'avoir connaissance des aménagements de l'intérieur de la citadelle, qui constituait le cœur du pouvoir impérial en accueillant le palais du souverain – d'une superficie estimée à trois hectares – et de ses mandarins, sur le modèle de la cité interdite chinoise. Les

[38] Théodore Lebrun comptait parmi les membres de l'équipage d'une frégate en 1787 et débarqua à Macao en 1790, avant d'entrer au service de Gia Long, comme ingénieur. Il composa ainsi les plans de la citadelle Gia Định, mais rentra à Macao 15 mois après, hypothétiquement en raison d'une dissension avec le jeune Olivier Puymanuel. Gia Long lui conféra le grade de capitaine ingénieur.

[39] Ces principes sont également ceux qui prévalurent dans la constitution de la cité impériale à Huế, ils répondaient à une exigence supposée de Gia Long.

bâtiments militaires et l'arsenal, qui occupaient également l'intérieur du bâtiment, étaient disposés selon une rigoureuse symétrie par rapport à l'axe principal[40] (Malleret, 1936 : 34).

Bien que détruite avant même l'arrivée des Français en 1859, la citadelle Gia Long et son orientation ont durablement marqué le développement de la ville, en guidant notamment le tracé des rues de la future ville coloniale. Ainsi, la rue Catinat – future rue Đồng Khởi – apparaît déjà sur le plan de Lebrun de 1795 : il s'agit de l'artère menant de la citadelle au fleuve, voie déjà structurante à l'époque de Gia Long et qui reste aujourd'hui une artère majeure de la ville, notamment sur le plan symbolique[41] (carte 12). Selon l'historien Charles Lemire, la rue Lagrandière – actuelle rue Lý Tự Trọng – aurait par ailleurs été établie sur l'emplacement des anciens fossés de la citadelle (Lemire, 1887 : 168).

On estime que la circonscription de Gia Định aurait rapidement compté 40 000 foyers, répartis dans une quarantaine de villages localisés dans les environs de la citadelle (Nguyễn Đình, 1998 : 18). Cette circonscription était alors principalement composée de camps et de forts militaires, mais également d'ateliers artisanaux localisés dans la ville basse, notamment des chantiers de construction de jonques de mer, au bord du canal de Nhiêu Lộc-Thị Nghè (Malleret, 1936 : 34). Cette organisation morphologique, constituée d'une ville interdite et de marges commerçantes, rappelle ainsi le modèle de composition des capitales chinoises, bien qu'elle n'en atteignît jamais la rigueur. On lit en effet dans l'Annuaire de la Cochinchine de 1865 :

> « Sài Gòn n'était à l'arrivée des Français qu'une agglomération de 40 villages, dont les cases étaient dispersées ça et là sur les berges et autour de la citadelle » (citation *in* Bouchot, 1926 : 73).

La ville extérieure semble avoir été le fruit d'une composition spontanée, s'appuyant sur un réseau de marchés en place depuis l'époque khmère – tel celui de Chợ Sỏi –, même si un important réseau de rues, plus ou moins ordonné, s'y développa sous Gia Long (Nguyễn Đình, 1998 : 33). Les sources demeurent cependant très peu

---

[40] Certains voyageurs occidentaux eurent l'occasion de se rendre en Cochinchine et de pénétrer dans l'enceinte de la citadelle au début du XIX^e^ siècle, venant compléter par leurs récits et descriptions les connaissances cartographiques de celle-ci. C'est notamment le cas du lieutenant de la marine américaine John White, venu à Gia Định en 1819, de l'Écossais John Crawfurd, envoyé auprès du roi de Cochinchine par le gouverneur général des Indes anglaises, Lord Hastings, pour amorcer des négociations destinées à ouvrir les ports de la côte aux navires britanniques en août 1822 et du naturaliste français Pierre Médard, qui y séjourna également en 1822 et rencontra la mission Crawfurd (Malleret, 1936 : 61-70).

[41] Malgré son gabarit assez modeste, la rue Đồng Khởi constitue une artère de prestige, comportant de nombreux éléments de centralité – dont l'opéra, des grands hôtels, des boutiques de luxe et des centres commerciaux, placés au service de l'attrait touristique de la ville.

fournies concernant la localisation précise et la dénomination de ces hameaux villageois[42]. Certains auteurs parlent alors d'un modèle de « citadelle-marché » (*thành phố*, mot composé désignant aujourd'hui les villes d'envergure en vietnamien), pointant l'importance des fonctions commerciales dans la genèse de la ville, au-delà de ses fonctions politiques temporaires (Nguyễn Đình, 1998 : 22 ; Lê Quốc, 2010 : 201).

Fort de ses victoires dans le sud, Nguyễn Ánh amorça sa reconquête de territoires vers le nord : en 1801, il reconquit Huế et parvint finalement à Hà Nội en 1802, où il se fit proclamer empereur sous le nom de Gia Long et consacra l'unité territoriale de l'empire vietnamien. Il fit alors élever nombre de petites citadelles et fortifications présentant les mêmes hybridations entre architecture défensive chinoise et plan à la Vauban. Selon Arnaud Le Brusq, l'édification de ces citadelles servit la centralisation du pouvoir de Gia Long, qui réorganisa les découpages administratifs du territoire en fondant 23 provinces (*trấn*), dont les « préfectures » (*phủ*) accueillaient précisément la vingtaine de citadelles élevées entre 1804 et 1844. Cette mainmise du pouvoir impérial – malgré la persistance de révoltes sporadiques – se traduisit par l'établissement de centres urbains hiérarchisés (Le Brusq, 1999 : 29). Huế fut choisie pour capitale, faisant perdre ce statut à Gia Định : Louis Malleret décrit alors la transformation de la citadelle en palais de repos et de voyage. D'abord province, Gia Định obtint en 1808 le statut officiel de « citadelle » (*thành*)[43].

C'est de 1815 qu'est datée la source cartographique majeure pour la connaissance de Gia Định à cette période : le plan du général Trần Văn Học, qui présente l'intérêt de représenter à la fois les noyaux urbains de Sài Gòn et de Chợ Lớn (carte 13). Louis Malleret rappelle que ce plan fut tardivement connu des historiens – Jean Bouchot n'en avait pas connaissance au moment où il produisit ses travaux sur les origines de Sài Gòn par exemple. Il fut analysé et interprété par Thái Văn Kiểm dans les années 1960, qui chercha à y identifier les éléments structurants de l'organisation spatiale de la ville, que sont les pagodes, les marchés, le quartier général des armées, les lieux d'artisanat et les quartiers populaires (Thái Văn, 1962).

Thái Văn Kiểm affirme que le début du XIX^e^ siècle fut marqué par d'importants travaux de terrassements et une réorganisation du réseau de canaux et de routes par les militaires. Il identifie ainsi sur le plan de 1815 un tracé de lignes de défense, lui-même

[42] On trouve néanmoins quelques renseignements dans les *Souvenirs historiques sur Saigon et ses environs* de Trương Vĩnh Ký, datés de 1885, où sont notamment décrits le hameau de Mỹ Hội et la ville basse au temps de Lê Văn Duyệt. L'auteur évoque alors des chemins sinueux, perdus dans la végétation arborescente, qui descendent vers la rivière, où se tenait la ville commerçante avec ses boutiques, ses éventaires et ses maisons sur pilotis (Cité par Malleret, 1936 : 84).

[43] En 1832, l'échelon administratif de « citadelle » (*thành*) est aboli et Gia Định devient la citadelle provinciale de Phien An.

vestige d'une ancienne muraille datée de 1772, qui définiront les futures grandes artères de la ville par la suite, notamment les artères de Lý Chính Thắng et Trần Quang Khải (carte 13) :

> « Les courbes de ce tracé imposé par l'arroyo de l'Avalanche, dit Thị Nghè, expliquent la sinuosité de ces rues » (Thái Văn, 1962 : 422).

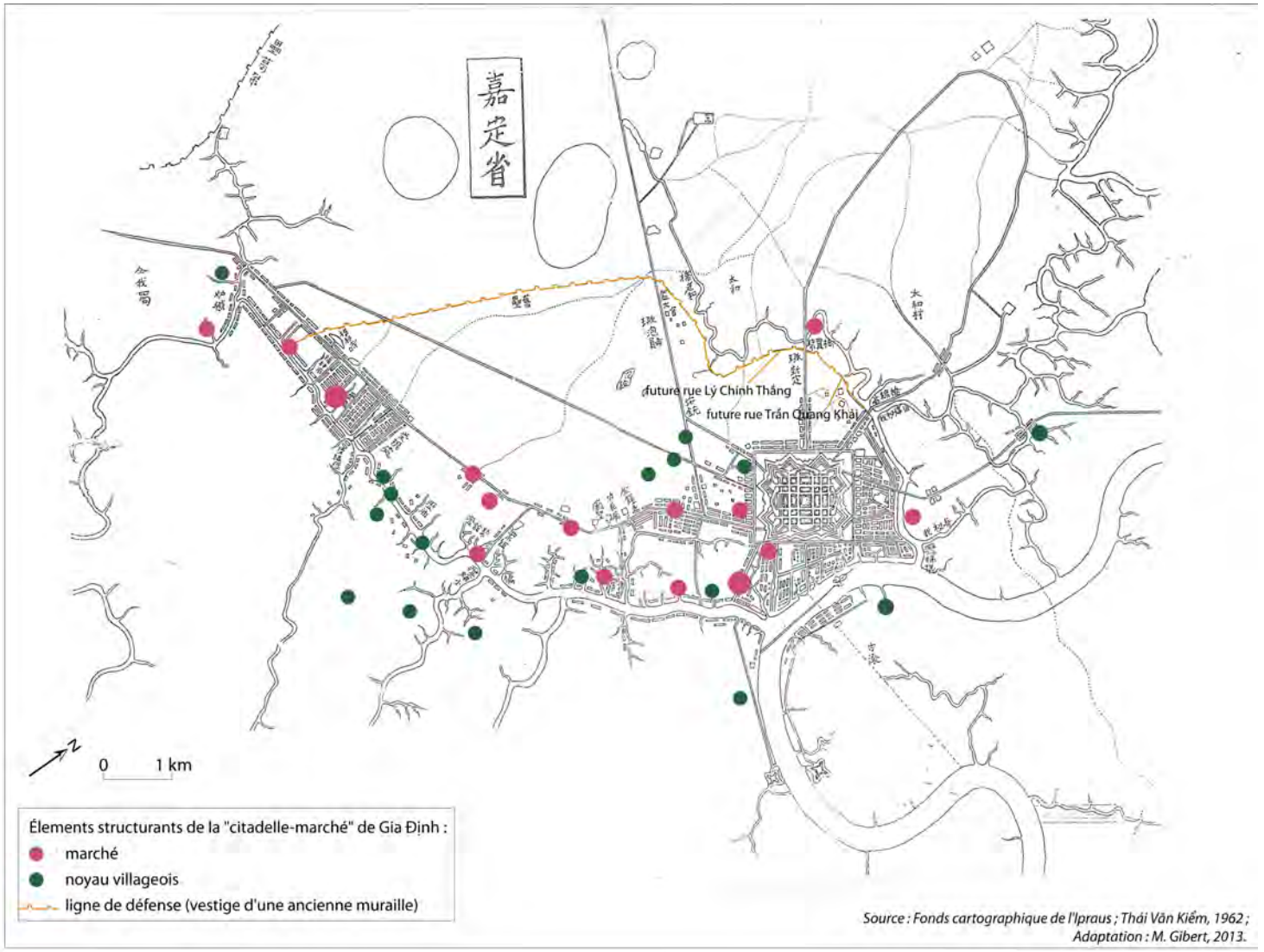
Cette analyse cartographique de la ville au début du XX^{e} siècle peut être complétée par le récit de voyage de John White à Gia Định daté de la même période :

> « Certaines des rues sont pavées de dalles ; et les quais, construits en pierre et en briques, s'étendent sur près d'un mille le long de la rivière. La citadelle et l'Arsenal de la marine, à l'exception de quelques cabanes d'artisans, étaient les seuls occupants des terrains du quartier oriental. Mais, depuis que les guerres civiles se sont terminées, le flux de la population s'est écoulé rapidement vers l'Est, jusqu'à ce qu'il ait produit une cité ininterrompue, qui s'étend sur la rive opposée des cours d'eau sur lesquels elle est située et environne la Citadelle et l'Arsenal de la marine » (White, 1824 : 236).

Mais l'autonomie de plus en plus revendiquée par le gouverneur général de Gia Định, Lê Văn Duyệt, éveilla les soupçons de la cour de Huế. Ce dernier mort, l'empereur Minh Mạng (1820-1841) chercha à restaurer sa pleine autorité sur la citadelle-marché, provoquant alors une rébellion locale dirigée par Lê Văn Khôi, fils adoptif de Lê Văn Duyệt. La guerre dura ainsi de 1832 à 1835, témoignant de la capacité de résistance de la citadelle, où les révoltés parvinrent à tenir un siège de plus de deux ans. L'empereur Minh Mạng ordonna alors sa destruction en 1835 et en fit construire une autre dès l'année suivante sur le même site, plus petite, mais qui se révéla dynamique sur le plan politico-militaire et démographique (Malleret, 1936 : 73).

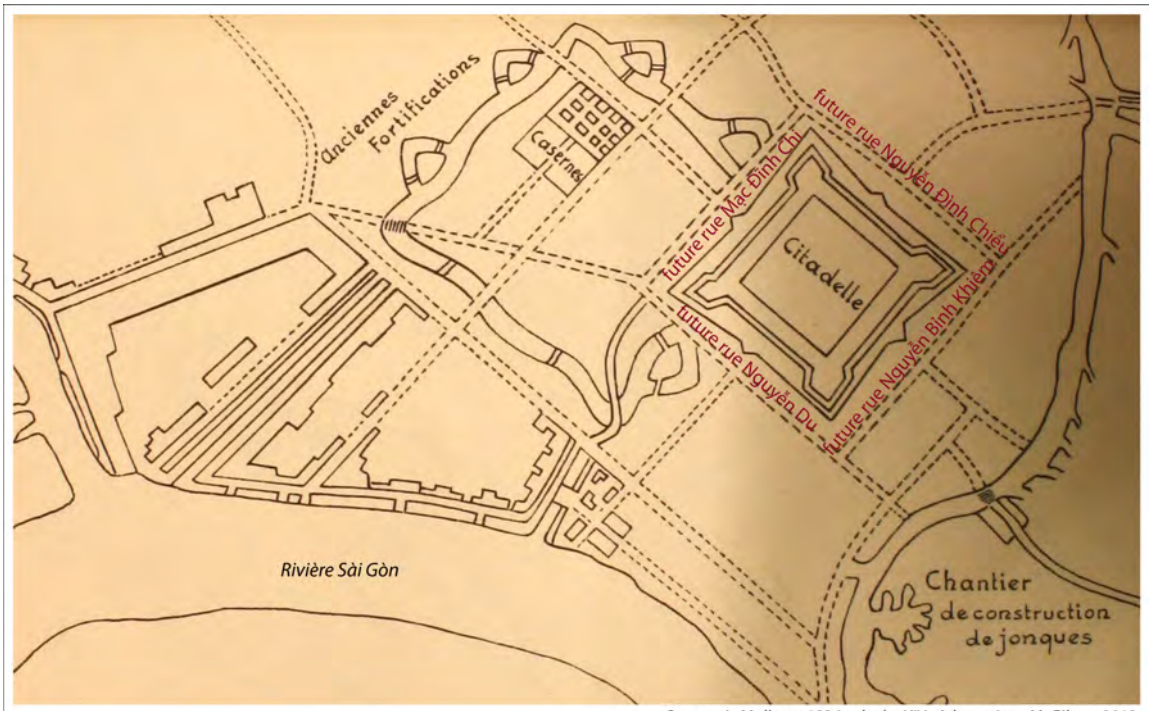
Cette nouvelle citadelle fut localisée à l'angle nord de la citadelle précédente et construite à partir des matériaux de cette dernière, sans aucune intervention étrangère, bien que les ingénieurs vietnamiens aient repris de manière simplifiée le système à front bastionné d'Olivier de Puymanel. Plus éloignée des canaux qui assuraient la protection de la citadelle précédente, la citadelle Minh Mạng semble avoir été mal coordonnée avec les deux avant-forts composant son système de défense, situés à 3,5 km environ. La place forte tomba en effet au premier assaut des conquérants français en 1859. Cette citadelle est en partie connue grâce aux plans qu'en réalisèrent les colonisateurs français avant de la démanteler cette même année (carte 14).

Carte 13. Le plan du général Trần Văn Học de 1815, augmenté de l'emplacement des éléments structurants de la « citadelle-marché » selon l'historien Thái Văn Kiểm



Source : Fonds cartographique de l'Ipraus ; Thái Văn Kiểm, 1962 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Carte 14. Le plan des environs de la citadelle Minh Mạng en 1859 par De Larclause, sous-lieutenant au 4ème régiment de marine



D'après ce plan, la nouvelle citadelle Minh Mạng formait un carré, qui donna ensuite le tracé des rues coloniales de Massiges (l'actuelle rue Mạc Đĩnh Chi), Richaud (l'actuelle rue Nguyễn Đình Chiểu), Rousseau (l'actuelle rue Nguyễn Bỉnh Khiêm) et Lucien Mossard (l'actuelle rue Nguyễn Du).

Le passé précolonial de Sài Gòn - Hồ Chí Minh Ville fut ainsi marqué par la discontinuité : de carrefour commerçant au XVII^e siècle, la ville devint un centre militaire, politique administratif dès 1698, puis capitale impériale en 1790, avant d'être convertie en ville commerciale à partir de 1802. Quatre modèles s'y sont donc déjà succédés, au moment où les Français en réalisent la conquête en 1859. Des éléments de structurations urbaines demeurent néanmoins au-delà des changements de fonctions et impriment à la ville son organisation spatiale sur le long terme : l'importance du réseau hydrographique dans la fixation des activités artisanales et commerçantes, le site du Plateau comme centre politique et administratif, la présence du noyau commerçant de Chợ Lớn et la présence des voies territoriales, qui relient le site de Gia Định aux autres comptoirs marchands de la région.

Lorsque les Français arrivèrent dans la région, ils abandonnèrent la dénomination de Gia Định, au profit de celle de Sài Gòn – qui désignait parfois la partie haute de la ville, alors que Bến Nghé en désignait la partie basse. Le terme de Sài Gòn précède donc la conquête française, et les colons l'utilisèrent pour désigner l'ensemble du site, qui comportait également les groupements de villages des alentours (Le Brusq, 1999 : 23).

3.2. La refondation coloniale de Sài Gòn - Chợ Lớn : la rue comme matrice urbaine

L'historiographie de la ville en situation coloniale a longtemps eu tendance à présenter les aménagements urbains des colonisateurs comme des fondations *ex nihilo*, sur des sites quasiment vierges. Les descriptions laissées par les conquérants et les premiers voyageurs ont d'ailleurs souvent décrit le site de Sài Gòn comme un site déserté et marécageux, n'ayant plus rien d'un carrefour commerçant renommé. Édouard du Hailly le qualifiait ainsi de « campement provisoire » en 1863 (Du Hailly, 1863) et Léopold Pallu de la Barrière, lieutenant de vaisseau à l'époque de la conquête, écrivait :

> « Saigon, où se trouvait bloquée une petite garnison franco-espagnole, n'est pas une ville dans l'acceptation européenne du terme. Ce n'était plus une place forte […]. De ses chantiers, où se trouvaient en 1819, avant la guerre des rebelles, deux frégates à l'européenne et 190 galères ; de son vaste palais impérial, de son arsenal maritime, il ne restait rien » (Pallu de la Barrière, 1862 : 29).

L'Annuaire de la Cochinchine française en établissait par ailleurs la description suivante en 1865 :

> « Au début de notre occupation, la partie basse de l'emplacement actuel de la ville de Saigon n'était guère qu'une plaine marécageuse couverte par les eaux à chaque grande marée. Les mandarins civils et militaires et les gens riches habitaient le Plateau, qui s'étend à partir de la citadelle vers la plaine des tombeaux, tandis que la classe qui demande sa vie au travail de chaque jour était parquée, comme on le voit encore, sur la rive droite de l'arroyo chinois, dans des paillotes à demi-suspendues le long des rives du fleuve. Quelques chemins étroits, mais exhaussés au-dessus du niveau de la mer, reliaient la ville industrieuse avec les quartiers aristocratiques […] » (extrait cité *in* Bouchot, 1927 : 73).

Si la démographie urbaine de Sài Gòn - Chợ Lớn était indéniablement en berne à la fin des années 1850 – du fait notamment des conflits avec la puissance colonisatrice –, on peut néanmoins reprendre au sujet de Sài Gòn les propos de Sophie Clément-Charpentier sur Vientiane :

> « Les Français avaient choisi un site déserté, mais dont l'histoire prestigieuse affleurait, lisible dans les anciennes structures spatiales, et qui allait influencer l'organisation spatiale de la future agglomération » (Clément-Charpentier, 2010 :109).

La refondation coloniale de Sài Gòn, conçue à partir de l'implantation d'une trame viaire structurante, s'appuie en effet très clairement sur l'orientation nord-ouest que la citadelle Minh Mạng avait imprimée à la citadelle-marché précoloniale.

L'importance accordée à la mise en place d'une trame viaire rationnelle constitue une constante de l'aménagement de Sài Gòn en situation coloniale. La ville diffère en revanche d'autres modèles coloniaux du Sud-Est asiatique par la relative absence de bâtiments d'échelle monumentale, sa monumentalité résidant précisément dans la structure de son réseau viaire, composé de larges boulevards et de quais prestigieux. Les jeux de perspective n'ont alors d'autres visées que la mise en valeur des rues elles-mêmes – ce que déplora Ernest Hébrard dans les années 1920. La plupart des bâtiments de la ville, y compris les plus emblématiques – comme la cathédrale, la poste centrale ou l'hôtel de ville et l'opéra – ont d'ailleurs été construits après l'achèvement de la trame urbaine et cette dernière n'a donc pas été placée au service de la mise en valeur des éléments bâtis.

La majeure partie de cette trame fut mise en place entre les années 1863 et 1887, dans les premiers temps de la colonisation, sous la houlette des « amiraux gouverneurs », qui eurent à gérer le développement de la ville avant la mise en place d'un gouvernement colonial civil. Si la voirie a très tôt constitué la matrice de la ville, aucun plan global d'aménagement n'y a été conçu avant les années 1880. Il s'agit donc dans un premier temps d'aménagements pragmatiques et progressifs, au service des besoins du moment[44].

3.2.1. La conquête et les premières appropriations coloniales de la ville

À la différence de son père Gia Long, l'empereur Minh Mạng n'entretenait pas de bons rapports avec les Occidentaux : il leur ferma tout accès à la cour de Hué et mena une politique de persécution des missionnaires chrétiens établis sur le territoire impérial[45]. Ces persécutions vont être invoquées comme prétexte par l'empereur français Napoléon III pour engager une action militaire en Annam, au nom de la protection des missionnaires et commerçants français établis sur place (Baudrit, 1943 : 16). Il faut par ailleurs replacer ces arguments dans le contexte global de la course à la colonisation engagée dans la région par

[44] La période de la conquête française de Sài Gòn a été assez abondamment documentée par les travaux de Jean Bouchot, qui fut archiviste au gouvernement de la Cochinchine et correspondant de l'Efeo, et qui publia en 1926 ses *Documents pour servir à l'histoire de Saigon : 1859 à 1865*, ainsi qu'un ouvrage intitulé *La naissance et les premières années de Saigon ville française* (1927), où il compile les récits de ceux qu'il appelle les « tous premiers chroniqueurs de l'Indochine française ». Ces données peuvent être complétées par le travail d'André Baudrit, ancien bibliothécaire de la société des Études indochinoises, qui recueillit et classa les passages les plus significatifs des procès verbaux du conseil municipal de Sài Gòn entre 1867 et 1916, constituant ainsi la suite des documents compilés par Jean Bouchot en 1927 (Baudrit, 1935).

[45] Les missionnaires chrétiens, notamment jésuites, sont présents sur le territoire vietnamien depuis le XVII^e^ siècle, moment où ils ont notamment été chassés du Japon. Le plus célèbre d'entre eux fut le père Alexandre de Rhodes, qui contribua à la transcription de la langue vietnamienne en caractères latins à l'aide de signes diacritiques, au XVII^e^ siècle. Ce travail contribua à forger la langue vietnamienne en *quốc ngữ*, transcription qui deviendra la langue officielle du pays au XX^e^ siècle, remplaçant ainsi les caractères chinois et la transcription sino-vietnamienne en *nôm*.

les Hollandais et les Britanniques depuis déjà plusieurs décennies[46]. Ces établissements coloniaux jouaient un rôle de base arrière dans l'accès aux marchés et aux ports chinois, qui faisaient figure d'eldorado, comme en témoignent les deux guerres de l'opium en 1839-1842 et 1856-1860.

Lorsque Napoléon III décida d'engager une action contre la cour d'Annam, une escadre française mouillait à Canton sous les ordres de l'amiral Rigault de Genouilly, qui reçut en 1857 une dépêche lui intimant d'opérer une démonstration militaire au large de l'Annam. Les forts de Tourane – actuelle Đà Nẵng – tombèrent rapidement, mais l'amiral Rigault de Genouilly renonça à attaquer Huế et obtint en revanche l'envoi de renforts pour marcher vers Sài Gòn, présentée comme l'entrepôt à riz de l'armée annamite, à même de faire plier la cour de Huế. Un corps expéditionnaire franco-espagnol[47] dirigé par Rigault de Genouilly remonta rapidement la rivière de Sài Gòn le 12 février 1859 en détruisant l'ensemble des forts qui s'y trouvaient avec deux corvettes et trois canonnières – dont l'une d'entre elles, nommée l'Avalanche, donna son appellation coloniale au canal de Thị Nghè.

La citadelle fut prise dès le 17 février et détruite avec l'ensemble des stocks de riz qu'elle contenait, et qui constituaient l'impôt en nature de la province. Ce geste témoigne du fait que les Français n'avaient originellement pas l'intention de s'installer durablement[48]. L'amiral Rigault de Genouilly ne laissa que quelques hommes sur place et rentra à Tourane afin d'entamer des négociations avec l'empereur, et obtenir l'ouverture de différents ports aux navires français, la tolérance religieuse envers les communautés chrétiennes et l'installation locale de consuls européens.

Devant le refus de négocier de la cour de Huế, l'amiral Page fut envoyé avec ses troupes à Sài Gòn, y traça des lignes de défense et désigna le Plateau comme lieu d'installation des troupes françaises. Il prescrivit alors la construction de logements pour les troupes, mais également celles d'une église et d'un hôpital, et déclara la ville port franc le 22 février 1860 (Bouchot, 1927 : 24). La localisation géographique de Sài Gòn et son port en situation d'abri par rapport aux potentiels ennemis – mais aussi face aux tempêtes et typhons – furent valorisés dans l'ensemble des descriptions et commentaires de l'époque. Les observateurs se prirent en effet à rêver d'un développement comparable à celui de

---

[46] Singapour fut ainsi fondée par le Britannique Sir Raffles en 1819 et Malaca, qui était sous contrôle néerlandais depuis 1641, devint à son tour britannique en 1824, ainsi que Penang en 1826, formant ainsi les « Établissements des Détroits » sous contrôle britannique. Rangoon tomba également sous contrôle britannique dans les années 1850.

[47] Cette présence espagnole dans le corps expéditionnaire explique l'emploi du terme « arroyo » pour désigner de nombreux canaux de la ville, terminologie qui va perdurer dans le temps.

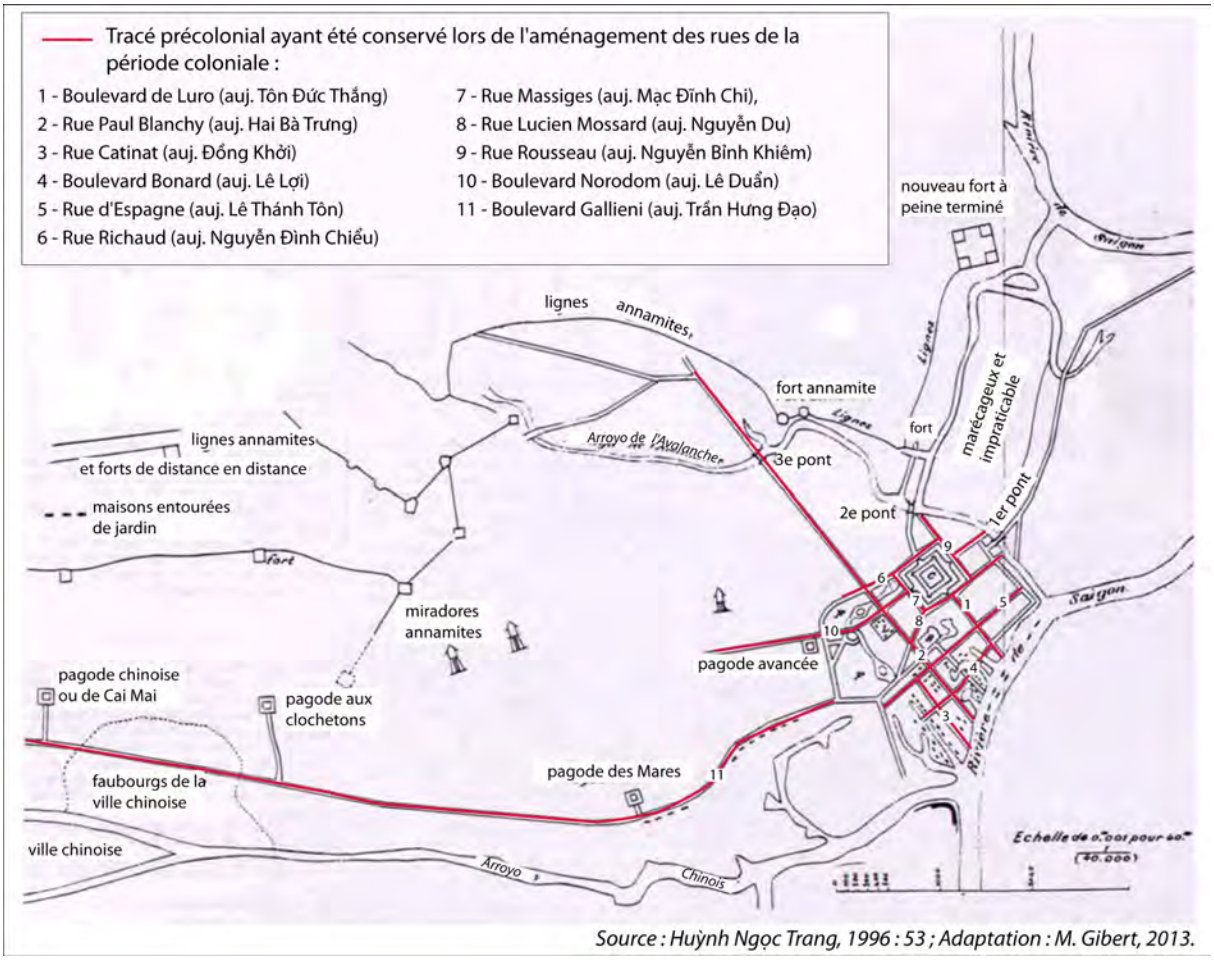
[48] Il faut par ailleurs garder en tête le contexte européen de l'époque avec la guerre napoléonienne d'Italie en 1859 et la seconde guerre de l'opium en Chine entre 1856 et 1860, qui demeuraient prioritaires.

Singapour ou Malacca (Baudrit, 1943 : 33). Léopold Pallu de la Barrière, dans son *Histoire de la Cochinchine* publiée en 1862, écrivait ainsi :

> « Sa situation centrale la met à portée de Singapour, de Batavia, de Manille, de Hong Kong et de Canton. Les moussons la rapprochent de la Chine et du Japon. » (Pallu de la Barrière, 1862 : 31).

L'amiral Pagne fut remplacé par le capitaine de vaisseau d'Ariès le 1er avril 1860. Ce dernier, accompagné de 800 hommes, fit lever de nombreux plans topographiques de la région et mettre en place les premiers aménagements de la ville, tout en faisant face à de nombreuses révoltes populaires (Nguyễn Khắc, 1976 : 109-146 ; Đinh Xuân , 1976 : 33-61). C'est de cette période que datent les premières décisions concernant la mise en place de la trame viaire de la ville, le capitaine d'Ariès s'appuyant sur les plans réalisés pour déterminer les voies à conserver et dresser les plans de celles à aménager (carte 15).

Carte 15. Les relevés sur le site de Sài Gòn effectués par les troupes du capitaine d'Ariès lors de la conquête française en 1860



Source : Huỳnh Ngọc Trang, 1996 : 53 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

> « Le voyageur qui arrive à Saigon aperçoit sur la rive droite du fleuve une sorte de rue dont les côtés sont interrompus de distance en distance par de grands espaces vides. Les maisons, en bois pour la plupart, sont recouvertes de feuilles de palmiers nains, d'autres, en petit nombre, sont en pierre » (Pallu de la Barrière, 1862 : 21).

Au-delà de cette rue qui longe le fleuve qu'évoque Léopold Pallu de la Barrière, les récits de l'époque évoquent deux rues parallèles allant de la ville basse au Plateau : l'une d'entre elles va devenir la célèbre rue Catinat (actuelle rue Đồng Khởi,), colonne vertébrale du futur centre colonial. Édouard du Hailly témoignait ainsi en 1866 :

> « De larges voies macadamisées, se coupant à angle droit de distance en distance, avaient remplacé les chaussées étroites et bombées de la cité annamite, mais les maisons manquaient encore sur bien des points pour remplir ce cadre régulier. La plupart de celles que les colons avaient élevées étaient en bois ; il en était de même des établissements publics, dont le plus souvent l'emplacement seul était indiqué par des baraques montées à la hâte » (Du Hailly, 1866 : 10).

Dès cette période, une organisation de la ville par secteurs fut par ailleurs instituée, également appelée à perdurer dans le temps long : les bâtiments militaires et de commerce furent implantés le long du fleuve, dans la ville basse, alors qu'en arrière de l'arsenal, furent construits les bâtiments religieux et les premières écoles. Le Plateau, partie haute de la ville, fut dédié au centre administratif. C'est au cœur de l'ancienne citadelle que furent ainsi installés le palais provisoire du gouverneur, ainsi que la première chapelle catholique inaugurée le 15 août 1860.

La fin de l'année 1860 fut marquée par l'achèvement de la campagne de Chine et le report en Cochinchine d'une partie du contingent expéditionnaire, dirigé par l'Amiral Charner, venu combattre les dernières poches de résistance – notamment localisées à Chí Hòa – et marquer l'occupation définitive de Sài Gòn[49]. C'est le 5 juin 1862 que fut finalement conclu le traité de paix entre l'empereur Tự Đức et l'amiral Bonnard : les provinces de Sài Gòn, Biên Hòa, Mỹ Tho, ainsi que l'île de Poulo Condor, passèrent ainsi aux mains des Français. Napoléon III fit de son ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, l'artisan de sa politique coloniale : ce dernier, fort de son expérience algérienne, se révéla un fervent partisan des politiques de travaux publics pour Sài Gòn.

Les premières années d'installation française furent marquées par l'urgence de l'assainissement et du drainage des terrains marécageux de la ville basse, ce qui explique la création de nombreux canaux, qui résistèrent en réalité très mal à l'envasement. Ces canaux

[49] Sài Gòn constitua le point de départ de l'occupation de toute la Cochinchine, puis de l'Indochine. Sous l'amiral Charner, les conquêtes françaises s'étendaient jusqu'aux frontières du Cambodge et Mỹ Tho dans le delta du Mékong. Dès novembre 1861, l'amiral Bonnard entra en fonction avec le titre de gouverneur de Cochinchine, suite aux prises des citadelles de Biên Hòa et Vĩnh Long.

furent alors comblés dans la décennie 1870, formant les plus larges artères de la ville et contribuant à la monumentalité de la voirie, comme en témoigne les boulevards Charner (actuel boulevard Nguyễn Huệ) et Bonnard (actuel boulevard Lê Lợi) par exemple (ill. 17).

Illustration 17. Le boulevard Bonnard (actuel boulevard Lê Lợi) pendant la période coloniale

Source : base de données Virtual Saigon, ref. 31957.

Le boulevard Bonnard fut aménagé après le comblement du canal Coffyn à la fin du XIX[e] siècle, avec un terre-plein central bordé d'arbres dans sa partie haute. Il relie l'opéra et le grand carrefour où se trouvait alors la gare ferroviaire, le départ de la ligne de tramway reliant Sài Gòn à Chợ Lớn depuis 1881 et les halles centrales – dont les travaux s'échelonnèrent entre 1908 et 1914 (actuel marché Ben Thành). Il croise le boulevard Charner (actuel boulevard Nguyễn Huệ) – lui-même issu du comblement du grand canal qui reliait l'hôtel de ville au fleuve, en 1887 – au niveau du grand rond-point visible au second plan de la photo.

L'année 1862 marqua par ailleurs le début de la vente aux enchères des terrains à bâtir dans la ville. Les terres jugées vacantes furent ainsi réquisitionnées :

> « En Cochinchine, tous les terrains non appropriés ou détenus par les indigènes ont été, en vertu de l'arrêté du 20 février 1862, confisqués au profit de l'État, et leur mode d'aliénation réglé par le même arrêté » (Lejeune, 1904 : 89).

Cette vente eut lieu par anticipation du projet d'aménagement urbain que l'amiral Bonnard avait commandé au colonel Coffyn (carte 16). Le découpage des lots et l'attribution de leur valeur tient compte du découpage de la ville par secteurs[50]. Ainsi, les

[50] Les catégories de lots fonciers sont indiquées dans la note d'accompagnement du projet de Ville de Coffyn : les lots de 1[ère] catégorie sont dédiés aux maisons de marchands sur les quais et font 10 sur 20 m ; les lots de 2[e]

petits investisseurs, notamment les commerçants, ont été dirigés vers les lotissements de la ville basse – les emplacements favorables le long des quais étant néanmoins destinés aux maisons de commerce et compagnies maritimes, puis plus tard aux banques (Burlat, 2001 : 71). Le Plateau a été pensé comme quartier résidentiel à destination des colons. Chacun des lots était alors assujetti à un impôt foncier annuel, à la capitation et à une patente pour les commerces. Cette entreprise de lotissement a, dans les faits, très largement exclu les populations vietnamiennes, en raison de leur non-solvabilité, même si la ségrégation ethnique ne constituait pas un postulat de départ. La décision du 6 mai 1862 désamorça d'ailleurs la question de l'éviction – et de l'éventuelle indemnisation – des populations locales, en leur concédant des terrains le long de l'arroyo chinois de Bên Nghe[51]. Plusieurs villages furent ainsi créés sur la route basse qui relie Sài Gòn et Chợ Lớn, sur les berges du fleuve ou un peu en retrait.

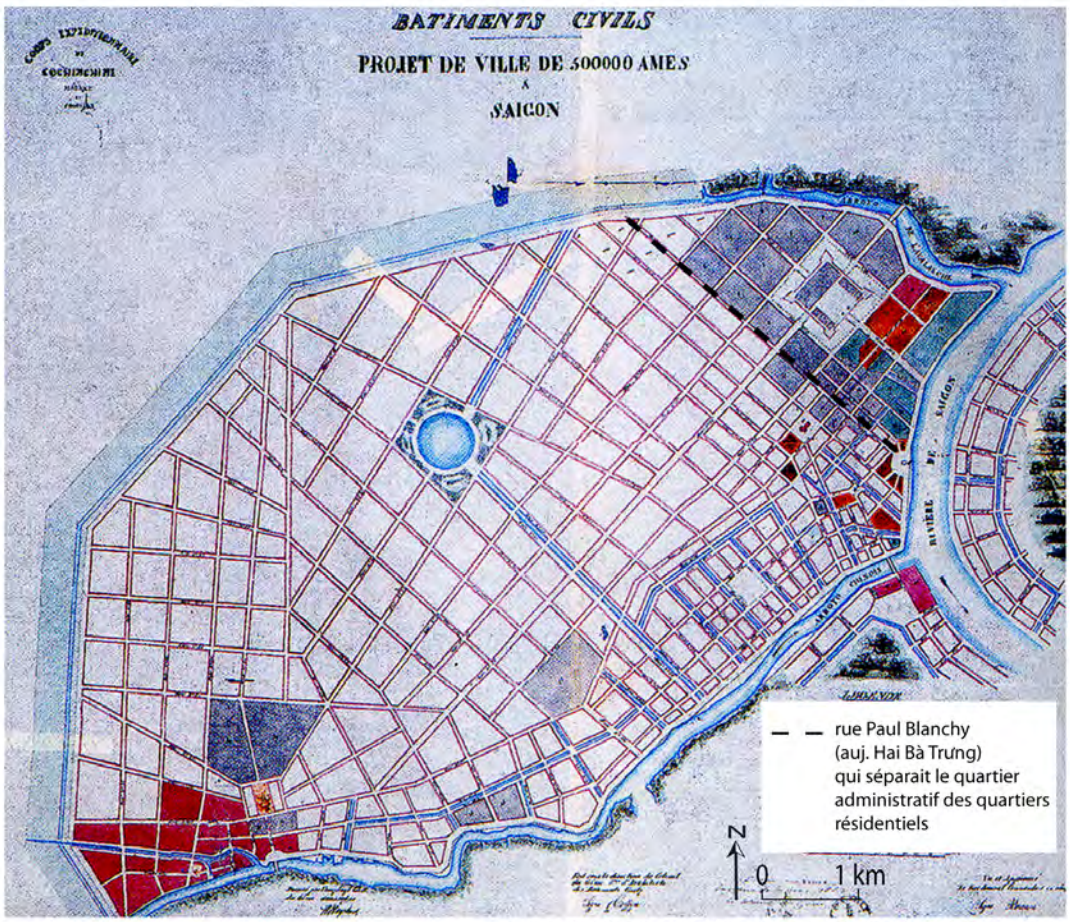
Soucieux de planifier le développement de Sài Gòn, qu'il considérait appelée à un avenir prometteur, l'amiral Bonnard commanda un projet de ville ambitieux au colonel du génie Coffyn, l'enjoignant d'englober les agglomérations de Sài Gòn et Chợ Lớn (carte 16). Le plan fut approuvé le 10 mai 1862 mais ne put jamais être exécuté en raison de sa démesure au regard des ressources économiques disponibles. Le plan de Coffyn prévoyait en effet un « projet de ville pour 500 000 âmes » – population qui sera tout juste atteinte en 1930 – se déployant sur 2 500 ha.

---

catégorie pour les maisons de négociants sur les quais font 20 sur 20 m ; la 3e catégorie concerne les maisons dans l'intérieur de la ville et font 20 sur 80 m, enfin les lots de 4e catégorie, devant accueillir les maisons dans les faubourgs, font 50 sur 90 m (Coffyn, 1862, cité *in* Bouchot, 1927 : 38).

[51] Cet arrêté s'appuyait sur le code légal vietnamien, qui précisait que le foncier appartenait à l'empereur. Les Français agissant au nom de l'empereur Tự Đức, le gouvernement colonial affirma son droit de vendre ou de céder aux Européens à la fois les terres municipales abandonnées et les propriétés rurales occupées par des paysans locataires (Wright, 1991 : 171).

Carte 16. Le plan de ville proposé par le colonel du génie Coffyn en 1862



Source : Fonds cartographique de l'Ipraus ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Le projet d'aménagement du colonel Coffyn s'étend sur un périmètre de 2 500 ha : il a pour limite l'arroyo chinois au sud, l'arroyo de l'Avalanche au nord, la rivière Sài Gòn à l'est et la ligne joignant la pagode de Cây Mai aux anciennes fortification de Chí Hòa à l'ouest. L'objectif de ce plan est de délimiter les parcelles que les autorités coloniales entendent mettre en vente auprès de promoteurs immobiliers, afin de lotir la ville.

Le parcellaire proposé traduit bien la sectorisation de la ville : les parcelles les plus petites, mais aussi celles qui ont le plus de valeur, sont stratégiquement localisées le long des quais et doivent accueillir les activités de la ville marchande. Les parcelles les plus vastes sont au contraire localisées à l'intérieur de la ville et sont destinées à la construction d'un quartier résidentiel sous forme de villas avec jardins.

Les parcelles de couleur, localisées au nord-est du plan, couvrant environ 200 ha, sont réservées au quartier administratif, centré autour des anciennes citadelles, sur le site du Plateau : cette zone doit accueillir l'hôtel de gouvernement et l'administration centrale, des casernes, ainsi qu'un cimetière, une prison et un hôpital. La séparation de cette zone administrative du reste de la ville s'effectue par la rue Paul Blanchy (l'actuelle rue Hai Bà Trưng), qui correspondait à l'axe central de la citadelle Gia Long de 1790.

De manière générale, on constate que le plan des rues du général Coffyn prend soin de conserver les rues précoloniales relevées par les troupes du capitaine d'Ariès.

S'il ne fut jamais réellement mis en œuvre, ce plan demeure intéressant à décrypter car il va non seulement servir de base pour les premiers lotissements de la ville en vue de la vente des terrains, mais il constitue également la ligne directrice dans la poursuite de l'implantation de la trame viaire. Anne Burlat souligne en effet que « le réseau viaire du

plan de 1882 fait preuve d'une cohérence parfaite avec le plan de Coffyn » (Burlat, 2001 : 67). Le colonel Coffyn précise dans la rubrique « Alignements » que son plan cherche à composer avec les premiers tracés de rues exécutés sous les ordres du capitaine d'Ariès :

> « Partant de la Citadelle, destinées à recevoir l'Hôtel du Gouvernement et la haute Administration, nous avons pris les côtés des fortifications parfaitement d'équerre entre eux, pour directions des rues principales, ce qui a donné les grandes voies perpendiculaires et parallèles à la rivière de Saigon. Quant aux rues secondaires, elles ont été tracées de manière à s'agencer le mieux possible avec les premières, selon les accidents de terrain qu'elles devaient traverser » (Coffyn, 1862, cité in Bouchot, 1927 : 39).

On constate en effet que l'angle des rues à l'embranchement de l'arroyo chinois correspond bien à celui du plan de 1815 et que l'emplacement des remparts de la première citadelle est également réutilisé. La rubrique « Rues et Quais » précise :

> « La largeur des rues principales a été fixée à 40 mètres, celle des rues secondaires à 20. Les premières ont des trottoirs de quatre mètres de largeur le long des maisons, et deux rangées d'arbres de chaque côté. Les secondes des trottoirs de deux mètres et une seule rangée d'arbres.
>
> Les quais de la rivière de Saigon ainsi que ceux des arroyos Chinois et de l'Avalanche ont 40 mètres de largeur comme les rues principales ; ils comportent des trottoirs de six mètres et deux rangées d'arbres du côté des maisons et pourront en outre, au besoin, recevoir une ligne de chemin de fer.
>
> Enfin, sur tout le parcours du canal de jonction : règne un boulevard de même largeur que celle des quais de sorte que les habitants jouiront d'une belle promenade plantée d'arbres d'environ 20 kilomètres de longueur » (Coffyn, 1862, cité *in* Bouchot, 1927 : 40).

Le plan de Coffyn définit ainsi de larges îlots à lotir et, quoiqu'il vente dans la *Note à l'appui de son projet de ville* l'importance des places publiques, on constate que son plan laisse très peu d'espaces libres venant aérer l'organisation urbaine, excepté l'emplacement réservé aux jardins du palais du gouverneur. Anne Burlat parle d'une « maîtrise militaire de la ville », propre aux aménagements en situation coloniale[52] (Burlat, 2001 : 71).

Le plan de Coffyn englobait l'ensemble de l'agglomération de Sài Gòn-Chợ Lớn. Il faut dire que le comptoir chinois de Chợ Lớn impressionna beaucoup les colonisateurs à leur arrivée, par sa vitalité commerciale et l'alignement de ses maisons-compartiments en pierre le long de l'arroyo, alors même que les maisons qui se trouvaient sur le Plateau étaient encore constituées de végétaux :

---

[52] Le colonel Coffyn avait déjà à son actif le plan du port de Port de France – future Nouméa – en Nouvelle Calédonie.

> « Il n'y a guère grand'chose à voir à Sài Gòn, si ce n'est, peut-être le long de l'arroyo chinois, des maisons assez propres et en pierres dont quelques-unes sont anciennes et ont résisté aux guerres de rébellion » (Pallu de La Barrière, 1861 : 30).

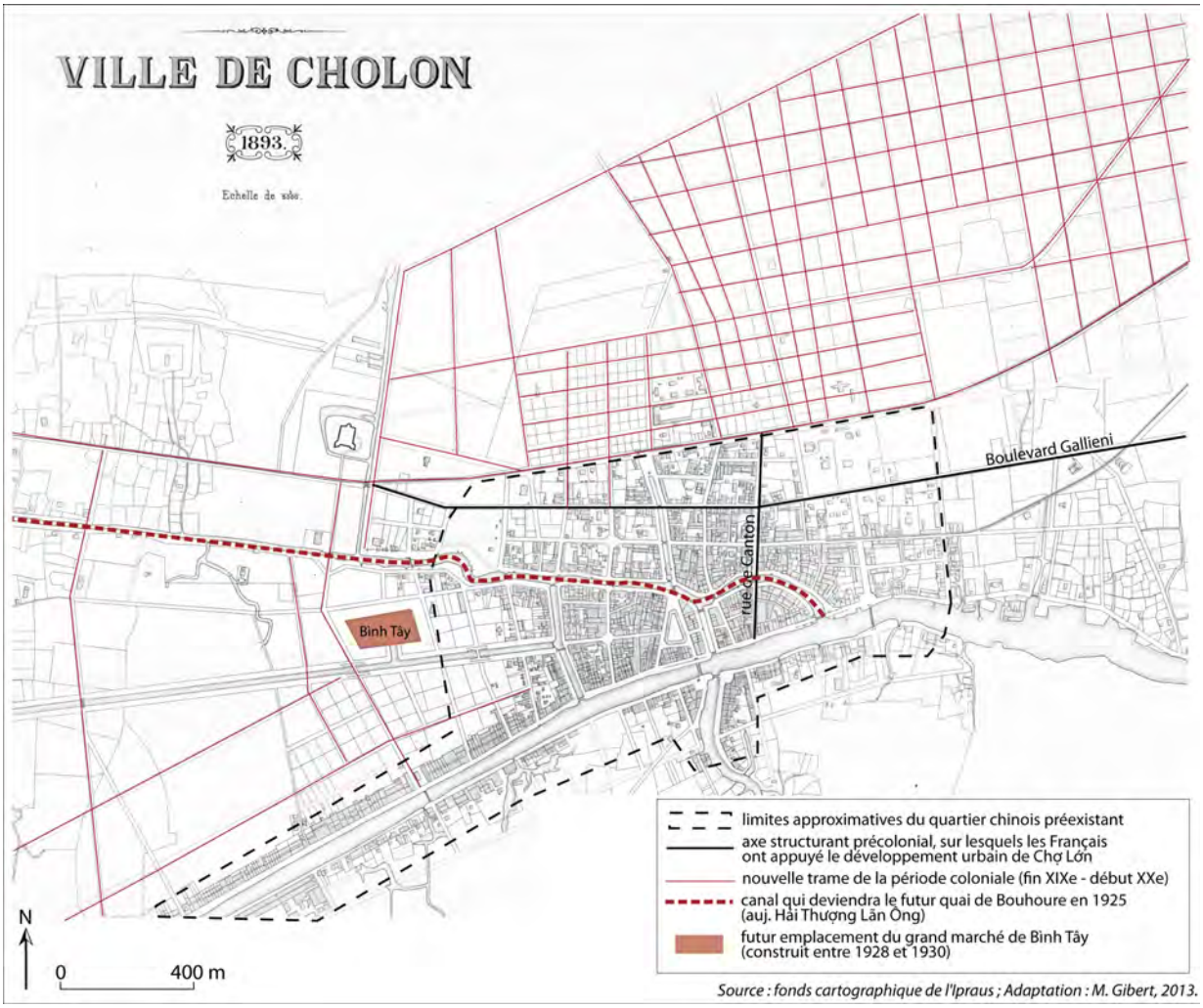
Certains désignèrent le comptoir chinois comme une « banlieue qui servait de ville principale » (Bouchot, 1928 : 583). Des lettres de missionnaires datant des années 1820 affirment par ailleurs que le port de Chợ Lớn était déjà très animé[53] (Bouchot, 1928 : 582).

L'émergence de Chợ Lớn, étymologiquement « le grand marché », est à replacer dans le contexte plus global de l'établissement de communautés commerçantes chinoises en Asie du Sud-Est, ces dernières fonctionnant en réseau. Dès son implantation, Chợ Lớn fut doté de principes urbanistiques nés de la rencontre de la tradition commerçante chinoise et du modèle de comptoir des colonisateurs hollandais, déjà présents en Asie du Sud-Est, comme en témoigne l'architecture et l'agencement des maisons-compartiments (Goldblum, 1995). Les rues de Chợ Lớn sont issues de logiques marchandes, avec une importance toute particulière portée sur l'impératif d'accès à la voie pour toutes les formes bâties et une première forme de maîtrise foncière incarnée par la figure régulière du compartiment ouvert sur la rue. C'est la présence de la voie qui donne la valeur au foncier desservi. Les rangées de compartiments sont par ailleurs flanquées du « five foot way », que l'on retrouve également à Singapour ou Malacca, renfoncement ayant une fonction de couloir urbain sous l'avancée du premier étage, ce qui permet d'installer des petits commerces ou de circuler à pied (ill. 18). Dès la fin du XVIII[e] siècle, les rues de Chợ Lớn furent rectilignes et orientées rationnellement, afin d'établir une connexion forte avec les canaux[54] (carte 17).

[53] La richesse de Chợ Lớn était en grande partie fondée sur le négoce et l'exportation du riz.

[54] Le projet de ville du colonel Coffyn prévoyait l'unification de Sài Gòn et Chợ Lớn, mais l'envergure colossale de ce projet fut remis en cause lors du tracé cadastral effectué en 1864 et Chợ Lớn resta une municipalité autonome, bénéficiant d'un conseil municipal où siégeaient à la fois des Français, des Chinois et des Annamites. Les municipalités de Sài Gòn et Chợ Lớn fusionnèrent d'un point de vue administratif en 1831, alors que leur expansion urbaine avait déjà consacré leur unité bâtie et fonctionnelle.

Carte 17. Chợ Lớn en 1893, le quartier chinois hérité et l'extension de la trame viaire



Ce plan colonial de 1893 traduit l'importance de l'urbanisation chinoise héritée, structurée par l'arroyo chinois et ses ramifications. Les îlots y ont été précocement délimités par une trame viaire régulière, d'orientation nord-sud / est-ouest. Le tracé de la rue de Canton (actuelle rue Triệu Quang Phục) – bordée de maisons-compartiments représentatives du bâti riverain de ce quartier commerçant (ill. 18a) – et du boulevard Gallieni (actuel boulevard Trần Hưng Đạo) – qui permettait de relier Sài Gòn à Chợ Lớn – fut conservé et renforcé par les colonisateurs français et guida l'orientation de la trame viaire du nord de la zone, implantée en damier à la fin du XIX^{e} et du XX^{e} siècles. Les années 1920 virent ensuite la construction du grand marché de Bình Tây et le comblement du bras nord de l'arroyo chinois, converti en un large boulevard planté (quai de Bouhoure).

Charles Goldblum considère que la prise en compte du réseau viaire dans l'organisation de la ville fait du compartiment chinois la première figure de la modernité urbaine en Asie du Sud-Est (Goldblum, 1985 :14). Ce modèle fut d'ailleurs largement repris et réinterprété par les Français au moment d'aménager le quartier du port et des messageries maritimes, dans la ville basse de Sài Gòn. Le bâti riverain du boulevard Charner en constitue un excellent exemple (ill. 18).

Illustration 18. La juxtaposition de maisons-compartiments, de Chợ Lớn à Sài Gòn

a) La rue de Canton (actuelle rue Triệu Quang Phục) à Chợ Lớn

Source : collection Poujade de Ladevèze, 1900-1010.

b) Le boulevard Charner (actuel boulevard Nguyễn Huệ), dans la ville basse de Sài Gòn

Source : recueil de photographies de Charles le Myre de Vilers, 1882.

3.2.2. 1863-1920 : le temps des grands travaux publics

L'arrivée de l'amiral de La Grandière en 1863 marqua le début d'une nouvelle ère dans l'épanouissement de Sài Gòn, avec l'élimination des dernières poches de résistance militaire et la mise en place progressive d'une administration urbaine coloniale, notamment caractérisée par l'établissement d'un budget de la colonie et la poursuite des travaux publics, bénéficiant d'investissements de plus en plus inscrits dans la durée.

Le quartier de la marine fut le premier à être aménagé le long des quais au bord de la rivière Sài Gòn[55], dont le quai Napoléon – devenu par la suite le quai Le Myre de Vilers – qui devint rapidement un haut lieu de promenade dans la ville (carte 18). Cet aménagement des quais est à mettre en lien avec la création de l'arsenal maritime et son atelier de chaudronnerie[56]. L'année 1863 marqua également l'établissement du périmètre destiné à recevoir le jardin botanique de la ville (carte 18). Ce dernier constituait une pépinière devant répondre aux besoins des futurs parcs et des plantations en bordure des rues. Les registres de délibérations de la ville de Sài Gòn, compilés par André Baudrit, précisent que la question de l'éclairage public des rues fut soulevée en 1866, avec l'implantation de réverbères fonctionnant d'abord à l'huile de noix de coco, puis au pétrole dès 1869 (Baudrit, 1935).

Les années 1865-1970 virent par ailleurs le recul rapide de la limite nord-ouest de la ville : en 1863, le damier de rues s'arrêtait à la rue de la Grandière (actuelle rue Lý Tự Trọng), dès 1864, elle atteignait le boulevard numéro 3, renommé par la suite boulevard Norodom (actuel boulevard Lê Duẩn), et, à la fin de l'année 1865, elle s'étendait jusqu'à la rue Chasseloup-Laubat (actuel rue Nguyễn Thị Minh Khai), puis à la rue Richaud (actuelle rue Nguyễn Đình Chiểu) (carte 18) (Baudrit, 1943 : 44).

[55] Les quais destinés à accueillir la marine de guerre sont localisés au bord de la rivière Sài Gòn, alors que les quais de l'arroyo chinois sont dédiés au commerce.

[56] Des entrepreneurs français eurent la charge de la conduite des travaux des bâtiments militaires, alors que les travaux de terrassement et d'empierrement des quais et boulevards revinrent aux Vietnamiens. L'amiral de La Grandière mit en effet en place, par ordre du 19 novembre 1864, des corvées et prestations obligatoires pour les populations annamites (Bouchot, 1927 : 63).

Carte 18. Le tracé des premières rues coloniales en 1867 et l'avancée du front d'urbanisation dans le nord-ouest de la ville

Les 15 premières années de colonisation française à Sài Gòn furent déterminantes pour la structuration de la ville dans le temps long et la conception de sa trame viaire, pensée à l'époque comme la matrice du développement urbain. Cependant, il faut attendre

l'année 1874 pour que soit créé un service des travaux publics[57] – pour lequel se posa rapidement la question du recrutement des architectes[58]. Jusque dans les années 1880, les travaux publics menés ne répondirent pourtant à aucun programme d'ensemble.

Les réflexions sur l'aménagement global de la ville et sur ses futurs développements émergèrent à la fin de la période dite des amiraux-gouverneurs (1859-1879), ces derniers cédant alors place à des gouverneurs civils en 1879, le premier d'entre eux étant Charles Le Myre de Vilers, ancien préfet d'Alger, notamment chargé de mettre en conformité les institutions de la colonie avec celles de la métropole. Ce dernier envisagea la planification urbaine de Sài Gòn sur le long terme, rompant ainsi avec le pragmatisme des aménagements des 20 premières années d'occupation.

La dernière extension du damier colonial, menée entre 1878 et 1916, cherchait avant tout à achever l'assainissement de la ville basse, notamment au niveau de l'ancien marais Boresse, au sud-est du damier planifié, à l'embouchure de l'arroyo chinois. Le damier de rues qui vint structurer ce quartier a une orientation différente de celle du reste de la ville, car il vient s'appuyer sur le tracé d'un ancien canal (carte 19). Cet aménagement marque également l'irrésistible développement de la ville en direction du noyau de Chợ Lớn. La première ligne de tramway Sài Gòn-Chợ Lớn, d'une longueur d'environ 5 km, fut ainsi ouverte le 27 janvier 1881. La prolongation du boulevard Bonnard (actuel boulevard Lê Lợi) à partir de 1916 et surtout l'ouverture en 1920 des 4 km en ligne droite du boulevard Gallieni (actuel boulevard Trần Hưng Đạo), dans le prolongement de la grande perspective nord-est / sud-ouest du centre colonial, achevèrent de marquer le rapprochement entre les deux noyaux urbains.

Le plan cadastral de 1882 permet de visualiser le parcellaire et les premières constructions au sein des différents îlots (carte 19). Il offre par ailleurs une vision d'ensemble des aménagements effectués entre 1862 et 1882. Durant ces deux décennies, le front d'urbanisation a continué à s'étendre au nord-ouest de la ville – même si les constructions demeurent peu nombreuses sur les parcelles nouvellement définies –, mais également au sud-est, au niveau de l'embouchure de l'arroyo chinois. Le quartier Boresse y figure encore en cours de lotissement.

En 1887, date de la création de l'Union indochinoise, les autorités coloniales supérieures furent transférées à Hà Nội, sous l'autorité du gouverneur général d'Indochine. Le premier à exercer cette fonction fut Paul Doumer. L'édification des grands bâtiments

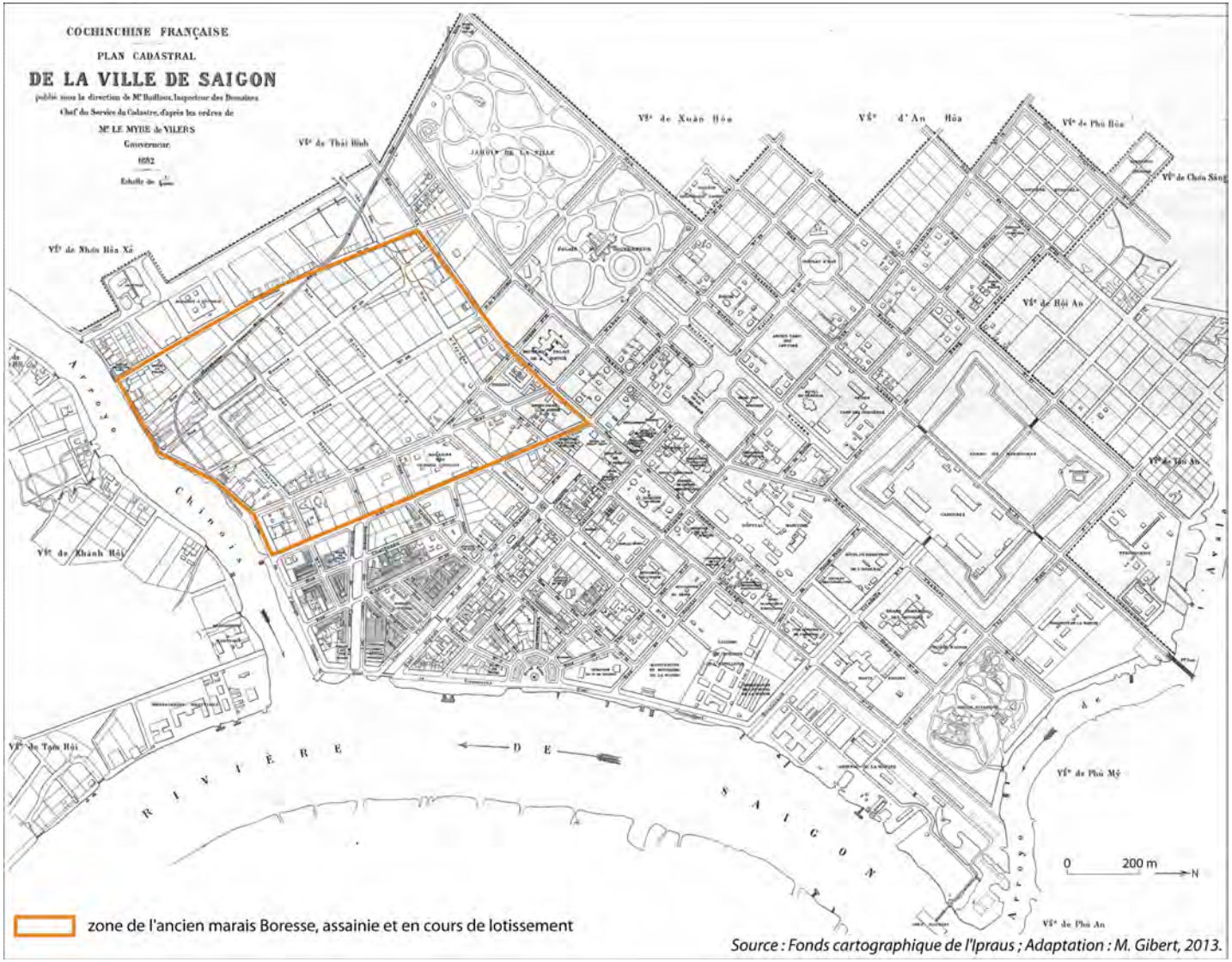
[57] Ce dernier fut transféré à Hà Nội lors de la création de l'Union indochinoise en 1887.
[58] Dans les premiers temps de la colonisation, la plupart furent envoyés de l'école des Beaux-Arts de Paris (Herbelin, 2010).

civils de Sài Gòn date également du tournant du XX[e] siècle[59] : la cathédrale Notre-Dame de Sài Gòn fut bâtie entre 1877 et 1889, l'opéra en 1900, la poste centrale – dont la structure métallique est signée Gustave Eiffel – entre 1886 et 1891, et l'hôtel de ville fut construit entre 1902 et 1908. Le marché Bến Thành, devenu symbole de la ville, fut aménagé vers 1912, à la jonction entre les boulevards Bonnard et Gallieni.

Le souci d'une planification sur le long terme est à corréler à la croissance à la fois démographique et spatiale de Sài Gòn. On estime qu'au début des années 1860, le centre de Sài Gòn comptait 7 000 à 8 000 habitants et que Chợ Lớn en comptait 10 000. En 1883, la population de Sài Gòn-Chợ Lớn avait déjà atteint les 100 000 habitants (Nguyễn Khắc, 1976 : 48) et le recensement de 1909 indique que Sài Gòn comptait 53 000 habitants et Chợ Lớn 180 000. Concernant la répartition ethnique de cette population urbaine en 1911, Sài Gòn comptait environ 8 500 Européens établis de manière permanente, 17 000 Chinois et 41 500 Vietnamiens, et Chợ Lớn comptait 300 Européens, 96 500 Vietnamiens et 85 000 Chinois (Nguyễn Khắc, 1976 : 48). À Sài Gòn, les populations vietnamiennes étaient très majoritairement établies hors des limites de la ville planifiée, sous la forme de noyaux villageois.

[59] La plupart de ces bâtiments existaient jusqu'alors sous une forme temporaire et furent reconstruits à des emplacements nouveaux, en lien avec les perspectives offertes par les avenues issues du remblaiement des canaux.

Carte 19. Le plan cadastral de la ville de Sài Gòn en 1882 et l'aménagement du quartier Boresse



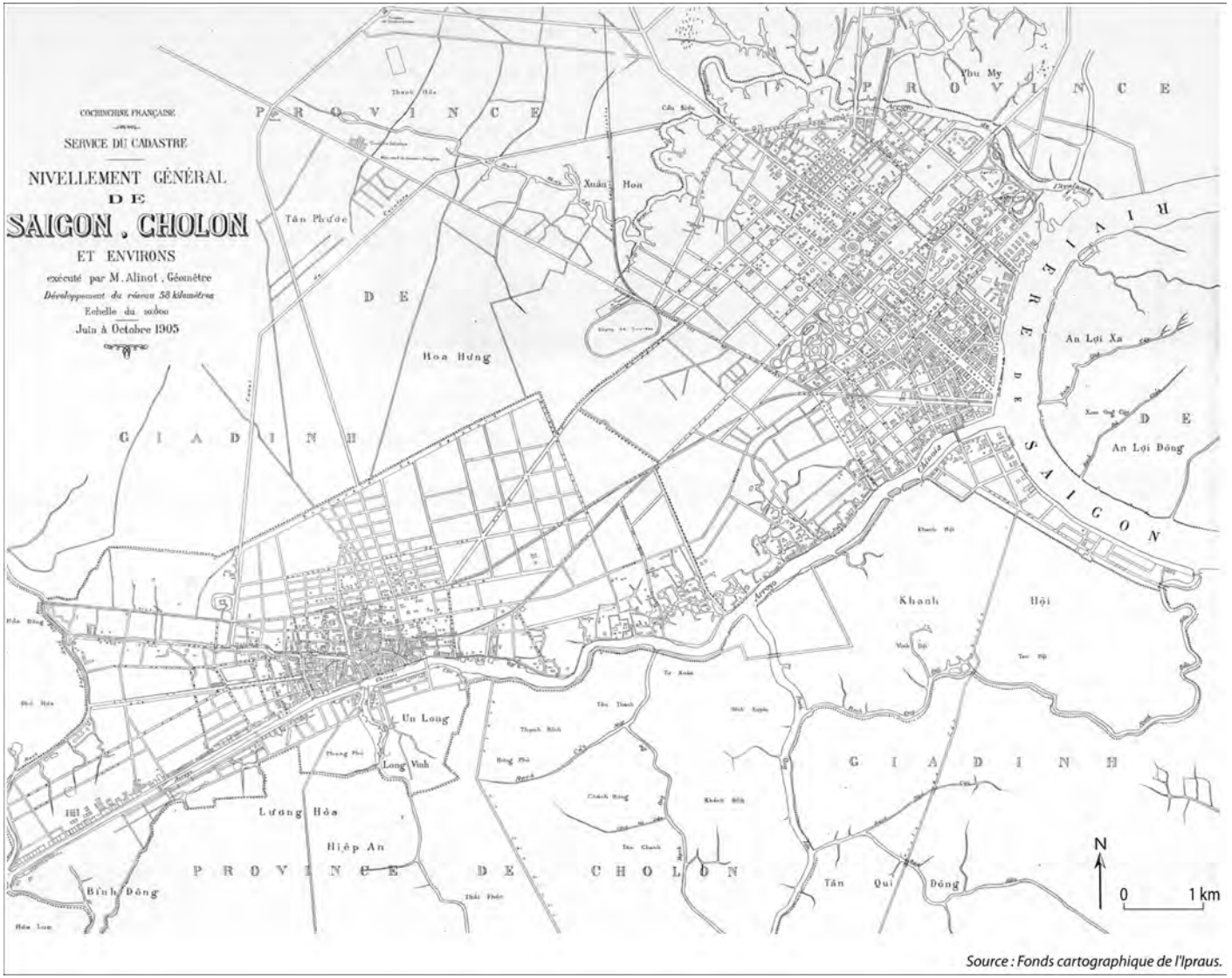
Source : Fonds cartographique de l'Ipraus ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

La carte de 1905 offre une vue d'ensemble de l'état de la trame viaire à cette période : au-delà des deux périmètres principaux de Sài Gòn et Chợ Lớn organisés en damiers orthonormés, se déployaient d'importants noyaux villageois – non représentés sur les cartes de l'époque –, implantés de manière discontinue sur le territoire (carte 20). La zone localisée entre les deux noyaux urbains initiaux constitue le futur front d'urbanisation dans les années 1910 et 1920.

Le tracé de la ville coloniale peut être considéré comme achevé dans les années 1910[60], date à laquelle la ville a acquis la physionomie et la configuration spatiale qu'elle va garder jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. À partir de cette date, la croissance de la ville s'établit par densification de la trame ainsi constituée (Gaillard et Niebudek, 1995 : 116).

[60] Le quartier de Khánh Hội (actuel district 4) fut relié au centre colonial par un pont dans les années 1910. La construction de ce pont constitua une gêne pour le trafic fluvial sur l'arroyo chinois, ce qui explique le creusement du canal de dérivation de Kênh Tẻ en 1911.

Carte 20. La formalisation des trames viaires de Sài Gòn et Chợ Lớn en 1905



Source : Fonds cartographique de l'Ipraus.

Dès les années 1910, la question de la circulation commença par ailleurs à se poser dans le noyau colonial de Sài Gòn, notamment avec l'arrivée des voitures. Une loi de 1909 vient ainsi limiter la vitesse à 12 km / heure dans la rue Catinat, à la suite de nombreux accidents (Wright, 1991 : 186) (ill. 19). La question de la circulation en ville devint épineuse et constitua précocement un enjeu central d'aménagement.

Illustration 19. La rue Catinat en 1916

Source : Collection Nguyen T. L.

La rue Catinat, qui relie la cathédrale Notre-Dame aux quais de la rivière Sài Gòn constitue l'emblème de la rue coloniale. Précocement arborés, ses larges trottoirs sont un lieu de promenade – et de mise en scène – très prisés de la société coloniale. Ses rives sont très tôt bordées de commerces, contribuant à son animation. En 1916, date de la photo, le bâti riverain y est encore relativement bas, sous la forme de petits immeubles à arcades, empruntant à l'architecture des compartiments chinois, notamment au niveau des fenêtres.

3.2.3. 1920-1945 : l'urbanisme dans les colonies

L'historiographie contemporaine insiste sur l'apport des expériences urbaines coloniales dans la constitution de l'urbanisme en Europe. Hélène Vacher remarque ainsi que la naissance de la revue *Urbanisme* en France coïncide temporellement avec le Congrès d'urbanisme colonial de 1931[61] (Vacher, 1997 : 271). L'expression d'« urbanisme colonial » a émergé en 1922, lors du Congrès colonial de Marseille, à la suite duquel fut créé l'Institut international de l'urbanisme colonial, ayant pour mission de faire connaître

[61] Le dépouillement de cette revue témoigne par ailleurs de l'avance que prennent parfois les villes coloniales sur la métropole, notamment en matière de législation urbaine. Certains historiens notent également le poids de ce qui constituait un véritable « Parti colonial » en France, agissant auprès des organisations comme les chambres de commerce pour contribuer au développement urbain et économique aux colonies (Klein, 2010 : 1205-1211 ; Bonin *et al*., 2008).

aux aménageurs coloniaux la diversité des initiatives possibles dans l'art d'aménager les villes. Cet art se teinte en réalité de pragmatisme et de stratégies d'expérimentation sur des terrains considérés comme autant de laboratoires pour penser la modernité urbaine, en dehors du carcan du marché foncier saturé de l'Europe. Dans le cadre de l'Exposition coloniale universelle de 1931 à Vincennes se tint par ailleurs un Congrès international d'urbanisme aux colonies. À cette occasion fut dressé un bilan des premiers acquis, destiné à édifier les fondements d'une véritable politique urbaine coloniale. Aussi les expériences coloniales se sont-elles mutuellement nourries, contribuant à enrichir en retour les expériences métropolitaines (Herbelin, 2010).

La circulation de ces conceptions urbaines se traduisit en Indochine par la création en 1921 d'un service central d'architecture et d'urbanisme[62], confié à la direction d'Ernest Hébrard en 1923. Ce dernier va alors durement critiquer le choix du plan en damier pour Sài Gòn – établi à partir des propositions du colonel Coffyn dès les années 1860 –, notamment pour son incapacité à valoriser les bâtiments coloniaux et son inadaptation à la circulation automobile croissante.

> « Il est inutile d'exposer ici tous les inconvénients de ce système qui, hélas ! se retrouve dans le tracé de plusieurs villes du monde et non des moins importantes. Le tracé en damier ne peut correspondre à ce qu'est en réalité une ville, c'est à dire une agglomération d'éléments très différents : habitations grandes ou petites, isolées ou compactes ; commerce de gros, de luxe, local ; monuments publics ; petites et grandes usines ; chantiers, garages, etc., sans compter les gares. Mettre ces éléments dans ces blocs uniformes est illogique et en même temps condamnable au point de vue esthétique, à cause de la monotonie de la ville ainsi créée.
>
> De plus, la circulation, dans un plan en damier, est difficile et dangereuse, surtout lorsque les voies publiques ont toutes 20 mètres de largeur, comme dans les rues du centre de Saigon. Dans cette dernière ville, les canaux remblayés de 50 mètres de largeur auraient pu donner de magnifiques percées formant les artères principales de la ville, mais l'on a préféré les boucher par le théâtre et l'hôtel de Ville. Les rues du commerce de luxe sont étroites ; les rues Catinat à Saigon, Paul Bert à Hanoi et à Hai Phong ont de 15 à 20 mètres de largeur, ce qui rend difficile, sinon impossible la circulation des automobiles en fin d'après-midi, aux heures d'achat. Il est vrai que les voies ont été tracées bien avant le développement de l'automobile » (Hébrard, 1932 : 279).

Dès cette époque, les rues de Sài Gòn furent jugées insuffisamment larges. C'est pourtant à partir de cette trame en damier que va se poursuivre la densification du centre colonial, et ce jusqu'à la période contemporaine : la trame coloniale ne fut en effet jamais

[62] La tâche principale de ce service fut l'aménagement des villes de Đà Lạt et Hà Nội, mais son aire d'intervention s'étendait à l'ensemble de l'Indochine.

remise en question et les îlots qu'elle dessine permettent aujourd'hui l'accueil de tours de grande hauteur.

Ernest Hébrard proposa de repenser le développement de la ville à partir d'une redistribution des infrastructures de transport – notamment le port et la gare –, et des sites industriels, selon une logique de zonage urbain jugée essentielle pour assurer l'hygiène de la ville, autre préoccupation du moment. Aucun des plans d'aménagement proposés par Ernest Hébrard, ou par son successeur Louis George Pineau, ne furent pourtant mis en œuvre : le pragmatisme demeura dans l'aménagement d'une ville à vocation commerciale, par ailleurs libérée des contraintes de mise en scène du pouvoir politique que rencontrait Hà Nội. Arnauld Le Brusq y voit un contraste fort avec l'époque où les amiraux-gouverneurs disposaient d'un pouvoir absolu : le partage du pouvoir de décision en matière d'urbanisme entre le gouvernement général, la municipalité, la chambre de commerce et d'industrie et les différents groupes d'intérêt économique, révélant une « gestion libérale » de Sài Gòn (Le Brusq, 1999 : 46).

Les années 1920 et 1930 furent néanmoins marquées par la densification du bâti : le pouvoir colonial entreprit un programme d'équipements en bâtiments publics – notamment des dispensaires et des marchés[63] – et l'arrivée de sociétés immobilières se traduisit par la construction des premiers immeubles de rapport, élevant ainsi la physionomie du centre-ville. Ces derniers sont en grande majorité implantés dans la rue Catinat et le long des boulevards nés du remblaiement des canaux dans les années 1870. Ils constituent le premier avatar du bâti collectif dans la ville (Burlat, 2001 : 75 ; Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 81-82). Ces immeubles de rapport sont mitoyens, ont des façades alignées sur la rue et ouvrent généralement sur une cour à l'arrière.

La carte de Sài Gòn - Chợ Lớn en 1928 permet de prendre la mesure de l'expansion urbaine à cette période (carte 21). On y observe une forte opposition entre les noyaux urbains réguliers de Chợ Lớn et Sài Gòn, inscrits dans leurs trames viaires planifiées en damier, et les hameaux villageois, dont le développement suit les principaux canaux et les routes rurales. Cette carte révèle également le site extrêmement marécageux dans le lequel se développe la ville. La présence de ces marécages et de la plaine des Tombeaux – plaine rizicole parsemée de tombes annamites anciennes – contraint l'expansion urbaine, qui s'effectue alors principalement sur les terrains encore vacants entre les deux noyaux hérités.

[63] Les grands marchés Tân Định et Khánh Hội de Sài Gòn, et Bình Tây et Hoà Bình à Chợ Lớn, datent notamment de ce programme (Tainturier, 1998 : 93).

Carte 21. La carte de Sài Gòn - Chợ Lớn en 1928

Source : Fonds cartographique de l'Ipraus ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Le gouverneur général Jean Decoux, qui prit son poste en juin 1940, chercha également à s'inscrire dans la ligne planificatrice d'Hébrard : il prévit notamment l'édification de nouveaux bâtiments publics – d'échelle assez ambitieuse – et la déconcentration des fonctions administratives, en dehors du centre-ville. Cependant, ces ambitions ne purent jamais être réalisées, en raison des évènements politico-militaires qui frappèrent le monde et l'Indochine à cette époque, mais aussi de l'urgence urbaine que constituait la question des logements insalubres, dont le nombre augmentait avec la croissance démographique de la ville. D'après les recensements officiels, de 341 000 habitants en 1926 la population de Sài Gòn-Chợ Lớn passa à un million en 1947.

Hymne à la gloire de la mission civilisatrice de la France et à la modernité urbaine, les grands aménagements de Sài Gòn, et les discours des acteurs de l'époque, ne doivent pas voiler les nombreuses difficultés qu'a connues la ville en situation coloniale. Cette période a en effet eu tendance à être renvoyée dos-à-dos avec les décennies de guerre qui suivirent et à être présentée comme un âge d'or pour la maîtrise de l'urbanisation de la ville. Cependant, bien que la trame viaire qui guida le développement de la ville ait été rationnalisée, les réseaux techniques de la ville – dont l'implantation fut souvent calquée sur la trame viaire – ne répondirent jamais complètement aux besoins de la population croissante. C'est notamment le cas du réseau d'adduction d'eau ou des égouts et de la gestion des déchets, ces derniers étant directement rejetés dans la rivière Soài Rạp, au sud de l'agglomération (Burlat, 2001 : 77).

Les problèmes d'hygiène demeurèrent ainsi au premier rang des préoccupations des aménageurs pendant la période, notamment dans les quartiers de la ville basse, où l'habitat précaire s'était déjà largement répandu au début du XX^e^ siècle[64]. La terminologie de l'époque évoque ainsi les « paillotes[65] » qui se multiplient le long des arroyos de la ville, et notamment de l'arroyo chinois, entrant en totale contradiction avec les critères hygiénistes qui prévalaient alors. Tous les décrets visant à éradiquer ces quartiers insalubres et à leur substituer des quartiers de logement social se soldèrent par les échecs, y compris la tentative d'adapter la loi Loucheur de 1928 en Indochine (Herbelin, 2009 : 13). On estime ainsi qu'en 1937, 70 % de la population vietnamienne de Sài Gòn-Chợ Lớn vivaient dans des paillotes (Tainturier, 1998 : 93), ce qui incita à développer quelques cités ouvrières sur le modèle de la cité Aristide Briand, implantée au nord-ouest de Sài Gòn et composée de 32 maisonnettes devant héberger 64 familles, et de la cité Heyraud à Tân Định. De telles

[64] Le taux de mortalité parmi la population des premiers colons est longtemps resté très élevé, notamment durant la saison des pluies. La ville a ainsi longtemps été considérée comme malsaine et « dangereuse à habiter » (Baudrit, 1943 : 45).

[65] Les paillotes correspondent à l'époque à des logements précaires construits avec des feuilles de latanier.

mesures restèrent néanmoins ponctuelles et la « ligue cochinchinoise contre les taudis » fondée en 1936 se révéla impuissante, par manque de moyens.

3.3. Sài Gòn, 1939-1975 : d'une guerre à l'autre

La période durant laquelle Sài Gòn traversa plus de 30 ans de conflits armés et trois guerres – Seconde Guerre mondiale, guerre d'Indochine et guerre du Việt Nam –, présente la difficulté d'être mal renseignée dans les archives, alors même que la population de la ville y explose, transformant radicalement les cadres de son urbanité et les modalités de son expansion. Cette période est caractérisée par l'absence de planification urbaine et le développement très rapide d'une urbanisation spontanée, dépassant rapidement la trame planifiée de la période coloniale. Les évolutions de la ville, notamment la croissance de sa population et les transformations de son tissu urbain, sont alors directement associées aux évènements politiques et militaires de la période. C'est dans ce contexte que la figure urbaine de la ruelle va devenir prépondérante, fruit d'une densification extrême du bâti et d'une expansion urbaine non planifiée.

Les estimations démographiques compilées par Tâm Quach-Langlet en 1991 à propos de cette période donnent la mesure de l'explosion urbaine de la ville : Sài Gòn passe ainsi de 460 000 habitants en 1946 à 1,7 million d'habitants en 1954 et à plus de 4 millions en 1975 (Quach-Langlet, 1991 : 189). Ce chiffre général demande bien sûr à être précisé par l'étude des différentes temporalités de croissance urbaine entre ces dates.

3.3.1. Les modalités de la croissance urbaine pendant la guerre d'Indochine

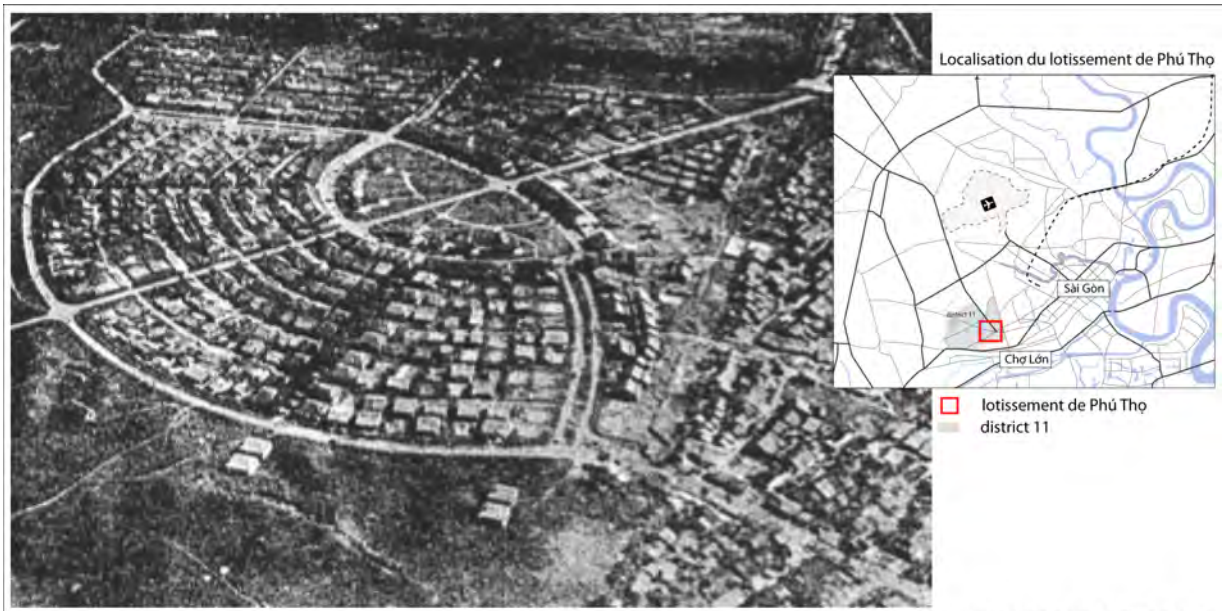
Sài Gòn ne peut pas être directement considérée comme une ville en guerre avant l'année 1945, qui vit l'occupation de la ville par les forces japonaises. Les années qui précédèrent cette occupation furent d'ailleurs encore marquées par quelques projets d'aménagement des colonisateurs français[66], souvent guidés par l'objectif d'éradiquer la présence des paillotes dans le péricentre de la ville et de les remplacer par des compartiments en maçonnerie.

C'est notamment le cas d'un projet mené par la compagnie Bostos, qui se chargea du déplacement et de l'indemnisation d'habitants de paillotes dans la rue Monseigneur Dumortier (actuelle rue Cô Bắc), afin d'y construire un grand hôtel et des séries de compartiments (Martinie, 1948 : 8). C'est également durant la Seconde Guerre mondiale

[66] En 1943, fut par exemple préparé un grand projet pour le « Sài Gòn de l'avenir » par l'ingénieur Puginaire, qui prévoyait une importante extension de la ville pour permettre l'accueil d'un million de citadins pour l'an 2 000 (Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 92). La guerre d'Indochine et la décolonisation mirent néanmoins fin à toute velléité de mise en œuvre de ce plan d'aménagement très ambitieux.

que fut aménagé le quartier périphérique de Phú Thọ, dans l'actuel district 11, sur une trentaine d'hectares (ill. 20). Ce lotissement de 1 100 logements – prévues pour accueillir environ 10 000 habitants – se présente en demi-cercle avec des parcelles de forme triangulaire, séparées par de larges avenues et convergeant vers une place où se trouvaient des équipements sportifs (Martinie, 1948 : 9). Cette « cité-satellite » devait permettre le regroupement des populations qui vivaient précédemment dans des paillotes isolées.

Illustration 20. Le lotissement périphérique de Phú Thọ en 1948



Source : J. Martinie, 1948 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

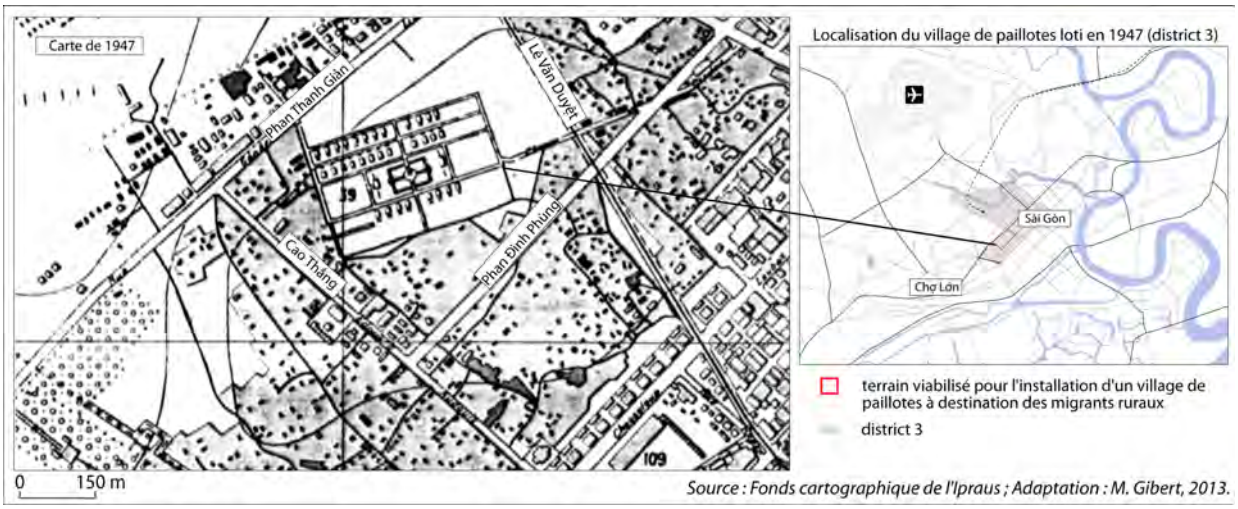
Ces projets de lotissements, toujours structurés par l'établissement préalable d'une trame viaire, restèrent très ponctuels. Ils furent néanmoins accompagnés de la constitution de quelques « villages de paillotes » – pensés au départ comme provisoires, mais qui se sont tous inscrits dans la durée – sur des terrains vacants, localisés cette fois dans le cœur historique de Sài Gòn. C'est notamment le cas à l'extrême sud de l'actuel district 3, où furent bâties 600 paillotes doubles – soit 1 200 logements – à la place de l'ancienne décharge, par le service régional de l'hygiène. Cette zone, connue aujourd'hui sous le nom de « quartier des confitures » accueillit dès les années 1940 plus de 10 000 habitants, dont la plupart étaient des ouvriers de la compagnie des chemins de fer (Martinie, 1948).

L'occupation japonaise de la ville, entre mars et août 1945, marqua le début de différentes vagues de mouvements migratoires en direction de Sài Gòn. Ces derniers ont, dans un premier temps, surtout concerné des ruraux installés aux alentours de la ville : on estime ainsi qu'entre 1946 et 1951, la Cochinchine perdit 20 % de sa population rurale (Pairaudeau et Tainturier, 1998 : 201). Ces migrants ruraux furent ensuite relayés par

l'arrivée de populations en provenance du Nord Việt Nam, après la scission du pays en 1954[67]. On estime ainsi que 800 000 personnes du Nord sont venues trouver refuge à Sài Gòn en 1954, principalement des catholiques, mais également des populations chinoises (Teulières et Nguyen, 1962 : 166).

Ces nouveaux arrivants ont souvent transité dans la ville durant quelques années, mais 280 000 s'y seraient définitivement installés, notamment dans des quartiers de paillotes loties sur des terrains viabilisés par les autorités coloniales, comme ce fut le cas dans le quartier de Bàn Cờ, localisé entre les rues Phan Thanh Giản (actuelle rue Điện Biên Phủ), Cao Thắng, Phan Đình Phùng (actuelle Nguyễn Đình Chiểu) et Lê Văn Duyệt (actuelle Cách Mạng Tháng Tám) (carte 22). Le tracé viaire originel de ce quartier persiste encore aujourd'hui.

Carte 22. Le lotissement d'un quartier de paillotes sur un terrain viabilisé par les autorités coloniales en 1947 (actuel district 3)



Les programmes de logements de cette période – principalement sous la forme de cités – ne parvinrent cependant jamais à suivre le rythme accéléré de la croissance urbaine en cette période de guerre : de 500 000 habitants en 1946, Sài Gòn - Chợ Lớn comptait 1 600 000 habitants en 1951 (Quach-Langlet, 1991 : 186).

L'année 1954 vit le départ des Français et la fin de la colonisation, suivie en 1955 de la création de la République du Việt Nam, dont Sài Gòn devint la capitale, suite à la partition du pays au niveau du 17e parallèle. Le décret 112-a/KT du 4 mai 1957 exigea alors l'édition de plans d'aménagements pour les 36 agglomérations urbaines de cette nouvelle

[67] Les accords de Genève de 1954 autorisaient en effet 300 jours de libre passage de la frontière établie au niveau du 17e parallèle.

République sud-vietnamienne, mais il resta lettre morte[68]. En 1960, Sài Gòn comptait déjà 2,3 millions d'habitants, ce qui traduit l'extrême rapidité de la croissance urbaine à cette période (Goodman et Francks, 1975 : 202).

Jusque dans les années 1960, la croissance démographique se traduisit principalement par l'occupation des espaces urbains vacants entre les noyaux hérités de Sài Gòn et Chợ Lớn (carte 23), guidée par les grands axes et les canaux (ill. 21).

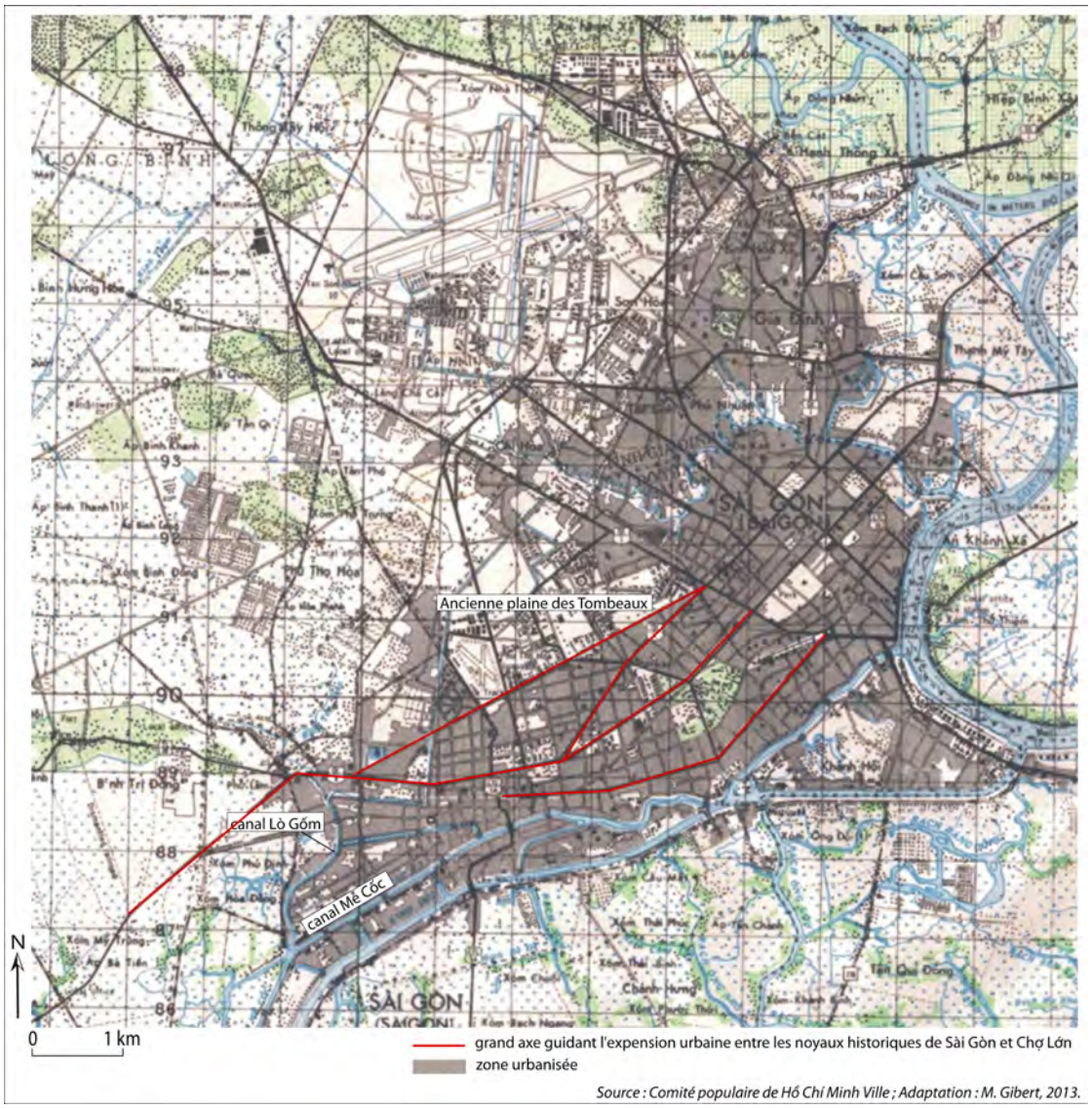
Illustration 21. La densification du bâti le long des berges du canal Thị Nghè en 1955

Cette photographie aérienne de Raymond Cauchetier, datée de 1955, traduit le rôle structurant des grands axes – ici la rue Hai Bà Trưng-Phan Đình Phùng – et des canaux – ici le canal Thị Nghè, ancien arroyo de

[68] Le Président Ngô Đình Diệm invita néanmoins l'architecte Ngô Viết Thụ, étudiant à l'école des Beaux-Arts de Paris a présenté son schéma directeur de grande conurbation pour Sài Gòn-Chợ Lớn, alors devenue capitale de la République sud-vietnamienne. Dans ce projet de « grande capitale », il proposait notamment l'édification d'un nouveau centre administratif avec des bâtiments administratifs de hauteur entre les noyaux de Sài Gòn et Chợ Lớn (Pairaudeau et Tainturier, 1998 : 207). Dans ce plan d'aménagement, Ngô Viết Thụ reprend l'idée de la trame urbaine en damier, avec l'idée de construire une nouvelle identité nationale moderniste. Ce plan est en effet très inspiré du fonctionnalisme et des idées de Le Corbusier, admiré de Ngô Viết Thụ durant ses études en France, et cherchait à marquer une rupture forte avec les codes esthétiques de la période coloniale. Faute de moyen, ce plan ne fut jamais mis en œuvre, mais l'exaltation nationale passa par l'érection de nombreuses statues à la gloire des héros dans la ville et par la construction du palais présidentiel – conçu par Ngô Viết Thụ lui-même –, à la place du palais du gouverneur qui fut bombardé en 1962.

l'Avalanche – dans le processus d'extension urbaine qui caractérise la période. La première rangée de maisons est parfaitement alignée le long des rues principales, alors qu'en arrière, la densification s'effectue de manière spontanée, comme en témoigne le non-alignement des toitures.

Carte 23. L'extension urbaine de Sài Gòn-Chợ Lớn en 1965



L'urbanisation de la zone encore peu dense entre les noyaux hérités de Sài Gòn et Chợ Lớn – on y trouvait principalement des équipements militaires et des cimetières, comme dans la « plaine des Tombeaux » – fut guidée par les quatre grandes voies qui reliaient les deux centres urbains, formant ainsi de vastes îlots irréguliers. La densification a concerné à la fois les noyaux villageois installés au cœur de ces îlots, mais également les bordures des voies et des arroyos, comme celui de Mễ Cốc, au voisinage des usines et entrepôts de Chợ Lớn (Pairaudeau et Tainturier, 1998 : 201). Des compartiments vinrent également prolonger les deux damiers historiques, vers l'arroyo de l'Avalanche (actuel canal Thị Nghè) au nord-ouest et en direction du canal de Lò Gốm à l'ouest de Chợ Lớn.

3.3.2. La « période américaine » et l'urbanisation forcée

Les années 1960-1975 furent marquées par la poursuite de la croissance démographique exponentielle de Sài Gòn, en lien avec le contexte de la guerre du Việt Nam[69], ce qui eut pour effet d'accentuer encore la crise du logement que traversait la ville depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale[70]. Tâm Quach-Langlet parle pour cette période d'une « urbanisation sauvage » (Quach-Langlet, 1991 : 185).

Tableau 4. La croissance démographique exponentielle de Sài Gòn, entre 1960 et 1975

Années	Population
1960	2 300 000
1964	2 400 000
1969	3 150 000
1970	3 300 000
1971	3 500 000
1974	4 000 000

Source : T. Quach-Langlet, 1991.

Cette croissance urbaine est liée à la politique d'urbanisation forcée conduite par les forces américaines. Les combattants du Việt Cộng étaient réputés se cacher dans les villages de Cochinchine. Le gouvernement Sud-vietnamien et l'armée américaine décidèrent par conséquent de mettre en place des mouvements de migrations rurales forcées vers Sài Gòn afin de bombarder les villages des alentours[71]. Cette politique ne fut pour autant jamais accompagnée d'une quelconque planification urbaine[72] et l'étalement urbain se poursuivit de manière spontanée, notamment en direction du nord (carte 24).

---

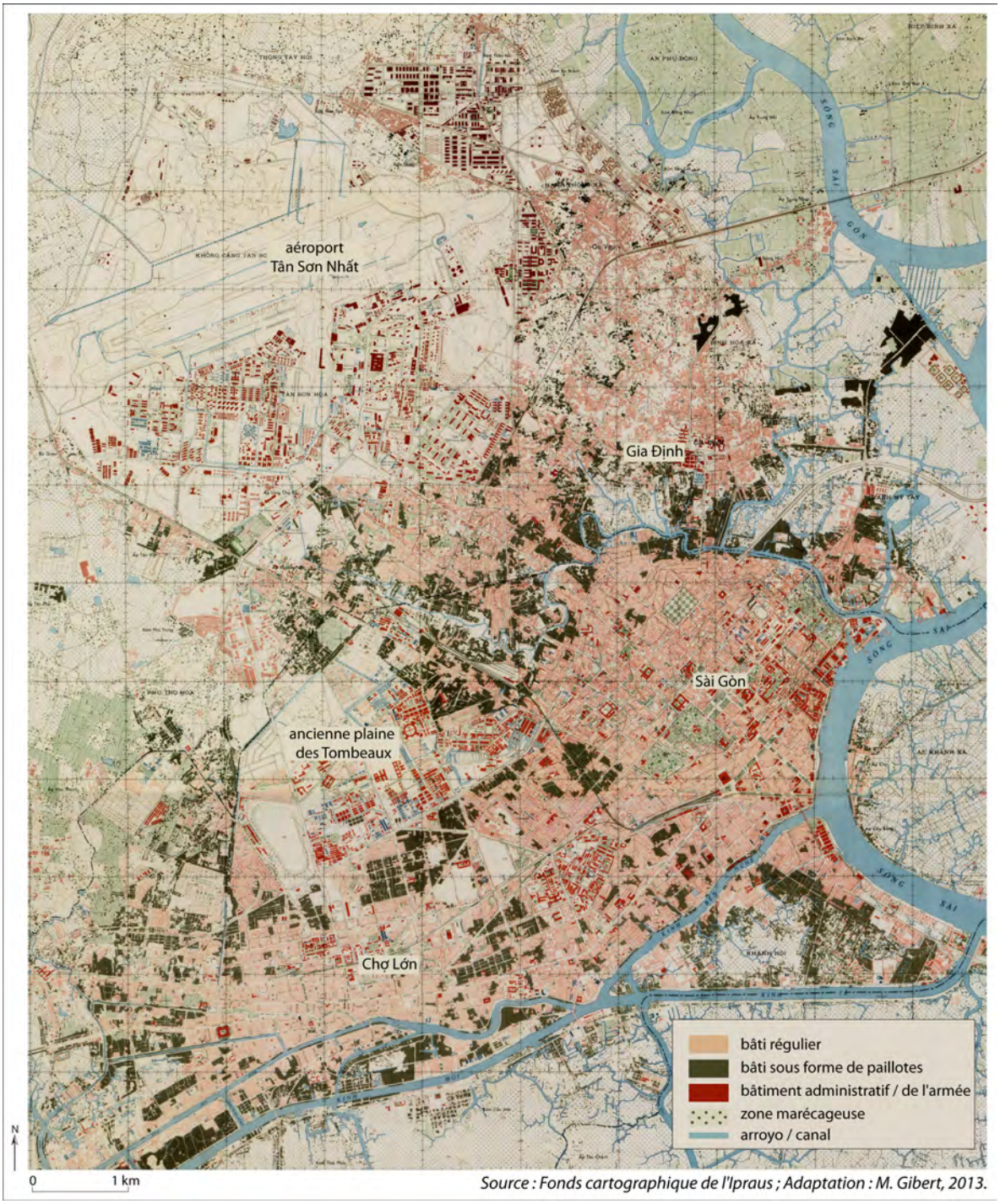
[69] Les Américains commencèrent à accentuer leur présence en ville dès 1963 avec l'installation de plus de 17 000 « conseillers militaires », puis l'envoi d'environ 100 000 soldats dès l'année 1965 (Pairaudeau et Tainturier, 1998: 205). Cette présence américaine eut des effets radicaux sur le système économique de la ville, marquée par l'arrivée massive de devises étrangères par un canal militaire et un nouveau statut de carrefour commercial international.

[70] Cela se traduisit en particulier par une hausse immodérée des prix immobiliers et fonciers (Seltz, 1970).

[71] Allan Goodman et Lawrence Franks, qui effectuèrent un travail d'enquêtes sur place entre 1964 et 1972, distinguent cependant les périodes de 1964-1966 et 1967-1968, qui furent marquées par une grande insécurité dans les campagnes et porteuses de migrations intenses en direction de Sài Gòn, de la période 1969-1975, qui vit un ralentissement de ces migrations. Ils rappellent par ailleurs que tous les migrants venus s'installer à Sài Gòn n'étaient pas des réfugiés de guerre et que, proportionnellement, ce sont les villes moyennes du Sud-Việt Nam qui accueillirent le plus de réfugiés à cette période. Leur travail d'enquête montre par ailleurs qu'en avril 1972, seuls 33 % des Saigonais n'y seraient pas nés (Goodman et Francks, 1975 : 204-205).

[72] Les autorités pensaient que les réfugiés rentreraient chez eux à la fin de la guerre, ce qui n'encouragea pas la mise en place de plans d'aménagement urbain à long terme (Goodman et Francks, 1974 : 8).

Carte 24. Les extensions urbaines en direction du nord à la fin des années 1960



Dans les années 1960, les principales extensions urbaines eurent lieu en direction du nord, en particulier autour de l'ancien noyau villageois de Gia Định (au niveau du sud du district de Bình Thạnh actuel), qui joua un rôle de nouveau pôle de croissance. Les noyaux villageois bordant le canal Thị Nghè se densifièrent également, avec la multiplication spontanée des paillotes. La zone sud de l'aéroport et l'ancienne plaine des Tombeaux furent en grande partie investies pour les besoins logistiques de l'armée. C'est par ailleurs à cette époque que la continuité du bâti fut totalement effective entre les deux noyaux historiques de Sài Gòn et Chợ Lớn.

La présence de marécages au sud du centre-ville hérité de Sài Gòn et l'absence de ponts pour traverser l'arroyo chinois – si ce n'est celui de Khánh Hội – compromettaient l'urbanisation en direction du sud. Il en va de même à l'ouest du canal de Lò Gốm, où les terres étaient basses et marécageuses. La croissance urbaine spontanée affecta en particulier les berges des arroyos, sous la forme d'habitat précaire sur pilotis, et d'habitat précaire flottant, sur des sampans (Teulières et Nguyen, 1962). Seuls quelques axes routiers parcouraient la ville d'est en ouest à cette époque, toujours en raison de la présence de marécages et de l'occupation des terrains disponibles par des campements militaires et l'aérodrome, mais elles constituèrent les supports de la croissance urbaine dans les faubourgs de la ville. Une urbanisation linéaire se mit en place le long de ces axes, sans réelle profondeur à cette époque, en raison de la présence gênante des marécages.

À partir des années 1970, l'occupation des terrains se réalisa de plus en plus en profondeur des grands axes. Ce processus densification va de pair avec une forme de « taudification » des habitations, à mesure que l'on pénètre dans les cœurs d'îlot. Les habitations spontanées gardèrent la forme étroite des compartiments et s'alignèrent alors le long de ruelles ramifiées et non bitumées. En 1975, on estimait que les taudis – appelés « trous à rat » selon l'expression populaire *nhà ổ chuột* – couvraient alors un tiers de l'espace urbanisé de Sài Gòn. Marie-Noël Gaillard et Jean Niebudek pointent alors l'articulation serrée qui s'établit entre la ville régulière, structurée à la fois par les grands axes et les rues en damier héritées, et le développement de quartiers spontanés directement en arrière de ces rues planifiées[73] (ill. 22) (Gaillard et Niebudek, 1995 : 94). La croissance urbaine s'opéra donc selon deux modalités simultanées : par extension des zones bâties dans les faubourgs, en particulier le long des grands axes et des canaux, et par densification, à la fois des îlots planifiés datant de la période précédente et dans les nouveaux îlots, beaucoup plus vastes et produits de manière informelle dans les faubourgs.

[73] Seul le centre-ville colonial échappa dans un premier temps à ce processus de densification extrême des cœurs d'îlots sous une forme plus ou moins précaire, car le quartier restait à l'époque une zone résidentielle privilégiée pour les étrangers, notamment l'état-major américain.

Illustration 22. La densification informelle des îlots en arrière du boulevard Trần Hưng Đạo dans les années 1960

Source : Base de données Virtual Saigon.

Cette photo de la fin des années 1960 a été prise au niveau du grand carrefour entre le boulevard Trần Hưng Đạo et la rue Nguyễn Thái Học. Elle illustre l'alignement régulier des compartiments, ainsi qu'un début de verticalisation du bâti, le long des grands axes, alors qu'en profondeur de l'îlot la densification s'opère de manière spontanée, comme en témoigne l'enchevêtrement des toitures à l'arrière-plan. Le processus de densification en arrière des grands axes conduit à la disparition de tout espace ouvert à l'intérieur des îlots.

À cette période, le raccordement des logements aux réseaux d'adduction d'eau et d'électricité devint également très problématique : on estime qu'en 1970, 60 % des compartiments en maçonnerie de la ville n'étaient pas raccordés à l'eau courante, alors que 20 % de ces compartiments abritaient des familles de plus de dix personnes. Par ailleurs, plus de 85 % des familles vivant dans des compartiments précaires étaient dépourvues de cet accès à l'eau (Quach-Langlet, 1991 : 200).

La présence américaine en ville ne s'est jamais traduite par une réelle politique d'aménagement urbain. Les opérations de planification de logements demeurèrent très ponctuelles et bien en deçà des besoins. Elles concernèrent en premier lieu l'édification de logements collectifs à destination des soldats et des familles de cadres de l'administration sud-vietnamienne, comme le complexe d'immeubles Chung Cư Nguyễn Kim dans l'actuel

district 10, représentatif de la production des logements collectifs à cette période. Ces barres de logements pouvaient alors accueillir environ 500 foyers[74] (Burlat, 2001 : 112).

Les quartiers où les Américains avaient installé leurs camps militaires – notamment au sud de l'aéroport Tân Sơn Nhất, ainsi qu'à Gia Định, Phú Nhuận, Gò Vấp, Tân Sơn Hòa et Ấp Nhì – connurent également une urbanisation accélérée, en raison des infrastructures que le gouvernement sud-vietnamien avait consenti à aménager pour les besoins de l'armée. La desserte de ces nouveaux quartiers explique l'ouverture de deux grandes nouvelles artères : Trần Quốc Toản (actuelle Ba Tháng Hai) et Võ Thánh (actuelle Hoàng Văn Thụ). Les lotissements d'initiative individuelle accompagnèrent par ailleurs la percée de ces nouveaux axes, contribuant à l'expansion urbaine en direction de l'ouest. Les fonctions militaires de la ville à cette période constituent un important vecteur d'urbanisation.

Les projets d'échelle plus globale furent condamnés à rester à l'état de plans. C'est notamment le cas du projet proposé par la firme américaine Doxiadis en 1965 et financé par l'aide américaine, en partenariat avec le ministère des Travaux publics (Quach-Langlet, 1991 : 200). Ce projet proposait d'implanter un nouveau centre pour Sài Gòn, devant permettre de préserver le centre colonial hérité d'une trop forte densification. Le projet Doxiadis retint alors le site Thủ Thiêm, zone de marécage en rive droite du fleuve Sài Gòn[75], prévoyant le remblaiement des nombreux arroyos parcourant la zone afin de l'urbaniser. Le coût d'une telle opération rendit le projet immédiatement caduc (Nguyên Thái, 2006). Il en fut de même pour le projet de la firme de James Bogle en 1971, qui proposait un développement urbain organisé autour de villes-satellites à Thủ Đức, Biên Hòa et Thủ Thiêm (Lê Mậu, 1998).

[74] Ces barres de logements collectifs édifiés dans les années 1960 et 1970 servent encore aujourd'hui de modèle dans la conception des immeubles de relogement des populations expulsées en raison de l'implantation de grands projets (Wust, 2001).

[75] Si l'aménagement du site de Thủ Thiêm n'a pas été possible à cette période, il est intéressant de noter que la zone fait actuellement l'objet de l'implantation d'un grand centre des affaires pour la ville.

Illustration 23. La verticalisation du boulevard Nguyễn Huệ et la rue Hai Bà Trưng (district 1) en 1970

Dès les années 1960, les grandes artères du centre-ville furent le support d'une progressive verticalisation du bâti, permise par les larges parcelles héritées de la période coloniale.

Jusque dans les années 1960, la croissance de la ville s'était effectuée de manière discontinue, le long des grands axes et des canaux. La période d'urbanisation forcée des années 1960-1975 se caractérisa au contraire par la continuité spatiale de l'urbanisation d'une agglomération qui atteignit les quatre millions d'habitants en 1975, sans qu'aucune planification ne soit venue guider son développement. Habitat spontané et planifié sont ainsi venus s'imbriquer autour des grands axes hérités de la période précédente, ces derniers formant ainsi de très larges îlots desservis par des ruelles aux ramifications infinies. La naissance de ces ruelles au tracé informel marque donc le moment où la voirie n'est plus envisagée comme la matrice organisationnelle du développement urbain : ces dernières constituent alors des espaces en creux, dont la largeur ne cesse de se réduire face au processus de densification extrême des îlots.

3.4. De Sài Gòn à Hồ Chí Minh Ville

L'arrivée à Sài Gòn de l'Armée populaire du Nord Việt Nam le 30 avril 1975 marqua la fin de la guerre du Việt Nam et l'ouverture d'une courte période de transition menant à la réunification officielle du pays le 2 juillet 1976, sous le nom de République socialiste du Việt Nam (RSVN). Cette date fut également celle à laquelle Sài Gòn devint officiellement Hồ Chí Minh Ville. Ce changement de nom très symbolique s'accompagna de profonds changements dans la structure administrative de la ville, cette dernière étant érigée au rang de ville-province, dépendant ainsi directement du contrôle du pouvoir central. Les limites

administratives de cette ville-province couvraient alors plus de 2 000 km^2, de Củ Chi au nord-ouest à l'embouchure du fleuve Đồng Nai au sud-est, au sein desquels seuls 7 % de la superficie étaient occupés par la ville, composée à l'époque de 12 districts urbains[76]. Plus de 90 % de la superficie de la ville-province furent donc initialement occupés par six districts ruraux, composés de paysages de rizières et organisés autour de noyaux villageois, formant autant de zones de cultures vivrières pour la ville.

L'année 1975 fut marquée par un bouleversement radical dans les modalités de gestion de la ville et vit l'arrivée de soldats de l'Armée de libération du Việt Minh (les *bộ đội*) et de cadres communistes en provenance du Nord, dont les pratiques choquèrent les Saigonais, qui y voyaient un profond déficit d'urbanité. Madhu Bhaduri, auteur indien qui était à Hồ Chí Minh Ville à cette période, décrit ainsi les élevages d'animaux que les *bộ đội* entreprenaient dans les appartements et logements réquisitionnés (Bhaduri, 1997 : 1696). La passation du pouvoir prit plusieurs mois, durant lesquels les comités de gestion militaires durent coopérer avec les anciennes élites administratives de la ville, en raison de l'inadaptation des nouveaux cadres à la réalité urbaine du Sud (Turley, 1976 : 2).

La vision de la ville des nouvelles autorités contrasta radicalement avec les modalités de gestion de la période dite américaine, pendant laquelle la ville dépendait entièrement d'une économie de guerre, très liée aux flux économiques étrangers. L'objectif est à présent d'engager la ville sur la voie du socialisme, en la plaçant au service du développement et de l'industrialisation des campagnes environnantes, tout en répondant aux urgences du moment : extrême pauvreté dans certaines franges urbaines, phénomène de spéculation et d'inflation avec la chute de l'économie urbaine, et lutte contre la surpopulation, jugée artificielle, de la ville.

Ainsi, dès le mois de mai 1975, fut lancée une campagne d'incitation de retour au pays natal, qui concerna près de 600 000 personnes en quelques mois, ces derniers étant en majorité des populations rurales venues se réfugier en ville durant les mois qui précédèrent la libération, ainsi que les populations les plus précaires (Turley, 1977 : 15 ; Bharudi, 1977 : 1696). Les mouvements de désurbanisation se succédèrent afin de répondre à l'objectif des plans d'aménagement du régime socialiste, prévoyant qu'aucun centre urbain ne devait dépasser les deux millions d'habitants sur le territoire national. L'intention était au contraire de mailler le territoire de bourgs et noyaux villageois, qui devaient être porteurs de développement agricole et industriel (Halls-French, 1989 : 233-234). Le problème se posa rapidement pour les réfugiés de longue date, parfois installés dans la ville

[76] Anne Burlat souligne qu'il faut cependant attendre l'année 1998 pour que les cartes officielles de la ville tiennent compte de ce profond remaniement administratif (Burlat, 2001 : 118).

depuis une dizaine d'années, et n'ayant plus de « village natal », ce dernier ayant été anéanti par la guerre.

C'est dans ce contexte que fut mis en place le plan des « nouvelles zones économiques » (NZE), dès les mois de juin et juillet 1975, prévoyant dans une première phase l'envoi des urbains dans des noyaux villageois dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de Hồ Chí Minh Ville. Une seconde étape fut lancée avec le développement « d'agrovilles » plus éloignées, notamment à proximité de la frontière du Cambodge ou en direction des montagnes du Nord-Ouest. Ces programmes, implantés de manière autoritaire, visaient à entériner 500 000 départs par an afin de passer sous la barre des deux millions d'habitants à Hồ Chí Minh Ville en deux ans (Lang, 1980 : 14). Si la première phase fut assez rapidement mise en œuvre, la seconde fut un échec, étant donné la dureté des conditions d'installation forcée dans des campagnes dévastées par la guerre et encore très peu productives. Ainsi, de nombreux foyers ayant quitté Hồ Chí Minh Ville pour une NZE revinrent s'installer en ville de manière clandestine, quelques mois ou années après, venant gonfler les quartiers d'habitat précaire, toujours principalement localisés à proximité des arroyos.

À ces mouvements migratoires s'ajouta le départ des populations d'origine chinoise et de nombreux foyers engagés dans l'administration du régime précédent, malmenés par les nouvelles autorités. Les réquisitions foncières et immobilières forcées furent très nombreuses, afin de loger les familles de la nouvelle administration, alors qu'aucun programme de logements ne fut mis en œuvre avant les années 1980. De nombreuses villas furent ainsi découpées en appartements. La supposée hégémonie économique des populations chinoises classa par ailleurs ces derniers dans la catégorie d'ennemis du peuple – les relations sino-vietnamiennes se dégradant encore davantage en 1979 lors de l'invasion vietnamienne au Cambodge, suivie de l'intervention militaire chinoise au nord du Việt Nam[77]. Le quartier de Chợ Lớn, qui était composé à 53 % de population chinoise en 1975, n'en compte plus que 39 % en 1989 (Gédéon, 1999).

Entre 1975 et 1986, la population globale de Hồ Chí Minh Ville demeura globalement stable, mais ce chiffre général cache de très nombreux mouvements de départs et de retours ou d'arrivées de nouvelles populations. Les graves difficultés économiques de la période à l'échelle nationale empêchèrent par ailleurs les nouvelles autorités de Hồ Chí Minh Ville de mettre en place des programmes de planification urbaine ou de constructions de logements collectifs, comme ce fut le cas à Hà Nội depuis les années 1950-1960 avec les KTT (*Khu Tập Thể*). L'habitat devint cependant une prérogative

[77] Ce n'est qu'en 1982 que la communauté chinoise du Việt Nam fut officiellement réintégrée à la vie économique et politique du pays.

exclusivement étatique, ce qui n'empêcha pas la croissance informelle de l'habitat individuel précaire. La population était également appelée à participer à l'entretien de la voirie, sous forme de travail d'intérêt général (Bharudi, 1977 : 1 698). Yves Lacoste effectua une visite à Hồ Chí Minh Ville en 1980 et décrivit ainsi :

> « Une ville plate, étalée sur près d'une dizaine de kilomètres, à l'ouest d'une des boucles de la "Rivière de Sài Gòn". Je m'attendais à voir une ville hérissée de hauts buildings à l'américaine, comme à Bangkok ou à Singapour, mais il n'y a guère de grands immeubles et ils sont de taille fort modeste. […] La route qui mène de Tân Sơn Nhất au centre-ville est entièrement bordée de petits immeubles au toit en terrasse (un ou deux étages, rarement trois) relativement récents: quartiers d'habitation de classe "moyenne". Sous la plupart des fenêtres, un climatiseur que l'on ne peut plus faire fonctionner aujourd'hui ; les pièces conçues pour la climatisation, basses de plafond, doivent maintenant être bien inconfortables. En avant des façades, des murs surélevés jusqu'à trois ou quatre mètres de hauteur par une barrière de barbelés ou de gros grillages électrifiés; la plupart des fenêtres sont, elles aussi, grillagées, même aux étages supérieurs ; certains petits immeubles sont même complètement entourés de grilles : avant 1975, on avait peur des voleurs et des grenades que l'on lançait fréquemment de la rue » (Lacoste, 1981 : 35-36).

> « Dans le centre-ville, non seulement le plan n'a absolument pas changé depuis l'époque coloniale, mais, dans leur quasi-totalité, les constructions sont restées les mêmes. […] L'ex-rue Catinat, devenu rue Tự Do (aujourd'hui son nom officiel est Đồng Khởi), est célèbre depuis des décennies pour ses fastueuses maisons de plaisir ; elles sont fermées depuis 1975, mais la plupart des boutiques ont été reconverties en commerces d'antiquités pour touristes ; elles sont proches des quelques grands hôtels où descendent les Soviétiques, mais aussi les Japonais. À l'exception d'Air France, la seule firme occidentale à avoir conservé son agence (ses locaux sont assez démesurés aujourd'hui), les compagnies étrangères ont disparu et il ne reste plus que des noms défraîchis, le plus souvent français (Renault, Citroën, Bastos) ou japonais. Dans cette ville qui a pourtant été soumise de longues années à l'influence américaine, les grands immeubles sont rares ; ils ne dépassent pas six ou sept étages et ils datent presque tous des années cinquante, comme le fameux hôtel Majestic (aujourd'hui hôtel Cửu Long) qui, à l'angle de la rue Tự Do, domine les quais de la rivière Saigon » (Lacoste, 1981 : 37).

La décennie socialiste (1975-1986) de Hồ Chí Minh Ville fut marquée par la baisse des activités commerciales de toutes formes dans les rues de la ville, alors même qu'elles avaient largement contribué à forger son identité depuis sa fondation[78]. C'est bien l'explosion des petites activités économiques qui incarna sans doute, de la manière la plus

[78] Ces dernières ne furent pour autant jamais totalement abolies et les récits de visiteurs de l'époque témoignent de la persistance de la pratique informelle du commerce de rue, y compris au tournant des années 1980 (Lacoste, 1981 : 38).

visible dans le paysage urbain, le retour progressif à l'économie de marché, à partir des réformes du Renouveau en 1986.

Cette ouverture eut notamment pour effet de bouleverser le système de contrôle des migrations par le carnet de résidence. La réglementation ne changea pas, mais il devint possible de contourner le dispositif par le jeu du marché. Le carnet de résidence reste encore aujourd'hui indispensable pour travailler dans le secteur d'État ou inscrire ses enfants à l'école publique, mais il n'encadre plus la distribution alimentaire et l'accès au logement. L'explosion du commerce est venue biaiser le système et offrir de précieuses occasions d'emplois. Les années 1990 ont donc été marquées par des mouvements migratoires massifs en direction de Hồ Chí Minh Ville, au sein desquels la part des migrants non enregistrés n'a cessé d'augmenter. Une étude de 1996 estime que le pourcentage des migrants enregistrés conformément à la loi passe de 67 % pour la période 1976-1980 à 27 % en 1991. En 1994, plus de 800 000 migrants sont ainsi venus s'installer à Hồ Chí Minh Ville sans permis de résidence permanent (Gubry *et al.*, 1996 : 14).

Dans ces conditions de croissance urbaine non contrôlée, et en l'absence de toute planification de la ville depuis les années 1950, c'est bien la production de logements, la régularisation des statuts fonciers des habitants et la question des infrastructures de transports qui constituent les enjeux les plus importants pour Hồ Chí Minh Ville. La trame viaire héritée, produit spontané des années de guerre et de croissance urbaine accélérée, est alors perçue comme un cadre contraignant pour envisager un développement urbain à la hauteur des nouvelles ambitions de la ville et une verticalisation ambitieuse du bâti. Cela explique pourquoi les projets les plus radicaux des années 2000 ont d'abord été implantés dans la périphérie, au sud avec le projet de nouveau quartier urbanisé de Phú Mỹ Hưng, aujourd'hui à Thủ Thiêm, et de plus en plus loin, en grande périphérie.

> « La fabrication de cette image "utopique" conduit en effet à nier la présence de très vastes zones de peuplement déjà bâties ou en train de se bâtir par elles-mêmes, et dont l'implantation n'a pas résulté d'une volonté centrale […] Elles font figurent de zones résidentielles et éphémères, bien qu'elles soient majoritaires, ce qui accentue encore leurs problèmes, nés d'une absence de planification antérieure à leur implantation. Les interventions s'y font *a posteriori* par éradication des formes urbaines et bâties » (Gaillard et Niebudek, 1995 : 31).

Le retour sur la genèse de la trame viaire de Hồ Chí Minh Ville a mis à jour l'importance de l'échelle individuelle du compartiment comme « unité constructive » durant la période post-coloniale, alors que la trame viaire avait joué un rôle de matrice urbanisante durant la période sino-coloniale. Dans ce contexte, les grands axes continuent de jouer un rôle

structurant d'organisation de la croissance urbaine, mais les ruelles qui innervent les cœurs d'îlots densifiés sont autant d'espaces en creux, par rapport aux compartiments riverains.

Cette croissance urbaine spontanée est directement liée au contexte politique mouvementé de la ville durant toute la seconde moitié du XX^{e} siècle et se traduit par une imbrication de la trame régulière et des quartiers informels. Ce retour sur les conditions de production de la trame viaire invite alors à questionner l'organisation des quartiers de ruelles, dans l'épaisseur de leur cadre bâti, et à souligner leur diversité sur le plan morphologique.

CHAPITRE 3

De la ruelle au quartier
Étude morphologique des îlots de Hồ Chí Minh Ville

I end, then, in praise of small spaces. The multiplier effect is tremendous. It is not just the number of people using them, but the larger number who pass by and enjoy them vicariously, or even the larger number who feel better about the city center for knowledge of them. For a city, such places are priceless, whatever the cost. They are built of a set of basics and they are right in front of our noses. If we will look[1].

William H. Whyte, *The Social Life of Small Public Places*, 1980,
Project for Public Spaces Inc, New York, p. 101.

La mise en perspective historique de la composition de la trame urbaine de Hồ Chí Minh Ville a révélé la formation de très vastes îlots – au-delà des deux noyaux fondateurs de la ville héritée. Ces îlots sont innervés par un réseau de ruelles arborescent, souvent historiquement auto-construit, et à la métrique adaptée aux seuls piétons et conducteurs de deux roues. C'est dans l'exploration morphologique de l'épaisseur et de l'intériorité de ce tissu urbain que se positionne l'objet de ce chapitre.

En dépit de leur échelle modeste et de leur absence de monumentalité – à rebours des programmes urbanistiques actuellement promus dans les nouvelles zones urbanisées – les ruelles (*hẻm*) sont des éléments structurants de l'identité urbaine de Hồ Chí Minh Ville. Il importe dans un premier temps de préciser leur place dans le réseau viaire de la ville et

[1] « Je termine ainsi en louant les petits espaces. Leur effet démultiplicateur est formidable. Ce n'est pas juste lié au nombre de personnes qui les pratiquent, mais au nombre encore plus grand de ceux qui y passent et les apprécient indirectement, et plus encore au nombre toujours plus grand de ceux qui se sentent mieux dans le centre-ville par la simple connaissance de leur existence. Dans une ville, de tels espaces sont inestimables, quels qu'en soit le coût. Ils sont construits à partir de principes élémentaires et ils sont là, juste sous notre nez. Si on y prête attention. »

leurs modalités d'articulation avec les autres types de rues et de voies.

La présence de quartiers de ruelles constitue un marqueur urbain et identitaire de nombreuses villes d'Asie-Pacifique. Cependant, leurs conditions de production, comme leur organisation morphologique, diffèrent grandement d'une ville à l'autre. Aussi un retour préliminaire sur l'inscription régionale de Hồ Chí Minh Ville permet-il de souligner les spécificités du réseau de ruelles de la métropole vietnamienne, en lien avec sa genèse, et ses modalités de densification et d'extension.

La structuration interne des îlots de Hồ Chí Minh Ville autour de ruelles principales, faisant office de centralité linéaire dans une ville sans place, demande également à être explorée. Innombrables, et tardivement recensées dans les cadastres de la municipalité, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville sont d'une variété morphologique et architecturale remarquable. Notre analyse typo-morphologique est nourrie de l'étude de six sous-districts péricentraux, correspondant à des localisations, des temporalités et des conditions de production variées : des quartiers de ruelles datées de la période coloniale dans les sous-district 1 et 3 du district 3, à ceux des années 1950-60 dans les sous-district 13 et 7 de Phú Nhuận, ou des années 1980 dans le sous-district 22 de Bình Thạnh et le sous-district 11 du district 6, les variations sont grandes. À l'habitat précaire de certains quartiers de ruelles pauvres s'opposent les maisons cossues des ruelles les mieux intégrées au processus actuel de métropolisation. Cette analyse de la fabrique des quartiers hérités de Hồ Chí Minh Ville se positionne à l'articulation entre la linéarité et la profondeur territoriale de la ruelle. Elle constitue en cela un préalable nécessaire à l'analyse et la compréhension de la gestion administrative et politique de ces entités urbaines, comme de leurs appropriations polyfonctionnelles par les citadins.

Innombrables, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville souffrent encore d'un manque de reconnaissance des pouvoirs publics vietnamiens, doublé d'une histoire spontanée largement méconnue et oubliée, ayant laissé peu de traces écrites ou cartographiques. Ce manque de sources explique que les analyses portant sur la genèse de ces quartiers relèvent souvent d'hypothèses, formulées à partir des cadastres aujourd'hui disponibles, de photos aériennes et d'images satellites, et surtout de relevés de terrain effectués dans les différents quartiers à l'étude, cherchant ainsi à dégager la structure intime de ces quartiers, situés à l'écart des regards et des grands axes.

1. La trame viaire de Hồ Chí Minh Ville : typologie et connectivité

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville s'inscrivent au sein d'un système viaire caractérisé par sa faible emprise foncière et sa hiérarchie incomplète. Un classement typologique des différentes voies de la ville aujourd'hui doit permettre de mieux appréhender la place des ruelles au sein de ce réseau et les modalités d'articulation des types de voies entre elles.

Cette typologie cherche à prendre en compte de manière intégrée différents critères de différenciation des voies, à l'articulation entre leur fonction de réseau et de territoire : au critère du gabarit est adjoint la prise en compte du parcellaire, des volumes et du profil architectural du bâti riverain, ainsi que l'intensité des interactions entre la rue et le territoire qu'elle dessert[2]. Le croisement de ces différents critères permet l'identification de cinq grands types de voies dans la ville, dont les ruelles constituent le dernier échelon (tab. 5)

Chaque type de voie a été décrypté en suivant la méthode d'analyse visuelle et séquentielle proposée par Kevin Lynch dans son ouvrage *The Image of the City* (1960). Fondée sur l'observation visuelle et sensorielle de terrain, cette méthode permet « d'identifier dans la ville des éléments qui se combinent pour former une image globale » (Panerai *et al*., 1999 : 31). Kevin Lynch s'interroge ainsi sur les qualités de lisibilité, d'identité et de mémorisation de cette image par les citadins. La réinterprétation de cette méthode dans les rues de Hồ Chí Minh Ville a notamment consisté à identifier les « parcours » (*paths*) et les tronçons les plus caractéristiques de chacun des types de voies et à en rendre compte à partir de montages visuels et graphiques.

[2] De ce point de vue, cette proposition s'éloigne et complète le classement officiel des rues, promulgué par le ministère de la Construction dans sa décision de 2007 (Số 22/2007/QĐ-BXD, *Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế*), fondé sur le critère central de la capacité de charge des voies, sans prise en compte d'autres critères, plus qualitatifs.

Tableau 5. Le classement typologique des voies composant la trame de Hồ Chí Minh Ville

Type de voie *exemple*	**Fonctions dans le réseau**	**Gabarit**	**Bâti riverain**	**Activités riveraines**	**Fréquentation**	**Adhérence**
Axe autoroutier intra-urbain						
Voie nationale	- Insertion régionale, nationale et internationale de la métropole	2 x 5 voies	- zones industrielles - bâti verticalisé - bâti périurbain bas	- grande industrie - zone logistique - logement	- population nationale - population métropolitaine	plutôt faible
Grand boulevard *đại lộ Đông-Tây*	- Insertion régionale de la métropole - Transit à l'échelle métropolitaine - Structuration des nouvelles zones urbanisées	2 x 5 voies à 2 x 7 voies	- compartiments - bâti verticalisé	- petite industrie - commerce métropolitain et local - logement	- population régionale - population métropolitaine	forte
Voie métropolitaine						
Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa	- Transit intra-urbain - Vitrines métropolitaines	2 x 4 voies	- compartiments - bâti verticalisé	- commerce spécialisé - service spécialisé - administration métropolitaine	- population régionale - population métropolitaine	moyenne
Rue commerçante principale						
Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng	- Transit dans la ville héritée - Desserte et structuration des territoires riverains - Fonctions commerciales	2 x 2 voies	- compartiments (en cours de verticalisation)	- commerce de proximité et semi-spécialisé - services de proximité - logement - administration des districts	- population métropolitaine - population des districts proches - population résidante	très forte
Rue secondaire						
Hồ Văn Huê	- Desserte à l'échelle des districts - Structuration des sous-districts et des îlots hérités	2 voies	- compartiments	- commerce de proximité - services de proximité - logements - administration des districts	- population du district - population résidante	très forte
Ruelle						
Ruelle principale	- Desserte locale - Structuration des îlots hérités et des quartiers	1 voie	- compartiments	- commerce quotidien - logements - administration locale	- population du sous-district - population résidante	maximale
Ruelle secondaire	- Desserte locale	1 voie	- compartiments	- logement	- population du quartier	maximale

Réalisation : M. Gibert, 2013.

1.1. Les axes autoroutiers intra-urbains

Les axes autoroutiers intra-urbains correspondent aux voies qui assurent l'intégration de Hồ Chí Minh Ville aux échelles régionale, nationale et même internationale. Ce premier type regroupe des voies aux statuts officiels différents, au premier rang desquelles figurent les « voies nationales » (*quốc lộ*), mais également les « grands boulevards » (*đại lộ*). Contrairement aux voies nationales, dont le tracé est circonscrit aux zones périphériques et ne pénètre pas le tissu urbain ancien, les « grands boulevards » – dont le gabarit est comparable à celui des voies nationales – permettent la desserte directe des quartiers centraux de la métropole.

1.1.1. Des fonctions de transit à la structuration de l'urbanisation locale

Les axes autoroutiers ont avant tout une fonction de « voie réseau », sans être pour autant réductibles au statut de simples voies de transit. Ils sont en effet conçus à niveau, par rapport aux territoires riverains qu'ils traversent, et leur accès ne nécessite pas l'emprunt de bretelles séparées[3]. Erik Harms analyse par exemple les nombreuses interactions qui existent entre l'axe autoroutier 22 – dit Trans-Asia (*Xuyên Á*) –, allant de la périphérie nord-ouest de Hồ Chí Minh Ville jusqu'au poste frontière de Mộc Bài débouchant sur le Cambodge, et les territoires urbains traversés (Harms, 2011). Dans le district de Hóc Môn, malgré des effets fortement déstructurants sur le tissu économique et social local, l'arrivée d'un axe autoroutier à grande vitesse n'a pas éradiqué les échanges entre les deux côtés de la voie et a même été accueillie comme un facteur de dynamisme et d'occasions économiques nouvelles par les riverains, qui y voient un vecteur de raccordement de leur district périphérique aux centralités métropolitaines, en dépit des graves accidents liés aux vitesses de circulation sur cet axe (Harms, 2011 : 155-192).

Les axes autoroutiers se qualifient en premier lieu par leur grand gabarit, puisqu'ils accueillent au moins deux fois quatre voies, ce qui permet un accès permanent aux véhicules lourds, quand les voies métropolitaines et les artères commerçantes de la ville sont fermées au passage de poids lourds durant la journée. Ils fonctionnent à double sens, avec un terre-plein central interdisant les demi-tours en dehors des zones des carrefours. Il arrive que ces axes autoroutiers, au moins dans leurs portions intra-urbaines, soient par ailleurs flanqués de contre-allées. Ces dernières sont alors réservées aux circulations de desserte et permettent d'assurer une articulation efficace entre l'axe autoroutier et les

[3] De manière générale, au Việt Nam, quels que soient le gabarit et le statut des voies, des interrelations sont toujours assurées entre ces dernières et les territoires riverains traversés, y compris sur le réseau autoroutier national, bordé d'échoppes sur la grande majorité de son parcours.

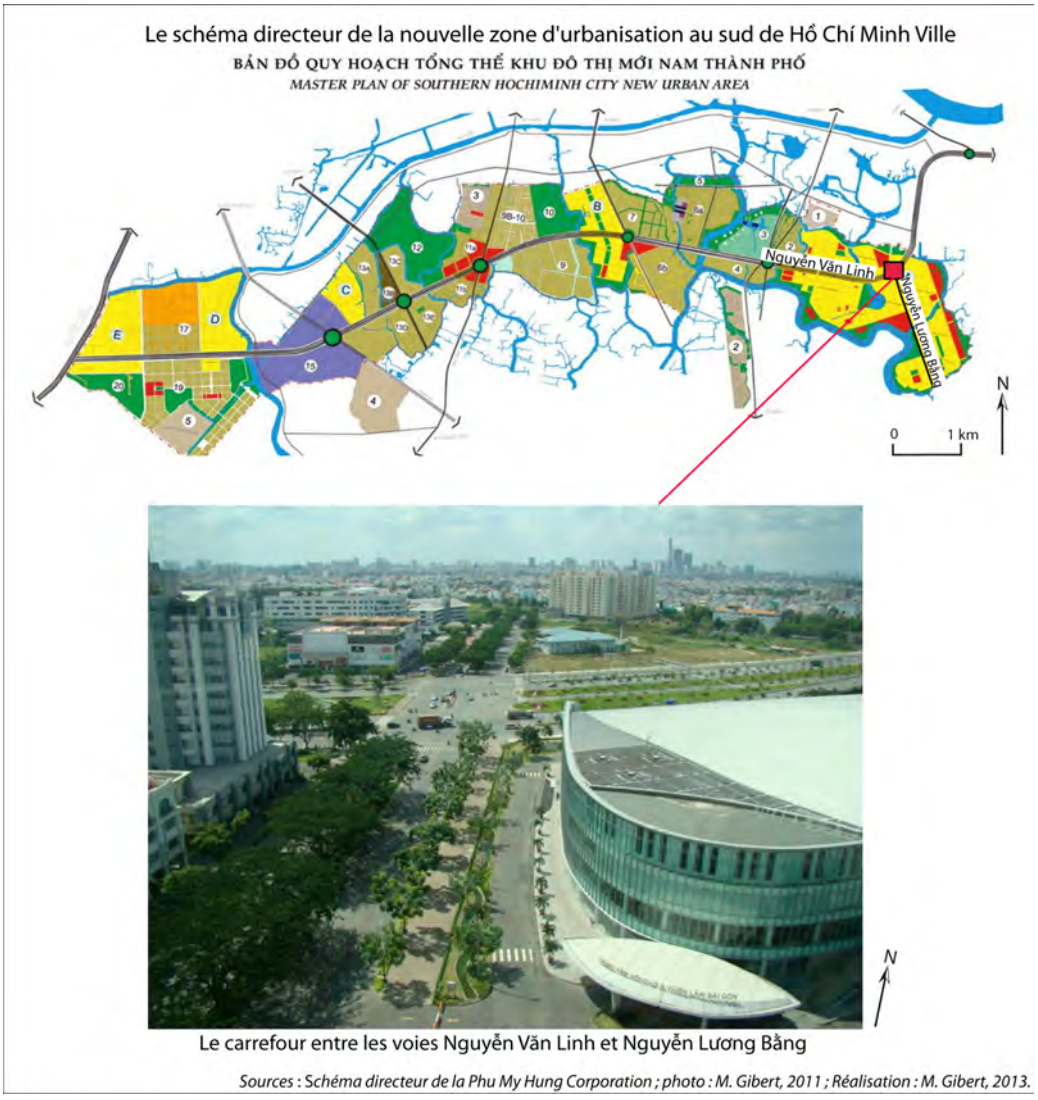
territoires riverains, sans altérer la fluidité du trafic sur la chaussée principale. L'ajout de contre-allées permet d'éviter la pratique courante, mais fort dangereuse, qui consiste pour les riverains à emprunter les bords de l'axe autoroutier à contre-sens, afin d'éviter de devoir faire un long détour jusqu'à une zone de carrefour pour se rendre à leur destination locale.

Carte 25. La localisation des axes autoroutiers intra-urbains à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui

Source : Département des Transports et des communications de Hồ Chí Minh Ville, 2010 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Les axes autoroutiers sont aujourd'hui en passe de devenir un modèle dominant de production de la voirie, notamment dans les nouvelles zones urbanisées (*khu đô thị mới*) (ill. 23). Cette évolution traduit un glissement des fonctions principales associées à ce type de voies à grand gabarit : d'axes de raccordement du réseau viaire de la ville aux réseaux régional, national et international, ils jouent également un rôle de structuration de l'urbanisation locale.

Illustration 24. Saigon South, la structuration d'une nouvelle zone urbanisée autour de la de l'axe autoroutier Nguyễn Văn Linh



L'axe autoroutier Nguyễn Văn Linh constitue la colonne vertébrale de la nouvelle zone urbanisée de Saigon South. Elle joue autant un rôle d'axe de transit, en reliant le sud de la ville aux provinces du delta du Mékong, qu'un rôle de desserte pour la nouvelle zone urbanisée. Le long de ses contre-allées ont été presque exclusivement bâtis des bâtiments de grande hauteur.

1.1.2. L'exemple du nouveau boulevard Est - Ouest (*đại lộ Đông-Tây)*,

Le grand boulevard Est-Ouest *(đại lộ Đông - Tây*[4]), qui traverse la ville d'est en ouest depuis 2011, constitue un cas exemplaire de l'ouverture récente d'axes autoroutiers au sein des tissus de la ville héritée. Ce boulevard a donné lieu à la réactivation d'un tracé ancien – qui reliait les deux centres historiques de Chợ Lớn et Sài Gòn à la période coloniale – et fut radicalement modernisé et élargi entre 2005 et 2011. Il s'agit d'un projet métropolitain emblématique pour Hồ Chí Minh Ville, discuté dès la fin des années 1990 et en partie financé par la Banque de coopération internationale du Japon. Le tracé intra-urbain de ce nouvel axe exigea l'évacuation des zones d'habitat précaire, qui occupaient les berges du canal de l'arroyo chinois jusqu'en 2005 (ill. 25), et nécessita le déplacement de plus de 6 700 foyers, en partie relogés dans des immeubles le long du boulevard[5].

Ce nouvel axe offre des séquences urbaines et paysagères variées tout au long des 20 km de son tracé, allant de l'échangeur avec la route nationale 1A à l'est, au carrefour de Cát Lái à l'ouest, traversant ainsi les districts de Bình Chánh, 8, 6, 5, 1 et 2 (ill. 25). Il passe sous la rivière Sài Gòn par un tunnel de 1, 49 km de long pour venir desservir le district 2 et la future zone de centre des affaires de Thủ Thiêm[6]. Sa largeur occupe entre 50 et 150 m selon les tronçons et compte de 2 x 4 voies à 2 x 5 voies – dans la jonction qui longe l'arroyo chinois –, et même jusqu'à 2 x 7 voies lorsqu'il traverse le district 2. Ce boulevard a été choisi comme site pour la future implantation de la première ligne de bus à transit rapide de la ville, en partie financée par la Banque mondiale.

Le tracé de ce long boulevard donne à voir des profils riverains diversifiés et de fortes différences entre ses deux côtés (ill. 25). La différence est frappante entre la rive nord du canal, qui accueille le boulevard, et la rive sud, correspondant au district 8, populaire et paupérisé, qui accueillait historiquement des fonctions artisanales, industrielles et de stockage, en lien avec la présence du canal. La rue Bến Bình Đông, qui longe le canal du côté du district 8, contraste ainsi en tout point avec le boulevard Est-Ouest et donne une idée de ce à quoi ressemblait ce boulevard avant sa modernisation.

Le tronçon central du boulevard, qui longe l'arroyo chinois jusqu'au tunnel de Thủ Thiêm, est le plus riche en termes d'héritages architecturaux. Il s'agit de la zone historique d'implantation du comptoir chinois de Chợ Lớn, dont témoigne l'alignement de

---

[4] Le « boulevard Est-Ouest » est officiellement appelé *đại lộ Võ Văn Kiệt*, du nom du premier ministre décédé en 2008, qui officia de 1991 à 1997. Cependant, ce nom officiel reste peu utilisé au quotidien, y compris dans nombre de documents d'urbanisme officiels, qui le nomment *đại lộ Đông Tây*.

[5] Parmi les foyers déplacés dans le cadre du projet, seuls 34 % furent indemnisés sous la forme d'un appartement ou d'un terrain dans les districts voisins ; les autres furent indemnisés financièrement à hauteur de 20 % de la valeur initiale du foncier (Quertamp *et al*., 2013 : 91).

[6] Le tunnel de Thủ Thiêm fut ignauré le 20 novembre 2011.

compartiments chinois anciens. Il est d'ailleurs question dans le plan d'aménagement de valoriser cet héritage architectural. Si les grands axes autoroutiers récemment instaurés dans les nouvelles zones urbanisées en périphérie sont systématiquement bordés d'un bâti verticalisé, ce n'est pas le cas ici, en raison des contraintes imposées par le tissu hérité que traverse le boulevard[7]. En revanche, les tronçons situés aux deux extrémités du boulevard Est-Ouest sont voués à être bordés par des bâtiments de grande hauteur. Ils offrent présentement des paysages périurbains en cours de lotissement, où de nouvelles constructions et des bâtiments industriels cohabitent avec des friches et des terrains agricoles.

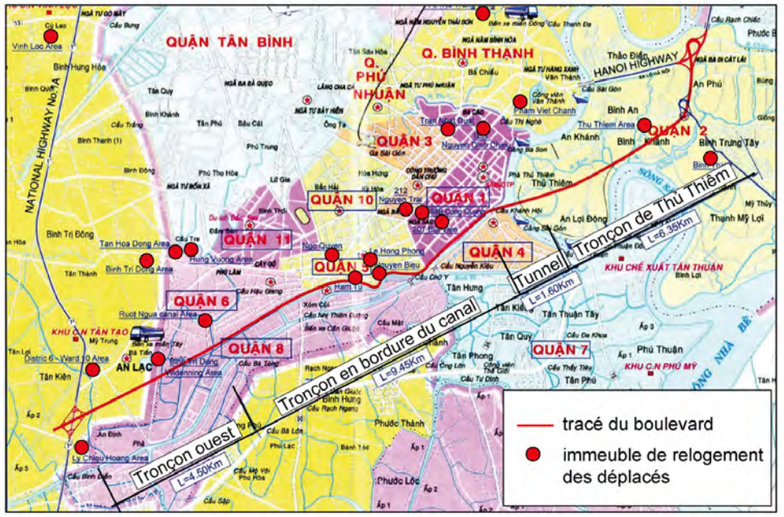
La traduction française couramment retenue de « boulevard » correspond au terme vietnamien *đại lộ* et rend bien compte des interactions qui existent entre cet axe de communication de grand gabarit et les territoires qu'il traverse et contribue à desservir. Cependant, étant donné le gabarit du boulevard et l'importance conférée à ses fonctions circulatoires, dans une ville où les grands axes font défaut, cette terminologie suscite encore débat au sein du département des Transports et des communications (DOTC) de Hồ Chí Minh Ville. Il est en effet question de l'éventuelle conversion de ce grand axe en autoroute intra-urbaine, éventuellement payante, même si les derniers résultats des ateliers de réflexion entre les différents services urbains concernés et les bailleurs internationaux tendent à privilégier pour le moment un statut de boulevard urbain structurant[8], comme en témoignent l'implantation de trottoirs et de passerelles piétonnières pour l'enjamber (ill. 26).

[7] Les négociations pour récupérer le foncier nécessaire à l'élargissement de la chaussée furent déjà très âpres, longues et coûteuses, pour ne pas envisager dans le même temps de reconfigurer le bâti riverain.

[8] Cette question fut notamment au cœur de la mission technique co-organisée par le Paddi, la Banque mondiale et différents départements de gestion urbaine de la ville-province de Hồ Chí Minh (notamment le DOTC et le Dupa) sur « le design urbain du boulevard Est-Ouest » du 4 au 8 juillet 2011.

Illustration 25. Le tracé du boulevard Est - Ouest (*đại lộ Đông -Tây*), séquences urbaines et riveraineté

Les rives de l'arroyo chinois en 2005



Le tracé du boulevard Est-Ouest à travers Hồ Chí Minh Ville

Les rives de l'arroyo chinois en 2011

Sources : Cartes du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville ; photo de 2005 : C. Gallavardin ; autres photos : M. Gibert, 2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Illustration 26. Les attributs d'un boulevard urbain : une passerelle piétonnière et la présence d'une contre-allée latérale dans le tronçon central (district 1)

Source : Photothèque des ateliers du Paddi, 2011.

En dehors de ses deux extrémités, qui le raccordent au réseau des voies métropolitaines et autoroutières, le boulevard Est-Ouest est directement relié au réseau des rues secondaires de petit gabarit, d'orientation nord - sud, ce qui laissait craindre une situation de congestion dans les carrefours, à l'image de ce qui se produit sur les grands axes de Bangkok, directement reliés à de nombreuses allées (Charmes, 2000 : 89). Pour pallier ces difficultés, dans le tronçon central le plus animé, a été conçue une contre-allée latérale, permettant de séparer les véhicules circulant sur le boulevard du trafic de « cabotage » dans les quartiers riverains (ill. 26). Cette contre-allée accueille également les deux roues, la chaussée centrale étant réservée aux véhicules à quatre roues.

1.2. Les voies métropolitaines : colonne vertébrale de la ville

Le second type de voies dans la hiérarchie du réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville correspond aux « voies métropolitaines ». Le choix de ce qualificatif cherche à rendre compte à la fois de leur importance en termes d'échelle et de gabarit, mais également en termes symboliques : les voies métropolitaines et leur bâti adjacent jouent en effet un rôle de vitrine de la modernité urbaine.

1.2.1. Des fonctions circulatoires et de vitrine métropolitaine

Ces longues voies ont pour fonction principale d'assurer des liaisons efficaces entre les différents districts de la métropole, mais plus exclusivement dans les quartiers centraux et péricentraux, alors que le tracé des axes autoroutiers reste souvent périphérique[9]. Elles sont l'héritage des « voies territoriales » historiques, nées du tracé des anciennes routes commerciales interurbaines dès la période précoloniale, dont le statut structurant fut réaffirmé par les aménagements urbains coloniaux. Elles sont aujourd'hui confortées dans leurs fonctions circulatoires par des prolongations et des élargissements. Ces grandes artères ont constitué les vecteurs fondamentaux de l'extension urbaine de Hồ Chí Minh Ville au cours de l'histoire, mais elles demeurent en nombre réduit et forment un réseau de plus en plus lâche, à mesure que l'on s'éloigne des districts centraux (carte 26). À leurs extrémités, ces voies métropolitaines sont souvent reliées aux axes autoroutiers de la ville-province.

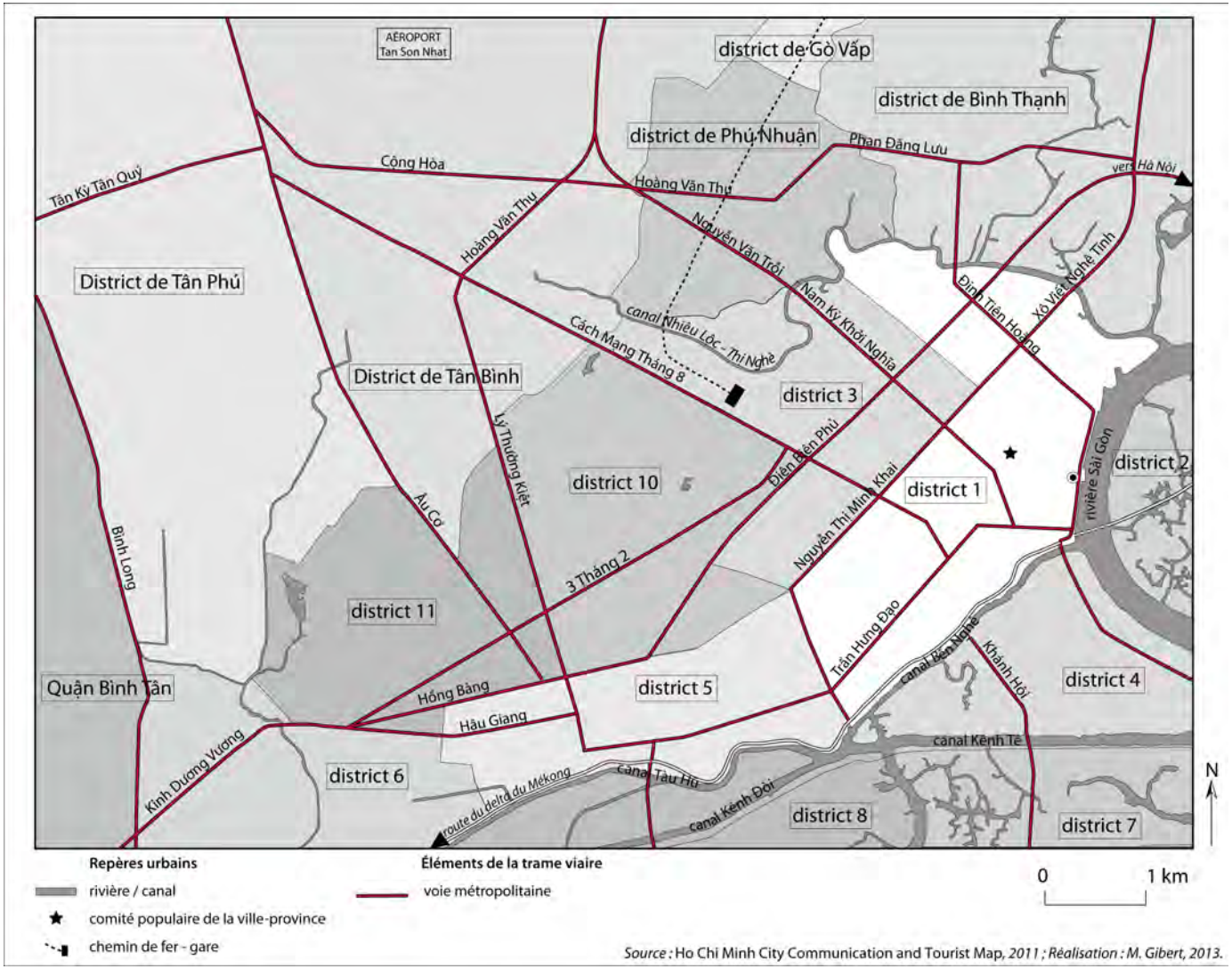
Ces voies métropolitaines ont récemment connu d'importants programmes d'élargissement et de modernisation, destinés à améliorer leurs qualités circulatoires, venant souvent porter leur nombre de voies de 2 x 2 voies à 2 x 3 voies. Hormis dans l'hypercentre, elles offrent une circulation à double-sens. Un terre-plein ou une barrière centrale y ont souvent été récemment installés afin de fluidifier la circulation. Les croisements avec les autres rues y sont marqués par un système de feux de circulation, ce qui les distingue morphologiquement des artères commerçantes et des rues secondaires. Elles sont dotées de trottoirs, qui ont souvent été élargis en même temps que la chaussée au moment des travaux de modernisation.

Le paysage de ces grandes artères est aujourd'hui transformé par la croissance exponentielle du parc automobile à Hồ Chí Minh Ville, à laquelle les travaux d'élargissement ont vocation à répondre. Alors qu'une seule voie était généralement occupée par des voitures sur l'axe Nguyễn Văn Trỗi en 2008, ce sont deux voies qui y sont entièrement dédiées en 2011, restreignant l'espace des deux-roues à une seule voie, complétée par les trottoirs largement détournés de leur fonction piétonne aux heures de pointe. La circulation des cyclo-pousse, jugés trop lents, y a par ailleurs été proscrite.

À ce rôle de réseau s'ajoute une fonction de vitrine urbaine, puisque c'est le long de ces artères que sont localisés de nombreux bâtiments officiels de la ville, comme les comités populaires de districts ou les sièges des départements des services urbains de la ville-province. Ces grandes artères ont par ailleurs des fonctions commerciales d'échelle

[9] En termes d'aménagement, le gabarit des axes autoroutiers leur est aujourd'hui préféré dans la structuration des nouvelles centralités périphériques.

Carte 26. Le réseau lâche des voies métropolitaines dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville



Source : Ho Chi Minh City Communication and Tourist Map, *2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.*

métropolitaine, comme l'accueil des concessionnaires automobiles ou de sièges d'entreprises. On y trouve en revanche de moins en moins de commerces de proximité desservant les quartiers adjacents.

Les interactions sont fortes entre la chaussée et les activités économiques riveraines, mais sans réel jeu de profondeur avec les quartiers adjacents, ce qui les différencient des rues commerçantes. Le profil architectural du bâti connaît des transformations rapides, conduisant à un processus de verticalistion, y compris des maisons-compartiments, qui figurent parmi les plus hautes de la ville, avec parfois plus de cinq étages. Ces voies métropolitaines constituent des sites privilégiés pour l'érection de tours de taille intermédiaire. Leur construction accentue encore l'effet de coupure entre le bâti riverain et les quartiers inscrits en profondeur, qui bénéficient de moins en moins d'une ouverture directe sur la voie, si ce n'est par les petites entrées de ruelles qui viennent s'y greffer entre deux bâtiments, mais de moins en moins visibles à mesure de l'élévation du bâti.

1.2.2. L'exemple de l'axe Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa

L'une des plus emblématiques de ces voies métropolitaines est l'axe Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa, qui relie l'aéroport Tân Sơn Nhất au centre historique et touristique de la ville[10] (ill. 27). L'importance de cet axe en terme d'image métropolitaine explique le soin qui a été apporté à sa mise en scène paysagère au moment de son élargissement, entre les années 2007 et 2010. Cet aménagement paysager fut complété par la perspective directe qu'il offre sur l'emblématique tour Bitexco Financial, construite en 2010-2011 dans l'axe de cette grande artère, au niveau de la rivière Sài Gòn. Le bâti riverain y apparaît composite et fait l'objet d'un renouvellement plus rapide que dans le reste de la ville, notamment en lien avec les valeurs foncières, qui figurent parmi les plus élevées de la ville.

1.3. Les grandes rues commerçantes

Le troisième type de voies identifié correspond aux principales rues commerçantes. Axes de circulation importants à l'échelle de la ville ancienne – avec des tracés longs de plusieurs kilomètres – ces grandes rues sont surtout identifiables aux fonctions commerciales qui caractérisent leurs territoires riverains. Ces fonctions contribuent à l'importante adhérence de ce type de rues (Brès, 2006 : 89) et à leur forte articulation avec les territoires qu'elles traversent et desservent.

[10] L'artère Nguyễn Văn Trỗi prend le nom de Nam Kỳ Khởi Nghĩa au niveau du franchissement du canal Thị Nghè et de l'entrée dans le district 3.

Illustration 27. Le profil riverain de l'artère Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa

Sources : Carte Google Map, 2013, Photos de M. Gibert, 2010 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

1.3.1. Des grandes rues à l'articulation entre réseau et territoire

Les grandes rues commerçantes ont une genèse et une morphologie historiquement comparables aux voies métropolitaines. Elles constituent l'ossature principale de la trame des districts lotis à la période coloniale. Ces grandes rues ont néanmoins un gabarit plus restreint que les voies métropolitaines et n'ont pas fait l'objet d'élargissement majeur ces dernières décennies, ce qui contribue à accentuer la différenciation contemporaine entre ces deux types de voies. Elles comportent au maximum 2 x 2 voies et ont souvent été transformées en voies à sens unique, notamment dans les districts centraux, afin d'y fluidifier la circulation.

Le bâti riverain y est encore majoritairement composé de maisons-compartiments, fonctionnant en interaction directe avec la chaussée. Ces compartiments commerciaux jouent un rôle d'interface avec les quartiers adjacents, à la différence des nouvelles constructions de grande échelle, qui bordent les voies métropolitaines et jouent davantage un rôle de barrière. Le trait caractéristique de ces grandes rues reste leur activité commerçante, qui contribue à créer un lien étroit entre la « rue réseau » et la « rue territoire » (Charmes *et al*., 2006). Leurs trottoirs sont souvent intégralement consacrés à l'exposition de stands de commerces, débordant directement des boutiques riveraines, ou aux emplacements de parkings à destination des motos des clients. Les boutiques des rez-de-chaussée sont directement ouvertes sur la rue, au contraire des boutiques des grandes artères structurantes de plus en plus fermées par un système de vitrine, nécessaire avec l'introduction de la climatisation.

Chaque tronçon de ces rues commerçantes s'est souvent forgé une spécialité par type de produit : l'extrémité sud de la rue Nguyễn Đình Chiểu est ainsi connue pour ses commerces de prêt-à-porter, de cartes de visite et de décorations de cérémonie. Quant à la rue Pasteur, sa partie ouest est fréquentée pour ses commerces de chaussures, alors que sa partie est compte un nombre important de papeteries par exemple. La rue Lê Văn Sỹ est connue pour ses commerces de literie. Les commerces de proximité, notamment les épiceries, sont en revanche de plus en plus réservés aux rues secondaires et aux ruelles. Ces rues commerçantes sont extrêmement animées, mais aussi de plus en plus concernées par les concurrences spatiales entre leur fonction de réseau et leur fonction de territoire.

La fréquentation de ces grandes rues commerçantes mêle ainsi la population locale, qui s'y approvisionne en produits de base au quotidien, et une population d'échelle métropolitaine, y appréciant la concentration de petits commerces spécialisés.

Illustration 28. Le profil riverain de la grande rue commerçante Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng

Source : M. Gibert, 2010 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

1.3.2. L'exemple de la grande rue Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng

La rue Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng constitue un bon exemple de ce type de grandes rues commerçantes. Cette dernière a un tracé parallèle à l'axe Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa, mais, avec ses 2 x 2 voies, son gabarit est beaucoup plus limité et ses fonctions sont également de plus en plus éloignées de celles de la voie métropolitaine qui relie l'aéroport au centre-ville.

Le tracé de la rue commerçante Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng, long de quatre kilomètres, présente des séquences urbaines différenciées, qui varient en fonction de la distance au centre historique. Le tronçon de la rue Hai Bà Trưng hérité de l'ancienne rue coloniale Paul Blanchy est aujourd'hui associé à des commerces spécialisés, ainsi qu'à des services d'hôtellerie et de restauration, liés au développement du tourisme international dans la zone. Au-delà du carrefour avec la grande rue commerçante Võ Thị Sáu, la rue Hai Bà Trưng est en revanche essentiellement associée à du commerce de proximité, notamment de nature vestimentaire.

L'illustration 28 décrypte le profil riverain de deux tronçons de cet axe commerçant, lorsqu'il traverse le district 3. Le premier est le plus éloigné du centre-ville historique et comporte un alignement de maisons-compartiments de hauteur limitée, de deux à trois étages maximum, spécialisées dans le petit commerce de matériaux de construction et d'ameublement. Le second tronçon se localise directement à l'est du canal de Thị Nghè. Les maisons-compartiments y sont plus élevées et accueillent des boutiques variées, correspondant presque exclusivement à du commerce de proximité. Ce second tronçon se trouve à proximité directe du marché de Tân Định : les grandes artères commerçantes accueillent en effet très souvent les grands marchés de district, attirant une clientèle venant de l'ensemble de la ville, notamment pour leurs spécialités, la vente de tissus dans la cas de Tân Định.

2.4. Des rues secondaires peu nombreuses

Les rues secondaires forment un réseau de plus en plus lâche à mesure que l'on s'éloigne du noyau ancien de Hồ Chí Minh Ville, où les îlots sont de plus en plus vastes. Au-delà du damier d'héritage colonial dans les districts 1 et 3, dont elles sont une composante importante, les rues secondaires constituent l'échelon le plus incomplet dans la hiérarchie de la trame viaire de la ville-province.

2.4.1. Des rues commerçantes et de desserte

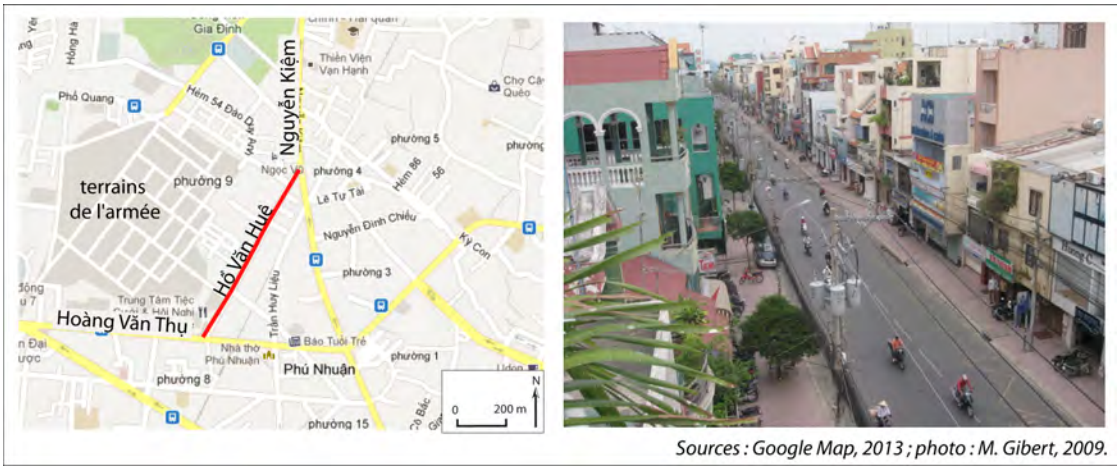
Ces rues à deux voies, bordées de petits trottoirs, accueillent à la fois des fonctions commerçantes et résidentielles. Elles assurent la desserte des quartiers des ruelles et facilitent leur articulation avec les grandes rues commerçantes ou les voies métropolitaines. Quand elles existent, ces rues secondaires jouent un rôle de centralité d'îlot important et accueillent des services publics de proximité, notamment les écoles, et des commerces du quotidien. Leur riveraineté ou leur « adhérence » est donc très importante et se rapproche de celle des ruelles, qui viennent directement s'y raccorder.

Le bâti riverain y est en général exclusivement bordé de maisons-compartiments de deux à quatre étages, excepté dans le centre historique colonial, où certaines de ces rues secondaires accueillent encore des villas, souvent converties en lieux de commerce, de restauration, ou en bureaux.

2.4.2. L'exemple de la création récente de la rue Hồ Văn Huê

La rue Hồ Văn Huê constitue un bon exemple de rue secondaire. Elle fut percée au début des années 1990, sur des terrains qui appartenaient précédemment à l'armée dans le district de Phú Nhuận. Elle a ainsi permis de mieux hiérarchiser la desserte des très vastes îlots de cette partie du district de Phú Nhuận, qui fut urbanisée pendant la guerre du Viêt Nam, en lien direct avec les activités militaires (ill. 29).

Illustration 29. La rue Hồ Văn Huê, une rue secondaire à Hồ Chí Minh Ville



Sources : Google Map, 2013 ; photo : M. Gibert, 2009.

La rue Hồ Văn Huê est représentative du profil des rues secondaires de Hồ Chí Minh Ville : elle offre deux voies de circulation flanquées de trottoirs, tout en étant bordée de compartiments jointifs de deux à quatre étages, accueillant majoritairement des fonctions commerçantes de proximité. Son ouverture au début des années 1990 a permis de mieux hiérarchiser la trame viaire du très grand îlot localisé entre les artères Hoàng Văn Thụ au sud et Nguyễn Kiệm à l'est. De nombreuses ruelles viennent s'y raccorder perpendiculairement, permettant d'irriguer en profondeur et de manière organisée les quartiers riverains.

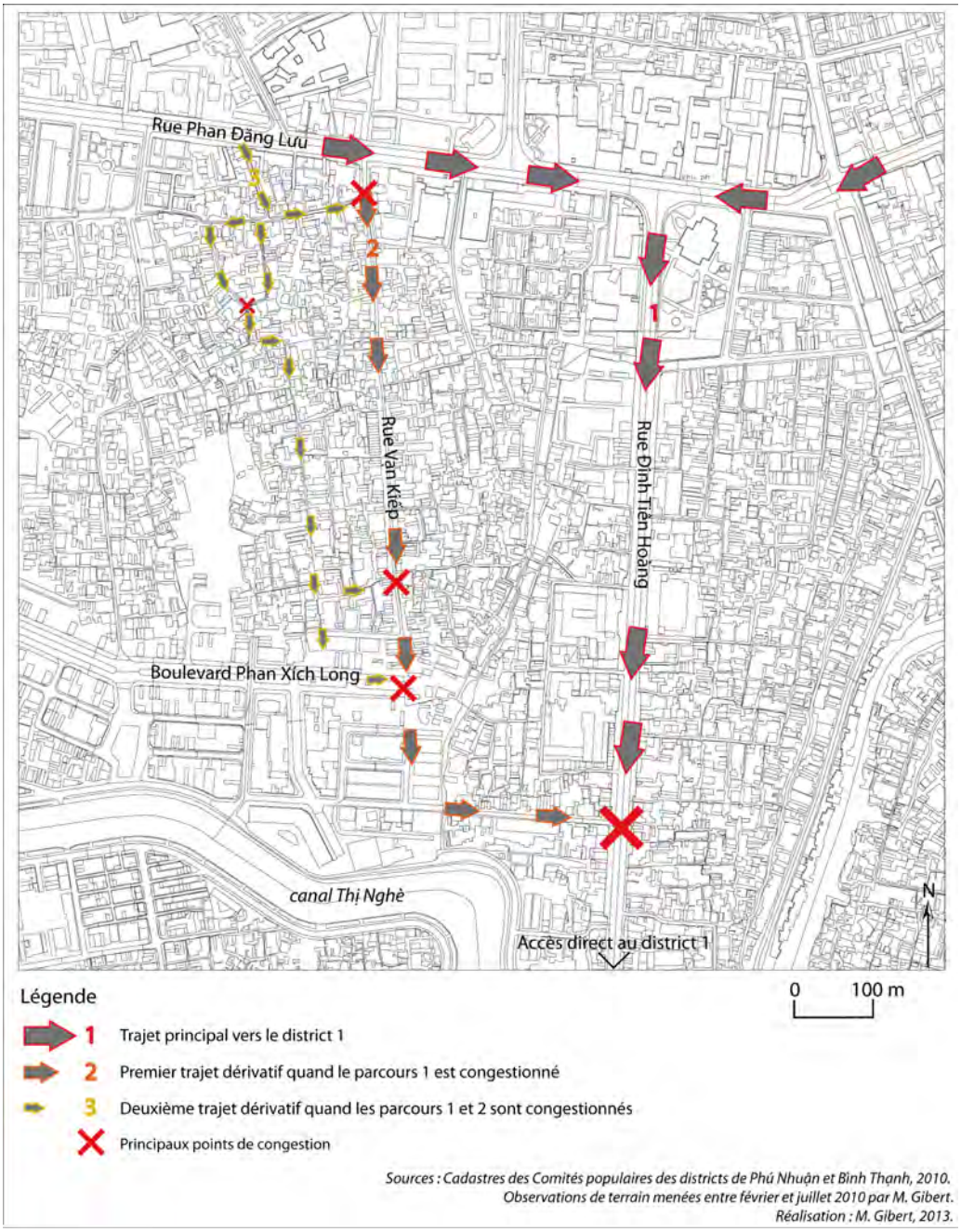
2.5. La connexion des ruelles aux différents types de voies de la ville

Les ruelles constituent enfin le dernier échelon du réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville : on peut les qualifier de voirie tertiaire ou de desserte. Inférieures à 12 m de large et sans trottoir, elles accueillent une voie unique et sont généralement accessibles aux seuls piétons et deux-roues, parfois au passage d'une voiture pour les plus larges d'entre elles. Malgré cette échelle réduite, rappelons que ces dernières représentent 85 % des voies de Hồ Chí Minh Ville et qu'elles constituent donc une ossature essentielle pour la structuration des vastes îlots et quartiers de la ville, selon une structure arborescente. Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville ont une adhérence maximale et entretiennent des rapports intimes avec les territoires riverains qu'elles traversent et structurent. Ces ruelles constituent alors de véritables « voies territorialisées ».

La hiérarchie incomplète du réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville conduit à ce que ces ruelles soient souvent directement reliées aux rues commerçantes et voies métropolitaines, ce qui multiplie la présence de petits carrefours au détriment d'un réseau de carrefours clairement hiérarchisé. Cette donnée morphologique constitue un important facteur de congestion du trafic motorisé dans la ville, en multipliant les zones de frottements, sans qu'elles ne soient régulées par la présence de feux de signalisation. Ces derniers sont en effet absents aux intersections entre les grandes artères et les ruelles.

Aux heures de pointe, quand les grandes artères sont congestionnées, les conducteurs de deux-roues empruntent les ruelles comme dérivatifs et transforment alors cette voirie locale de desserte en voirie de transit, non sans entrer en interférence avec les activités variées, notamment commerçantes, qui prennent place dans ces ruelles (carte 27).

Carte 27. Les ruelles, de la desserte au transit : exemples d'itinéraires dérivatifs autour de l'axe Đinh Tiên Hoàng (district de Bình Thạnh)



L'axe Đinh Tiên Hoàng constitue une voie d'accès majeure vers le district central 1 depuis les districts situés au nord du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè. Cet axe est souvent complètement congestionné par le trafic routier aux heures de pointe : tous les matins entre 7 h 30 et 9 h et les fins d'après-midi entre 17 h et 19 h. Cherchant à échapper à cet axe saturé, les conducteurs de deux-roues ont alors pris l'habitude d'emprunter la rue secondaire parallèle de Vạn Kiếp, ce qui pose alors de grosses difficultés de circulation dans cette rue assez étroite, surtout au niveau du carrefour entre les rues Vạn Kiếp et Đinh Tiên Hoàng, non régulé par des feux de signalisation. La situation ne cessant d'empirer, on constate aujourd'hui l'emprunt spontané de la ruelle Nguyễn Lâm et ses ramifications comme nouveau parcours dérivatif. De voie de desserte, traditionnellement dévolue à des fonctions commerçantes et domestiques, ces ruelles deviennent alors des itinéraires de transit, engendrant de nouvelles congestions et concurrences d'usages. Les zones de carrefours, emplacements les

plus stratégiques pour le déploiement de fonctions commerciales, constituent alors des zones dangereuses de plus en plus saturées. Ces tendances spontanées demandent alors à être régulées par la présence ponctuelle d'agents de circulation dans les carrefours aux heures de pointe.

Le maillage urbain de Hồ Chí Minh Ville se présente donc sous une forme globalement hiérarchisée, des axes autoroutiers intra-urbains aux ruelles. Cependant la trame viaire souffre d'un important déséquilibre entre chacun de ces types de voies : les rues secondaires y sont en particulier très peu nombreuses et les ruelles très largement surreprésentées, puisqu'elles constituent 85 % des voies de la ville-province.

Petites formes urbaines ordinaires, associées aux temporalités et mobilités quotidiennes, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville renvoient à la « miniaturisation » et à « l'intériorité » propres au tissu urbain historique de nombres de villes d'Asie-Pacifique (Clément, 2001 : 12). Il est alors intéressant de s'interroger sur les spécificités morphologiques de la structuration des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville, par rapport aux nombreux avatars régionaux de la figure de la ruelle.

2. Ruelles et trajectoires urbaines asiatiques : mise en perspective des quartiers de Hồ Chí Minh Ville

À l'interface entre les sphères publique et domestique, la figure de la ruelle est inscrite au cœur des représentations – notamment européennes – de la ville dense asiatique. Dans ses récits sur la Chine, le journaliste Albert Londres souligne avec ironie la présence des murs, qui enserrent immanquablement maisons et quartiers, donnant naissance à de mystérieux réseaux de ruelles (Londres, [1ère éd. 1925] 2011 : 103-104 et 143), dont le décor est aujourd'hui encore largement exploité dans les mises en scène cinématographiques des villes asiatiques[11]. Lieu de l'interconnaissance, et souvent de l'intime et de la vie de famille, les quartiers de ruelles – et la vie communautaire à laquelle elle donne lieu – hanta également la littérature chinoise jusqu'à la fin des années 1980[12] (Ged, 2000 : 14).

Les ruelles de Pékin, Shanghai, Séoul, Bangkok, Jakarta, Hanoi et Hồ Chí Minh Ville ont en commun leur étroitesse – initialement associée à une métrique strictement piétonne –, une composition souvent liée aux interventions d'acteurs privés et les modes de vie communautaire qu'elles accueillent. Au-delà de ces caractéristiques

[11] Récemment sont notamment sortis les films *Matin calme à Séoul* de Hong Sang-Soo (2012) ou *Hutong Days* de An Zhanjun, sorti en 2008, mettant en scène les villes à partir de leur réseau de ruelles.
[12] Le roman en trois tomes de Lao She, *Quatre générations sous un même toit*, constitue sans aucun doute le plus emblématique, mais également le récit romanesque le plus ethnographique, des œuvres littéraires sur la vie quotidienne dans les ruelles en Chine (Lao She, 1949).

partagées, ces réseaux de ruelles répondent à des logiques organisationnelles et architecturales variées, en lien avec des modes de production différenciés. L'aménagement planifié des ruelles pékinoises et shanghaiennes s'oppose ainsi aux logiques d'auto-production des ruelles de Hồ Chí Minh Ville ou des *gang* de Jarkarta, et les promoteurs à l'origine des lotissements des quartiers de *lilong* de Shanghai sont à l'opposé des initiatives individuelles dans la production, et la perpétuelle reconfiguration, des *soi* de Bangkok. Par ailleurs, les maisons à cours carrées entourées de murs des *hutong* de Pékin s'opposent à la logique d'ouverture des compartiments des ruelles de Hà Nội et de Hồ Chí Minh Ville. La visibilité de ces ruelles dans la cartographie officielle, leur degré de mise en valeur patrimoniale et touristique, les valeurs foncières et immobilières qui leur sont associées, mais également la part qu'elles représentent aujourd'hui dans le tissu urbain des villes, sont autant de critères qui permettent de différencier ces quartiers hérités d'Asie-Pacifique et de souligner la spécificité des réseaux de ruelles de Hồ Chí Minh Ville[13].

2.1. Les ruelles chinoises : des produits d'aménagement

2.1.1. La matrice géomantique des quartiers de ruelles de Pékin

Comme les axes structurants de sa trame viaire, les quartiers de ruelles de Pékin – les *hutong* – répondent aux logiques organisationnelles d'un modèle de capitale royale et de cité administrative (Clément, 1995 : 178). Les *hutong* peuvent être considérés comme une déclinaison d'échelle locale de la figure du carré, qui structure et hiérarchise l'espace urbain de la capitale[14] et « qui rempli[t] la ville comme les cases d'un jeu d'échecs » (Clément, 1995 : 180).

> « Pékin était ainsi un espace morcelé, ségrégé par le pouvoir, et cette structure se retrouvait dans l'organisation de l'habitat en *hutong*, îlots le plus souvent carrés ou rectangulaires composés de ruelles intérieures aux murs aveugles, elles-mêmes

[13] Les réseaux de ruelles des métropoles d'Asie-Pacifique ont également en commun leur remise en cause contemporaine, dans des villes caractérisées par des ruptures paysagères abruptes et la juxtaposition de formes urbaines d'échelles radicalement opposées. Les ruelles, les maisons basses individuelles et les rangées de compartiments cohabitent ainsi avec de récentes autoroutes intra-urbaines et un bâti verticalisé, souvent déconnecté du tissu urbain qui l'environne. À Shanghai comme à Bangkok, l'affranchissement d'un tissu urbain très dense est passé par la construction de voies surélevées, donnant à l'organisation des réseaux urbains une logique de juxtaposition et d'empilement. Puis le cadre du tissu urbain hérité fut définitivement dépassé par l'implantation de nouvelles centralités périphériques, à partir d'un réseau viaire formant une matrice urbaine aux échelles nouvelles. Les métropoles d'Asie-Pacifique sont alors devenues des lieux de production de nouvelles échelles du bâti et de super-infrastructures.

[14] L'anthropologue Alain Leclerc met à jour le symbolisme du système de pensée chinois à partir de l'étude de la graphie des idéogrammes où la figure du mur est présente (sous la forme d'un carré). C'est notamment le cas des caractères désignant le pays, la maison, le jardin ou le champ. Dans cette conception ancienne, la rue est considérée comme l'espace vacant entre deux murs (Leclerc, 2012).

> ponctuées par des portes en bois qui ouvrent sur des maisons à cour carrée » (Sanjuan, 2001 : 160).

David Bénazéraf évoque des îlots communautaires « quasi-privatifs », définis par rapport à « l'extérieur inconnu », qui contribue à la déconnexion de l'espace résidentiel du reste de la ville (Bénazéraf, 2010), logique à l'opposé du fonctionnement des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville, associés à leur logique d'ouverture à la rue et à leur forte polyfonctionnalité. Les ruelles des *hutong* dépassent très rarement neuf mètres de large et séparent les maisons emmurées à cour carrée (*siheyuan*), ces dernières constituant la matrice du développement de la ville à proximité du palais impérial. Les *hutong* de Pékin furent en grande partie implantés sous la dynastie mongole des Yuan (1271-1368) (Doulet, 2006 : 228) et connurent de nombreuses déclinaisons à partir de leur modèle fondateur, notamment sous la dynastie des Ming (1368-1644), qui poursuivit l'implantation d'une grille quasi standardisée de rues, de ruelles et de parcelles (Ged, 2000 : 13).

Le terme de *hutong* est une translittération du terme mongol *hottog* désignant le puits, rappelant que les communautés d'habitants étaient regroupées autour d'un puits commun (Doulet, 2006 : 228). Cette organisation communautaire viendrait d'un héritage d'organisation rurale et du système de découpage des champs cultivés (*tian*) à des fins de contrôle des populations et de leur intégration dans le système politique et des corvées :

> « Ce système s'intègre à la division des terres selon le *jingtian* "terre à puits commun" regroupant huit familles sur un carré divisé en neuf, le seigneur prélevant son impôt en nature sur la neuvième parcelle » (Clément, 1995 : 182).

Dans la Chine urbaine ancienne, la notion de « quartier » (*fangli*[15]) renvoyait ainsi à un ensemble emmuré de maisons à cour carrée, avec des portes d'accès qui étaient fermées la nuit, facilitant le contrôle des populations. L'accès à la grande rue, au-delà du mur du quartier était réservée à la pratique des élites[16] (Wu, 1999 : 69).

---

[15] Le terme *fangli* aurait d'abord désigné les quartiers fermés à l'intérieur du palais impérial (Clément, 1995 : 184)

[16] Cette conception urbaine de cloisonnement des quartiers et des fonctions urbaines s'accommoda cependant mal des modalités de développement économique que connurent les villes du sud du pays à partir de la dynastie des Tang (618-907) et surtout des Song (960-1279), où des commerces commencèrent à s'installer dans les quartiers d'habitation. « Le développement de l'économie urbaine et du commerce dans la ville et l'aménagement de réseaux de canaux intérieurs aux enceintes iront de pair pour faire éclater les murs qui enserraient les quartiers clos […]. Cette évolution accompagne le déplacement des centres politiques et économiques vers le Sud où l'aristocratie bourgeoise et marchande joue un rôle plus grand. […] À la ville austère et froide des larges artères des capitales du nord, aux quartiers emmurés, succède l'image d'une ville de commerce et de plaisir où la rue et les canaux s'animent » (Clément, 1995 : 184-186). C'est alors qu'affranchis du modèle de la capitale impériale, commerce et artisanat se développèrent dans les villes chinoises du sud en dehors des quartiers réservés, tout en gardant néanmoins une organisation par corporations (les *hang*), venant rappeler l'organisation en allées : la composition de la ville de Suzhou en constitue une éclairant exemple.

Wu Liangyong a synthétisé graphiquement les différentes échelles d'organisation de la ville de Pékin – de la ville dans son ensemble, aux pièces qui composent les maisons traditionnelles – à partir de la matrice de la forme carrée (ill. 30).

Illustration 30. Les échelles d'organisation de Pékin autour de la figure du carré

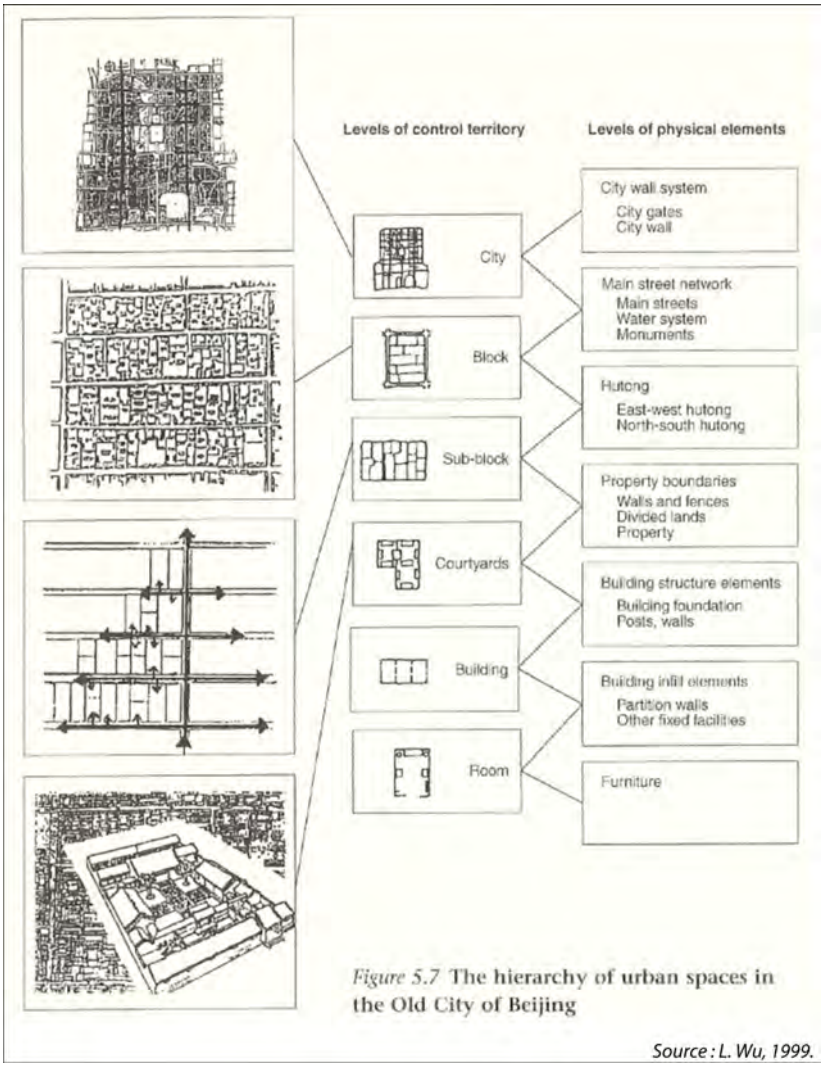


Figure 5.7 The hierarchy of urban spaces in the Old City of Beijing

Source : L. Wu, 1999.

Wu Liangyong qualifie l'organisation des *hutong* comme étant en « arêtes de poisson » : les principaux *hutong* de la ville sont en effet souvent orientés est-ouest et rejoignent les grands axes en leurs deux extrémités. Des ruelles de moindre importance viennent se connecter aux ruelles principales et irriguent ainsi le quartier de manière transversale, débouchant parfois sur des impasses (Wu, 1999 : 74).

L'organisation urbaine structurée par les quartiers de *hutong* est aujourd'hui en train de disparaître de manière radicale. Ville impériale historiquement basse, Pékin se construit aujourd'hui comme une métropole mondialisée, en voie de verticalisation, et les maisons à

cour carrée sont systématiquement remplacées par des tours d'immeubles. Françoise Ged souligne ainsi :

> « Si l'on détruisait naguère temples et palais [au fil des successions dynastiques], on les reconstruisait en en respectant le dessin originel. La matière était fraîche, mais le trait était ancien. Or, c'est aujourd'hui ce dessin même qui est brisé. » (Ged, 2000 : 15).

Seuls quelques quartiers échappent à la destruction, dans une logique de protection patrimoniale et de reconversion touristique, comme c'est le cas des quartiers de Houhai, de Nanluoguxiang ou de Shichahai. Les quartiers de ruelles de Shanghai (les *lilong*) suivent la même trajectoire contemporaine que les *hutong* pékinois, les conduisant vers une inéluctable disparition. Cette issue commune ne doit cependant pas masquer la genèse très différente de cet autre modèle de ruelle chinoise, associée à une métropole commerçante, précocement ouverte aux circuits du commerce mondial et qui fut fortement marquée dans sa morphologie – et notamment celle des ruelles – par sa rencontre subie avec l'Occident.

2.1.2. Les *lilong* de Shanghai : des opérations immobilières dans une ville ouverte sur l'étranger

Les ruelles de Shanghai ne correspondent nullement à un héritage ancien aux consonances géomantiques comme c'est le cas des *hutong* pékinois[17]. Il s'agit au contraire de produits d'aménagement pragmatiques, datés de l'époque des concessions étrangères (1842 - 1943), conçus en lien avec la vocation commerciale de la ville, où nombre de conseillers municipaux de l'époque étaient des marchands et grands propriétaires fonciers (Ged, 2000 : 20). Les *lilong* sont véritablement devenus la norme d'aménagement résidentiel dans le quartier des concessions au tournant du XX^{e} siècle, privilégiés à la fois par les promoteurs locaux et internationaux.

L'organisation en « courées », qui donne lieu à la naissance des ruelles de Shanghai – appelées *lilong* ou *longtang* –, et que l'on retrouve également dans d'autres villes du delta du Yangtze, a principalement été forgée entre 1860 et 1930, et fit « l'objet d'opérations immobilières pour une production de logements collectifs de masse », prioritairement à destination des classes moyennes et ouvrières (Sanjuan, 2006 : 56-57). Ces opérations d'aménagement répondirent au contexte d'explosion démographique durant la période des

[17] Le réseau viaire de la ville n'a d'ailleurs jamais correspondu à l'ordonnancement attendu d'une ville chinoise ; il s'inspire au contraire du lacis des canaux qui organisaient la rive occidentale de la rivière Huangpu (Ged, 2000 : 4 ; Sanjuan, 2001 : 157).

concessions étrangères à Shanghai[18], qui donna lieu à une spéculation foncière dans une ville où les marchands locaux se muèrent en promoteurs immobiliers[19] (Ged, 2000 : 17).

Le terme de *lilong* est composé de « li », désignant le voisinage, et de « long » désignant une allée étroite semi-privative. On trouve parfois également l'expression *longtang,* ou « tang » désigne un salon ; cette seconde expression insiste sur l'idée de « salon commun » joué par la ruelle dans ces quartiers fermés, lieu privé mais ouvert à l'échange public, en tout cas communautaire. Dans ce sens, les ruelles shanghaiennes, et en particulier les ruelles secondaires, sont le lieu d'une « intimité partagée » (Haeringer, 2002 : 125). Dans ce modèle d'aménagement urbain, les fonctions commerçantes sont en revanche rejetées en périphérie du quartier d'habitation, et séparent les courées résidentielles des avenues et grandes rues sur lesquelles s'ouvrent les boutiques, formant ainsi une sorte d'enceinte jouant un rôle de mur séparant la vie privative au sein du lotissement et la vie publique de la rue (Ged, 2000 : 23) (ill. 31).

Les quartiers de *lilong* sont formés de petits ensembles d'habitat collectif en série, organisés en bandes et séparés des grands axes de la ville par des murs, ponctués par quelques portes, pouvant prendre la forme de porches, où est souvent inscrit le nom du quartier[20]. Ces quartiers bas sont alors traversés par un réseau hiérarchisé de voies internes étroites, souvent complété par un réseau secondaire en peigne, au statut semi-privatif, sur lequel s'ouvrent des courettes individuelles. L'unité organisationnelle de base des *lilong* est le logement à double étage, ouvrant sur une courette orientée vers le sud et encadrée par deux ailes. Ce modèle reprend en partie l'agencement spatial des maisons rurales traditionnelles de la région shanghaienne, où une porte (*shikumen*) ouvre sur une première cour qui abrite la maison en son fond, à laquelle succède à l'arrière une deuxième cour intérieure, destinée aux activités domestiques (Sanjuan, 2001 : 157).

---

[18] La prise de Nankin par les Taiping en 1853 vit notamment affluer de nombreux habitants des provinces voisines, venus se placer sous la protection des troupes étrangères (Ged, 2000 : 17).

[19] Françoise Ged rappelle d'ailleurs que Chinois et Occidentaux ont toujours cohabité dans les concessions. Les missions religieuses occidentales faisaient ainsi partie des promoteurs et propriétaires fonciers, ces derniers étant de fait souvent étrangers, et se spécialisaient dans les transactions immobilières et les prêts hypothécaires. Les constructeurs des *lilong* étaient en revanche plutôt chinois : ils lotissaient et louaient les habitations édifiées sur les terrains en versant un affermage aux propriétaires occidentaux. Ce système favorisa ainsi une double spéculation, à la fois foncière et immobilière (Ged, 2000 : 17-18). On comptait ainsi plus de 300 promoteurs différents dans les années 1920, suite à l'extension du périmètre des concessions au début du siècle (Haeringer, 2002 : 125).

[20] Les ruelles des *lilong* ne doivent donc pas être confondues avec les ruelles très étroites et souvent en courbe que l'on peut parfois encore observer à Shanghai au-delà du périphérique, et qui sont issues d'une genèse informelle, calquée sur les cheminements suburbains.

Illustration 31. Le tissu hérité des *lilong* dans le Shanghai contemporain

Source : G. Price, 2011.

Malgré un principe standardisé d'organisation spatiale, autour d'une « trame souple et organique » (Ged, 2000 : 5) et la production sérielle de ce type de quartiers, il existe de nombreuses variantes dans la mise en œuvre de ces opérations d'aménagement. Ces variantes dépendent à la fois de la décennie de construction, de la superficie, du profil social des habitants, des influences architecturales – empruntant en général à la fois à la tradition chinoise, aux maisons rurales de la région et aux influences occidentales dans un syncrétisme de plus en plus évident au fil des décennies et des générations de *lilong*[21].

En 1949, on estime que les *lilong* occupaient 80 % de l'espace bâti à Shanghai (Haeringer, 2002 : 187). Ces derniers sont néanmoins en voie de disparition depuis les destructions massives qui marquèrent en particulier les années 1990. Tout comme à Pékin, la ville basse est vouée à la destruction et cède place à un tissu urbain métropolitain verticalisé, en rupture avec la morphologie héritée des *lilong*. Seuls quelques quartiers font aujourd'hui l'objet de réhabilitations ou de protections patrimoniales, notamment les ruelles appartenant aux « zones de développement artistiques et créatives de Shanghai », comme c'est le cas de la cité Bourgogne (Padovani, 2012). Si la morphologie du site y est bien conservée, le processus de gentrification qui est à l'œuvre ne manque cependant pas de

[21] Ce sont les « *lilong* de dernières générations », conçus dans les années 1920 et 1930 qui empruntèrent le plus aux influences architecturales occidentales, notamment aux influences de l'art nouveau ou de l'art déco (Haeringer, 2001 : 92). Les *lilong* de style le plus ancien étaient en revanche les « shikumen » – terme faisant allusion aux grandes portes qui ouvrent sur la cour intérieure des habitations – qui reprenaient largement le plan traditionnel des anciennes maisons à cour carrée. Dans ces premiers programmes de construction, l'apport occidental se limitait alors souvent au cadre réglementaire de lutte contre les incendies qui imposait une largeur minimale aux ruelles (Ged, 2000 : 25). À partir des années 1910, les plans des *lilong* sont plus aérés et desservis par une voirie plus accessible.

transformer radicalement le profil social des habitants et les fonctions du quartier. L'attrait touristique de ces quartiers de ruelles donne parfois lieu à la construction intégrale de pastiches urbains, à des fins de valorisation commerciale, dont l'exemple le plus emblématique reste le cas du quartier du Xin Tiandi (Huang *et al*., 2011).

L'organisation des ruelles de Shanghai diffère ainsi largement des réseaux de ruelles de Hồ Chí Minh Ville. Ces dernières n'ont en effet que très rarement fait l'objet d'opération de planification urbaine et sont caractérisées par un bâti riverain directement ouvert sur la ruelle, sans aucune cour ou mur intermédiaires. En ce sens, les logiques spatiales des ruelles de Hồ Chí Minh Ville se rapprochent davantage des modèles commerçants des villes à canaux du sud de la Chine, où serait né le modèle du compartiment chinois, promis à une exportation massive en Asie du Sud-Est (Viaro, 1992). Malgré des modèles morphologiques antagonistes, les réseaux de ruelles de Shanghai et Hồ Chí Minh Ville ont néanmoins en commun un modèle d'organisation sociale communautaire, qui rend leur comparaison et l'établissement de filiations intéressants, notamment en termes de modalités de contrôle politique et social.

2.2. Les écarts au modèle sinisé des anciennes ruelles de Séoul

Le site de Séoul est caractérisé par la présence de collines – jugées favorables dans les conceptions géomantiques à l'origine de l'implantation de la ville – sur lesquelles étaient localisés les réseaux de ruelles (*kolmok*[22]), ces dernières étant parfois en escalier. Le réseau viaire de la ville, qui fut à diverses reprises profondément remanié et modernisé – notamment lors de l'occupation japonaise et suite aux destructions de la guerre de Corée – était par ailleurs originellement un réseau largement piétonnier, n'empruntant que partiellement aux préceptes géomantiques chinois[23]. Historiquement, les rues de Séoul correspondaient à des allées piétonnes délimitées par les murs des propriétés riveraines.

> « La ruelle s'offre aux pas du promeneur entre deux murs aveugles. C'est là que nous touchons du doigt l'appartenance profonde de la Corée à l'aire chinoise » (Gelézeau, 1990 : 70).

[22] Les ruelles à proprement parler (*kolmok*) appartiennent de manière plus large à la classe des *soro*, voies de Séoul inférieures à 12 m de large, non pavées et sans trottoir, et souvent absentes des représentations cartographiques officielles de la ville, bien qu'elles irriguent l'ensemble du tissu urbain (Gelézeau, 1990 : 70).
[23] C'est en 1394 que Séoul devint capitale et qu'y fut fondé un noyau urbain fortifié, séparé du reste de la ville par des remparts, sur le modèle des capitales chinoises des Tang et notamment au plan en damier de Chang'an. Cet apport de la culture urbaine chinoise connut néanmoins quelques aménagements avec une orientation longitudinale et non méridienne classique, sans doute liée à la prise en compte de la rivière. Au-delà de ce noyau fortifié, le développement de Séoul s'est largement affranchi de ces conceptions géomantiques et fut structuré autour d'un réseau piétonnier.

Malgré les restructurations du réseau depuis les années 1940 – percement de grandes artères, élargissements de rues, démolition des remparts de la ville fortifiée –, des résidus du réseau hérité ont longtemps continué d'affleurer, notamment sur les flancs des collines (ill. 32). C'est dans les quartiers piétonniers des pentes que se sont installés de manière informelle nombre de réfugiés durant la guerre de Corée, dans ce qu'on appela alors les « villages de la lune » (*tal tongnae*), par référence à leur altitude (Gelézeau, 1997 : 2). Ces quartiers populaires, desservis par un réseau de venelles en escalier, sont actuellement en train de disparaître pour laisser place à des tours de logements collectifs.

Au contraire des réseaux de ruelles de Pékin et Shanghai, les ruelles des collines de Séoul étaient dépourvues de plan d'aménagement et avaient un aspect labyrinthique, caractérisé par de très nombreuses intersections en « T », ainsi que des coudes, décrochements et impasses :

> « On ne peut manquer d'être frappé par la fréquence des impasses qui forment ces accès aux maisons, tout en se demandant si ces petites rues, les plus fins rameaux de l'arbre, qui se terminent en cul de sac, ne sont pas représentées de manière incomplète comme c'est le cas sur les cartes actuelles de Séoul. Pourtant, la nature organique du réseau (trame orthogonale et non radiocentrique) et de l'espace urbain (résidence royale périphérique et non centrale), la fréquence de l'impasse dans la ville d'Extrême-Orient ainsi que la persistance de ce type de rues dans le Séoul d'aujourd'hui, tous ces éléments nous permettent de penser que ces nombreuses intersections en T étaient bien une réalité de la structure du réseau d'alors et non une incertitude cartographique » (Gelézeau, 1990 : 25).

Les ruelles serpentaient alors dans un tissu urbain composé de petites maisons individuelles aux toits de tuile, d'un seul ou deux étages, souvent en briques rouges et percées de petites ouvertures rectangulaires grillées de barreaux. Ces maisons étaient dépourvues de balcon, offrant ainsi une façade extérieure verticale et contribuant à l'impression de fermeture qui se dégage alors des ruelles (ill. 32).

Illustration 32. La morphologie du quartier de ruelles de Singondeok-tong (Séoul) en 1996, avant la rénovation de l'îlot et la disparition des ruelles

Source : V. Gelézeau, 2012.

Les ruelles de Séoul offrent ainsi un modèle morphologique intermédiaire entre les modèles chinois – répondant à des projets d'aménagement – et l'organisation des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, où les nombreux décrochements et impasses s'expliquent par la genèse informelle du réseau. Les initiatives individuelles qui en sont à l'origine les rapprochent alors d'autres réseaux de ruelles d'Asie du Sud-Est, notamment à Bangkok et Jakarta.

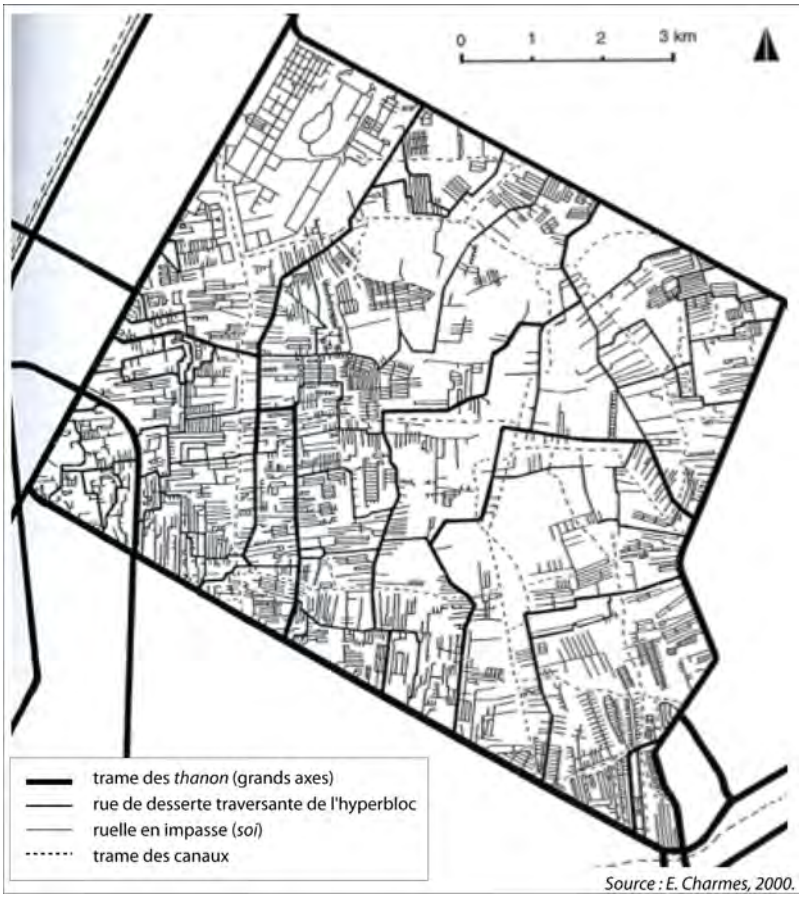
2.3. Ruelles et initiatives individuelles en Asie du Sud-Est

2.3.1. Bangkok, des canaux à la production d'une voirie terrestre incomplète

Le site deltaïque de Bangkok explique que la colonisation foncière y ait été effectuée par l'intermédiaire d'un important réseau de canaux, qui forma la trame viaire principale de la ville jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Avant cette date, seuls le quartier du palais royal et le quartier marchand chinois étaient desservis par un réseau de petites rues terrestres et de passages arborescents, nommés les *trock*, premières formes de ruelles à Bangkok. Aux canaux et aux *trocks* fut adjointe la construction de grands axes routiers (les *thanon*) à la fin des années 1940, ces derniers formant néanmoins une trame lâche et incomplète, laissant à l'écart de très nombreuses parcelles et cœur d'îlots, ce qui rend la comparaison intéressante avec le cas de Hồ Chí Minh Ville. À Bangkok en effet, seuls 6 à 7 % du foncier sont dédiés à la voirie (Charmes, 2000 : 71) et les îlots formés par le passage des grands axes s'apparentent à des « hyperblocs » – pouvant atteindre plusieurs dizaines de kilomètres carrés dans les zones périphériques de la ville (2000 : 64).

Ces grands îlots périphériques sont alors exclusivement structurés par un réseau de petites voies inférieures à 12 m de large : les *soi*, impasses résidentielles d'initiative privée venant desservir les nombreuses parcelles à l'écart de tout accès aux grands axes (carte 28).

Carte 28. L'organisation des *soi* dans l'hyperbloc de Lat Phrao (Bangkok) en 1995



En 1995, l'hyperbloc de Lat Phrao, localisé à une quinzaine de kilomètres du centre ancien de Bangkok couvrait 72 km^2 et accueillait 460 000 résidants, ce qui en fait un cas extrême. La trame des quelques rues traversantes qui desservent cet immense bloc suit globalement le réseau hérité des canaux. Les ruelles en impasses y occupent en revanche une place prépondérante. Il faut attendre la fin des années 1990 pour que ce bloc soit découpé en deux parties, par d'adjonction d'un grand axe central d'orientation nord-sud.

L'étymologie de *soi* correspond au fait de « découper en tranches fines » et le terme a longtemps désigné les petits canaux secondaires qui découpaient les rizières en Thaïlande (Charmes, 2000 : 53). Cette voirie tertiaire est le fruit de la juxtaposition de lotissements privés. Ces conditions de production expliquent que cette trame soit conçue comme un outil de valorisation foncière par les propriétaires des parcelles adjacentes et non comme une réponse aux difficultés circulatoires de Bangkok. Au maillage des grands *thanon* s'oppose ainsi la structure arborescente des *soi*, souvent en impasses. La volonté de transformer ces impasses résidentielles en voies traversantes à des fins de décongestion se heurte cependant à la somme des intérêts privés, rendant peu opérantes et fastidieuses les opérations de remembrement[24] (Charmes, 2002).

[24] L'absence de voirie publique dans ces grands îlots a par ailleurs donné lieu à l'instauration d'un marché

Les conditions de production des ruelles de la zone périurbaine de Bangkok constituent ainsi un enseignement intéressant pour penser la genèse et l'évolution des réseaux de ruelles de Hồ Chí Minh Ville, ces dernières étant également le fruit de lotisseurs privés venus combler un manque d'accessibilité, dans les zones à l'écart des infrastructures produites par les pouvoirs publics. Par ailleurs, les *soi* de Bangkok sont également des voies territorialisées, pensées dans le prolongement des logements riverains, très appropriées par les habitants, notamment pour la pratique du commerce. Ces données font des *soi* les ruelles les plus comparables au schéma présent à Hồ Chí Minh Ville, même si l'architecture riveraine diverge entre les deux villes. Les compartiments, très nombreux dans le tissu ancien de Bangkok, furent exclusivement implantés le long des grands axes et les *soi* sont ainsi bordés de maisons basses individuelles, rarement jointives, parfois même entourées de petits jardins, notamment à mesure que l'on s'éloigne des quartiers centraux.

Au-delà des *soi*, le fonctionnement spatial des ruelles de Hồ Chí Minh Ville peut être comparé à celui des petits canaux (les *khlong*) qui continuent d'irriguer la ville de Bangkok et de desservir de nombreux logements et commerces. La logique commerçante d'ouverture des habitations riveraines à ces voies de circulation fluviale est comparable à ce qui peut être observé dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville.

2.3.2. Les allées des *kampung* indonésiens : la problématique des villages dans la ville

Le terme *kampung* est polysémique dans le vocabulaire de la ville en Indonésie. Il désigne en premier lieu d'anciens villages, aujourd'hui insérés dans le tissu urbain avec la croissance de l'urbanisation, ce qui explique le recours fréquent à l'oxymore de « village urbain », expression que de nombreux auteurs appliquent à certains quartiers de ruelles vietnamiennes, notamment à Hà Nội (Papin, 1997). Le terme désigne par ailleurs l'idée d'un encadrement territorial communautaire. Mais cette expression est également associée à l'idée plus négative d'informalité et d'installations illégales de migrants ruraux dans les grandes villes comme Jakarta dans la période contemporaine[25].

La morphologie irrégulière des quartiers de *kampung* est liée à leur autoproduction et à la juxtaposition des formes architecturales qui en sont à l'origine. Leur matrice reste l'installation informelle de maisons individuelles basses et non jointives. Les ruelles qui desservent ces habitations sont alors conçues comme des espaces en creux, fruits de

---

informel de droits de passage : les propriétaires bénéficiant d'un accès direct sur un *soi* font payer le passage des propriétaires de parcelles localisées en arrière, à l'écart de toute desserte.

[25] Historiquement, les *kampung* désignaient les quartiers indigènes auto-construits, à l'écart de tout aménagement et accès aux infrastructures urbaines, durant la période de ségrégation coloniale (Dorléans, 1976 : 25).

lotissements spontanés, à la différence des *soi* de Bangkok, présents en amont de la construction des habitations :

> « The irregularity of houses make Ratmakan a collage of many vernacular forms, framed with irregular structures and dynamic pathways[26] » (Rahmi *et al*., 2001 : 124).

Les quartiers de *kampung* des villes indonésiennes présentent des formes morphologiques extrêmement variées, en lien avec leurs conditions d'émergence et leurs évolutions contemporaines. Christopher Silver les classe en fonction de leur degré d'urbanité et de leur densité de population, différenciant ainsi les *kampung* semi-ruraux, semi-urbains ou urbains, en référence au continuum rural-urbain observable dans les villes indonésiennes et d'Asie-Pacifique en général (Silver, 2008 : 131). Les allées de *kampung* forment des espaces très appropriés et sont avant tout associées à leurs fonctions domestiques et commerçantes, plus qu'à leurs médiocres fonctions circulatoires, mises à mal par les nombreux coudes et impasses formées par les allées (Rahmi *et al*., 2001 : 125).

La prépondérance des quartiers de *kampung* dans la croissance urbaine de Jakarta a poussé les autorités à lancer différents programmes de reconnaissance et de viabilisation de ces quartiers, dans les années 1970, qui consistèrent principalement à les raccorder aux différents réseaux d'infrastructures urbaines. Le plus connu de ces programmes demeure le « Kampung Improvement Program » (KIP), mis en place entre 1970 et les années 2000 par le gouvernement indonésien, avec la participation de nombreux experts et bailleurs internationaux. L'esprit de ces programmes de réhabilitation est comparable à celui récemment mis en place par les autorités vietnamiennes, dans le cadre du programme de modernisation urbaine (« Vietnam Urban Upgrading Programme »), à destination des quartiers de ruelles hérités dans différentes agglomérations du pays. La thématique de l'informalité et de la viabilisation des titres fonciers en constitue le premier point commun, avec le souci de réordonner la trame informelle et arborescente des ruelles.

2.4. Les ruelles de Hà Nội et l'héritage des corporations marchandes

La constitution du tissu urbain de Hà Nội rejoint certains aspects évoqués dans le cas de Jakarta, notamment l'intégration progressive de villages dans le périmètre de la ville, ces derniers imprimant ainsi leur trame viaire – composée d'une rue commerçante principale (les *phố*) et de ruelles (les *ngõ*) – aux différents quartiers urbains (Papin, 1997).

[26] « L'irrégularité des maisons fait de Ramakan un collage de nombreuses formes vernaculaires, encadrées par des structures irrégulières et des chemins dynamiques. »

Historiquement conçue au XI^e^ siècle comme une capitale impériale, centrée sur une citadelle protégée par un mur d'enceinte sur le modèle chinois, Hà Nội ne vit le développement de ses premiers quartiers artisanaux et commerçants qu'au XVI^e^ siècle, entre la citadelle et les berges du fleuve Rouge. Ces quartiers gardèrent longtemps un statut villageois et ne se multiplièrent véritablement à partir du XVII^e^ siècle, avec la libéralisation du commerce, activité jusqu'alors circonscrite aux marges rurales de la ville et très contrôlée par le pouvoir impérial (Papin, 2001 : 166 ; Dao, 2008 : 108).

L'urbanisation s'est initialement structurée autour de la pérennisation des marchés temporaires qui étaient organisés autour des embarcadères fluviaux, formant ainsi les toutes premières rues de la ville, le long desquelles étaient installées des maisons-compartiments. Chaque embarcadère, puis chaque rue, étaient associés à la production artisanale d'un village du delta du fleuve Rouge, et les liens entre ces villages productifs et ces nouveaux quartiers urbains demeurèrent longtemps très actifs, notamment par le système des corporations (Papin, 2001).

L'extension et la densification progressives de ces nouveaux quartiers se firent sur le modèle morphologique villageois, à partir d'une rue centrale sur laquelle vinrent se connecter des ruelles à mesure de la densification en profondeur de l'îlot : les *ngõ*, longtemps fermées la nuit par des portes. Le tracé de ces *ngõ* suivit alors souvent le tracé des anciens chemins villageois ou des digues du système rizicole, contribuant à faire du tissu urbain Hà Nội une mosaïque née de la juxtaposition d'anciennes trames villageoises, passant peu à peu du statut de « villages dans la ville » au statut de « villages urbains » (Papin, 1997 ; Pham Thai, 2010 : 93). Au fil du temps, l'intégration de ces villages à la ville s'intensifia, notamment par le retrait des portes qui fermaient les ruelles et la densification progressive des îlots, en arrière de la rue commerçante. Le réseau des ruelles principales fut peu à peu complété par un réseau de ruelles secondaires, encore plus étroites, les *ngách* (Pham Thai, 2010 : 30).

Bien que le contexte historique de production du tissu urbain de Hà Nội soit très différent de celui de Hồ Chí Minh Ville, il est intéressant de noter que, dans les deux cas, la figure de la rue commerçante a constitué une matrice pour l'urbanisation, à partir de laquelle se densifièrent les îlots, de plus en plus en profondeur, par un système de ruelles. Cette densification fut par ailleurs largement auto-produite et ne donna pas lieu à des aménagements programmés par les autorités urbaines. Sur le modèle de l'autonomie villageoise qui prévalait historiquement dans le delta du fleuve Rouge, les quartiers urbains jouirent longtemps d'une autonomie de développement.

Les ruelles sont des éléments centraux du tissu urbain hérité des villes d'Asie-Pacifique et constituent l'une des clefs d'organisation de leurs fortes densités de population. Au-delà d'une forme commune – caractérisée par son étroitesse –, les logiques d'organisation et les conditions de production de ces ruelles divergent. L'échelle d'ordonnancement de ces quartiers de ruelles est fort différente d'un cas à l'autre. Les exemples chinois témoignent de l'importance de l'échelle structurante de l'îlot, clairement délimité et muré, au sein duquel sont ensuite conçues des ruelles pour la desserte locale. Dans le cas de Bangkok en revanche, le tracé de la ruelle constitue la matrice du tissu urbain et précède le découpage des parcelles et leur lotissement. À Jakarta et Hà Nội, c'est la juxtaposition des habitations individuelles qui est à l'origine de l'ordonnancement du tissu urbain et de la formation des ruelles, sans qu'intervienne l'échelle intermédiaire de l'îlot.

Au Việt Nam, le rapport du bâti riverain à la rue est double : les grands axes et artères commerçantes principales constituent des vecteurs d'urbanisation, alors que dans la profondeur des îlots c'est la juxtaposition des parcelles – souvent intégralement occupées par des compartiments – qui produit la forme de la ruelle. Cette dernière n'est donc plus la matrice de l'urbanisation, mais un espace en creux, ce qui se vérifie dans l'analyse morphologique de différents quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville.

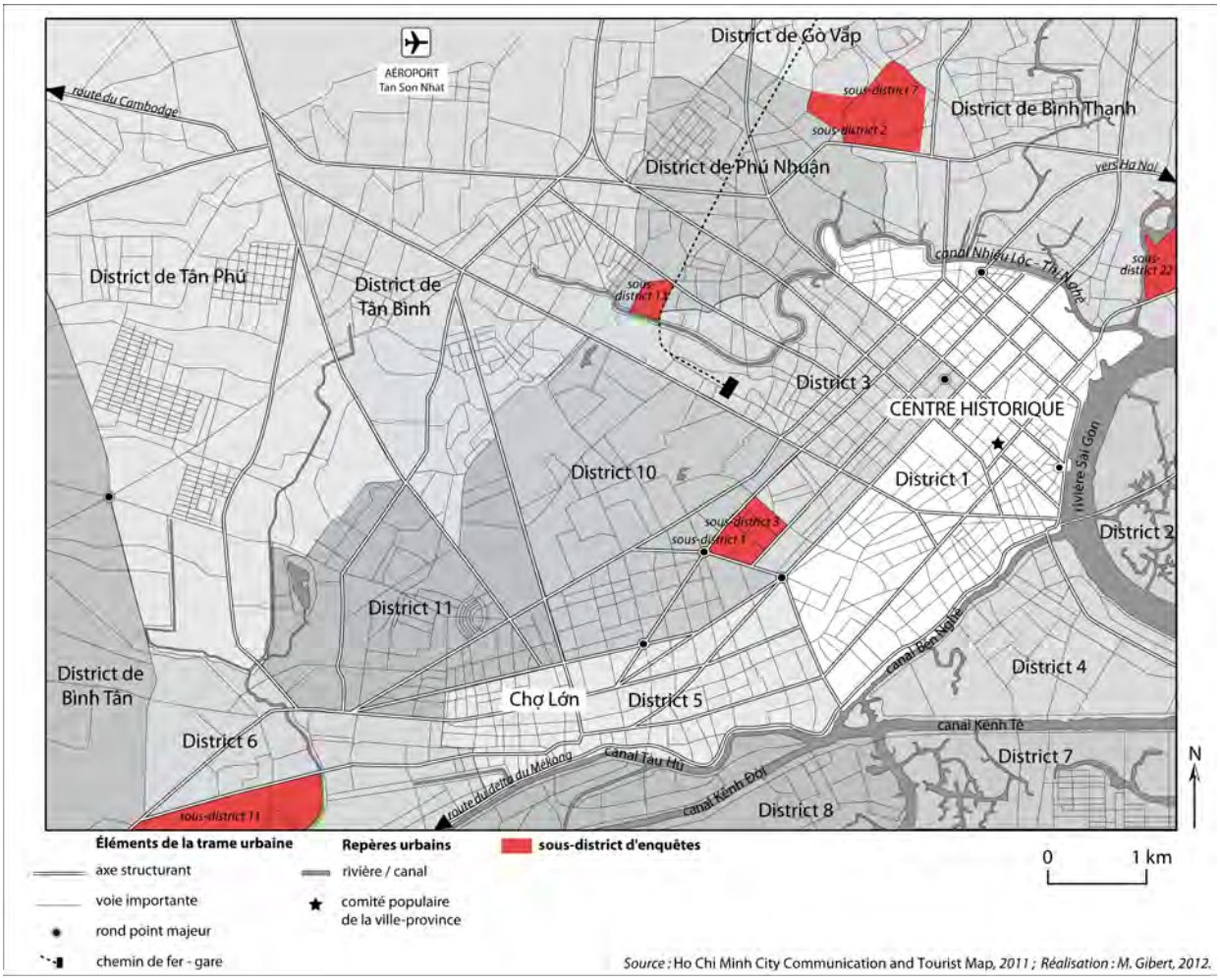
3. La structuration des quartiers de ruelles (*hẻm*) à Hồ Chi Minh Ville : une exploration morphologique comparée

Cet état des lieux sur la variété des formes de ruelles en Asie-Pacifique invite à explorer la diversité des « propriétés formelles de l'espace » (Lefebvre, 1974) des quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville, afin de chercher à en identifier les éléments structurants et les conditions de production. Il s'agit en particulier de décrypter le fonctionnement spatial du couple voirie / bâti à partir d'une étude du parcellaire de quartiers de ruelles ayant connu des trajectoires historiques et des modalités de densification diverses.

L'analyse comparative de six sous-districts du péricentre entend mettre à jour la richesse morphologique des quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville. Ces zones d'étude sont successivement présentées en fonction de leur éloignement au centre colonial et de leur temporalité de production, des plus anciennes aux plus récentes. Sont ainsi analysés et comparés les sous-districts 1 et 3 du district 3, les sous-districts 13 et 2 du district de Phú Nhuận, le sous-district 22 du district de Bình Thạnh et le sous-district 11 du district 6 (carte 29). Il s'agit de présenter la structuration d'ensemble de ces quartiers de ruelles et d'émettre des hypothèses sur leurs modalités de production. À défaut d'archives sur ces

quartiers à la genèse souvent spontanée, cette analyse s'appuie sur la comparaison de cartes anciennes, d'images satellites et d'extraits de cadastres contemporains. Ces sources sont complétées par des observations, photos et relevés de terrains.

Carte 29. La localisation des sous-districts péricentraux à l'étude



3.1. Les sous-districts 1 et 3 du district 3, des quartiers de ruelles anciens aux trajectoires historiques divergentes

Les premiers sous-districts de l'étude sont localisés dans le sud du district 3, dont la structuration d'ensemble date de la période coloniale. Les rues principales de ce district participèrent en effet à la constitution de la trame en damier qui organisait le centre colonial de Sài Gòn, bien que les sous-districts 1 et 3 se situent à la marge sud-ouest de ce dernier (ill. 33).

La confrontation de cartes historiques de différentes dates de cette partie sud du

district 3 révèle la présence des grands axes actuels Điện Biên Phủ et Lý Thái Tổ dès 1905. C'est en revanche uniquement sur la carte de 1928 qu'apparaît la rue Nguyễn Thiện Thuật et une portion de la future rue Cao Thắng, achevée sur la carte de 1942. La grande rue Nguyễn Đình Chiểu ne vient en revanche rejoindre la rue Lý Thái Tổ que sur la carte de 1964, son tracé s'arrêtant auparavant au niveau de la rue Cao Thắng. L'observation de ces cartes coloniales révèle par ailleurs que ces deux sous-districts ne furent pas durablement lotis avant la Deuxième Guerre mondiale, malgré la présence éparse de maisons individuelles sur la carte de 1942. La carte de 1964 témoigne en revanche d'une rupture morphologique forte avec les cartes précédentes, et c'est également sur cette carte que la trajectoire divergente des futurs sous-districts 1 et 3 commence à être visible.

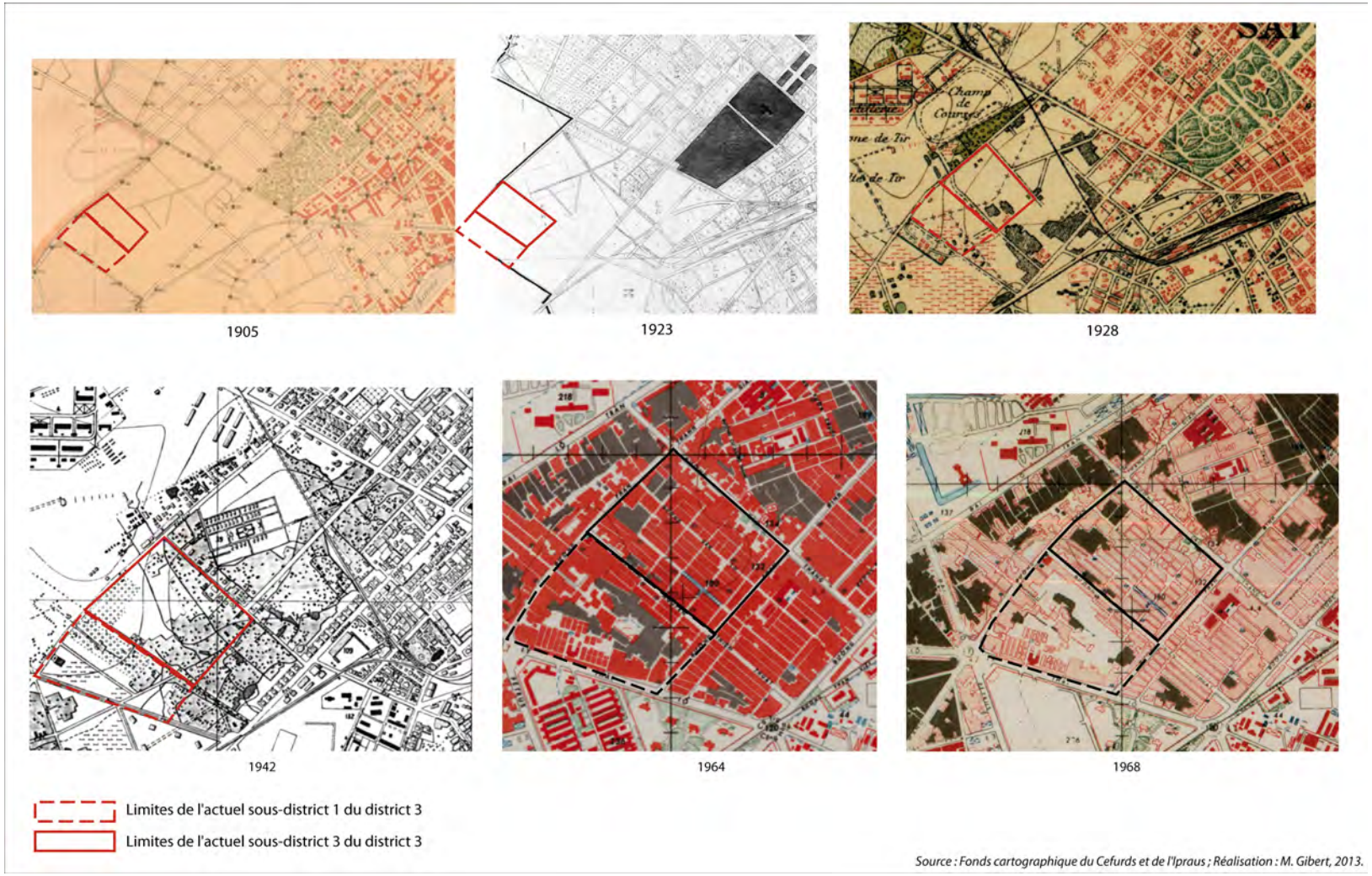
3.1.1. Le sous-district 1 du district 3, de la cité des chemins de fer à la densification informelle : un quartier précaire au cœur de la ville

Le sous-district 1 se situe à l'extrême sud du district 3 et connut une trajectoire historique particulière, du fait de l'accueil de la cité des chemins de fer (*cư xá đường sắt*), à la fin des années 1940. Cette cité se présentait historiquement sous la forme d'un village de 600 paillotes doubles, qui accueillit rapidement près de 10 000 habitants, principalement des ouvriers de la compagnie des chemins de fer (Martinie, 1948). Pensée comme une réponse provisoire à la crise du logement des années 1940, cette cité de paillotes fut implantée par les autorités coloniales sur un terrain vacant suite au déplacement d'une ancienne décharge. À ce village de paillotes sont venus s'adjoindre à la fin des années 1960 onze blocs d'immeubles collectifs, en partie financés par l'aide américaine, sous le nom de cité Nguyễn Thiện Thuật[27] (ill. 34).

Depuis son lotissement à la fin des années 1940, la cité des chemins de fer a connu un important processus de densification informelle, notamment par l'adjonction de pièces aux logements initiaux, empiétant alors de plus en plus sur l'espace viaire. Le sous-district 1 du district 3 figure aujourd'hui parmi les plus denses de la ville-province, en accueillant 15 000 résidants pour 14 ha, soit 110 000 hab./km^2.

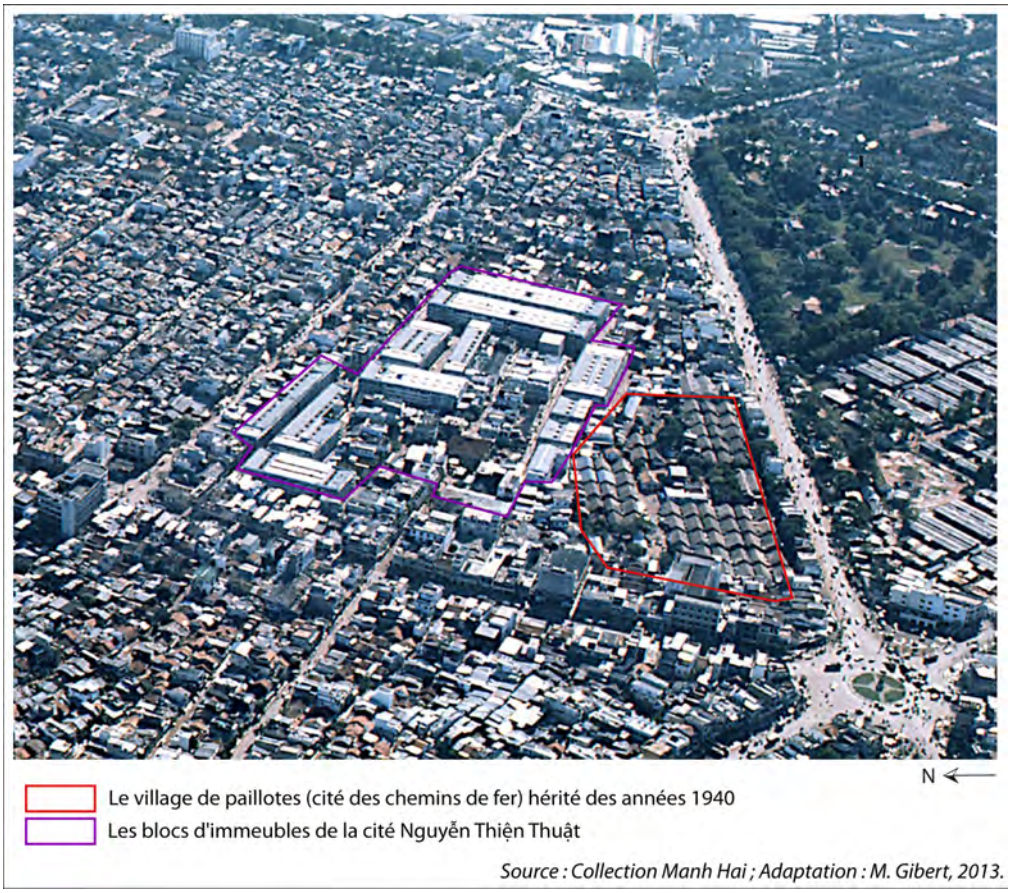
[27] Édifiés à la toute fin des années 1960, ces blocs d'immeubles ne figurent pas encore sur la carte de 1968 (ill. 32).

Illustration 33. L'évolution morphologique des sous-districts 1 et 3 du district 3, entre 1905 et 1968 : comparaisons cartographiques



Source : Fonds cartographique du Cefurds et de l'Ipraus ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Illustration 34. Une photo aérienne du sous-district 1 du district 3 en 1970



Cette photo datée de 1970, permet de visualiser la morphologie urbaine liée au « village de paillotes », qui fut établi par les autorités coloniales dans les années 1940. Pensé comme provisoire, ce quartier dédié aux ouvriers des chemins de fer a conservé sa morphologie et son bâti originel dans les années 1970. Cet héritage colonial est toujours existant aujourd'hui, associé à un quartier densifié de ruelles particulièrement précaires, en dépit d'une localisation devenue hypercentrale, à proximité des grands axes Lý Thái Tổ et Điện Biên Phủ et du carrefour structurant à sept branches (Ngã Bảy), visible au premier plan de la photo.

Cette genèse historique particulière explique la présence d'un îlot à la morphologie informelle et duelle – entre compartiments bas précarisés et blocs d'immeubles, également dégradés aujourd'hui –, dans une zone devenue centrale aujourd'hui. Si des projets de rénovation urbaine sont aujourd'hui prévus dans ce quartier – dont la valeur foncière est extrêmement importante –, il reste pour le moment un quartier précaire, caractérisé par ses ruelles extrêmement étroites – souvent inférieures à deux mètres dans le cas des ruelles de desserte –, aux tracés aléatoires présentant de nombreux coudes et décrochements[28], comme en témoigne l'extrait de cadastre présenté dans l'illustration 35.

[28] Les documents de projet émanant des autorités du district 3 qualifient en effet ce quartier de « bidonville ».

Illustration 35. La morphologie du quartier de l'ancienne cité des chemins de fer (district 3, sous-district 1)

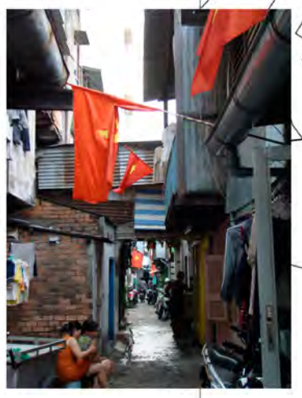
Limite du district 3 Limite du sous-district 3

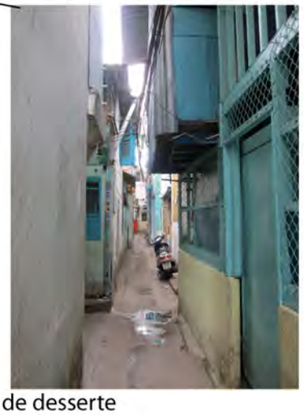
Limite du sous-district 3 Limite de la zone d'enquêtes

Zoom sur la zone d'enquêtes

Ruelles principales du quartier

Habitat précaire





Petites ruelles de desserte

Sources : Images aériennes Google Earth, 2012 ; Cadastre du Comité populaire du district 3, 2010 ; Photos : M. Gibert, 2010 et 2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Le bâti riverain des ruelles du sous-district 1 du district 3 est aujourd'hui constitué de compartiments précaires – dépassant rarement un étage, ou même de plain-pied – dont les matériaux de construction alternent briques, béton et matériaux de récupération. Les toits de tôle y sont encore fréquents, ce qui contraste fortement avec le bâti des quartiers des alentours. Les parcelles oblongues qui accueillent ces compartiments sont extrêmement étroites et assez peu profondes. La petite taille des parcelles et des logements a ainsi conduit les habitants à avoir recours à des extensions de leurs logements, sous forme de balcons et d'encorbellements au niveau du premier étage. Ces ajouts participent alors à l'impression d'étroitesse et d'obscurité des ruelles de desserte, parfois couvertes dans certaines portions.

Illustration 36. Les différents tissus urbains constitutifs de l'ancienne cité des chemins de fer

La morphologie de ce quartier est composé d'un tissu régulier extrêmement densifié, organisé autour d'un axe principal – mais néanmoins devenu très étroit – le long duquel viennent se greffer perpendiculairement des compartiments jointifs, avec des ruelles secondaires en arêtes de poissons, orientées dans la même direction. Certaines zones sont en revanche organisées de manière beaucoup plus aléatoire et présentent des compartiments de formes plus diverses, témoignant d'une densification informelle.

Ces caractéristiques morphologiques vont de pair avec de très fortes densités de population : il n'est pas rare de rencontrer dans ce quartier des familles élargies d'une dizaine de personnes, vivant dans des compartiments de moins de 20 m^2. Ces données expliquent alors le très fréquent débordement des activités domestiques dans l'espace de la ruelle. Ces occupations de l'espace public sont souvent devenues pérennes au fil du temps et contribuent encore davantage au rétrécissement des ruelles, parfois difficilement praticables, même en moto.

3.1.2. Le sous-district 3 du district 3 : un quartier planifié de ruelles commerçantes

La période de lotissement du sous-district 1 du district 3 sous sa forme actuelle date également du début des années 1960, période à laquelle les logements en dur y dominent déjà. On peut supposer que l'aménagement de la zone eut lieu au moment de la finalisation du tracé de la rue Nguyễn Đình Chiểu, qui dicte l'orientation générale du réseau viaire du sous-district : les ruelles principales du quartier viennent s'y connecter perpendiculairement et les ruelles secondaires sont strictement parallèles à l'axe Nguyễn Đình Chiểu, comme le révèle l'extrait de carte de 1964.

L'alignement parfaitement régulier du bâti le long des ruelles témoigne du rôle de matrice qu'a joué le maillage de ruelles principales et secondaires dans ce sous-district, dont la trajectoire historique est très différente du sous-district 1 voisin. Certains quartiers anciens de ruelles sont en effet le fruit d'un aménagement ordonné. La proximité de ce quartier aménagé et du quartier informel riverain constitue par ailleurs une bonne illustration de l'imbrication à l'échelle locale des formes planifiées et spontanées, caractéristique majeure de l'urbanisation de Hồ Chí Minh Ville.

Ce sous-district, qui prend souvent le nom de Bàn Cờ – du nom du marché local – dans le langage courant, est donc tout à fait représentatif des quartiers de ruelles au tissu régulier, avec un réseau viaire local bien hiérarchisé. Les ruelles principales font sept à huit mètres de large en moyenne, contre trois à quatre mètres pour les ruelles secondaires. La ruelle centrale et traversante de Bàn Cờ est suffisamment large pour accueillir des stands de vente, installés de façon pérenne au centre de la chaussée : ces derniers sont visibles sur l'extrait de cadastre proposé par l'illustration 37.

Le bâti riverain est exclusivement en dur et les maisons-compartiments de ce quartier comptent aujourd'hui plusieurs étages, deux ou trois en moyenne dans les ruelles secondaires et parfois jusqu'à cinq sur les ruelles principales. Cette élévation générale du bâti, rendue possible par la largeur assez importante des ruelles, n'empêche cependant pas l'ajout de balcons et d'encorbellements au premier ou deuxième étage des maisons (ill. 37).

Illustration 37. La morphologie du quartier de ruelles de Bàn Cờ (district 3, sous-district 3)

Limite du district 3 Limite du sous-district 1

Limite de la zone d'enquêtes

Limite de la zone d'enquêtes

Ruelles principales

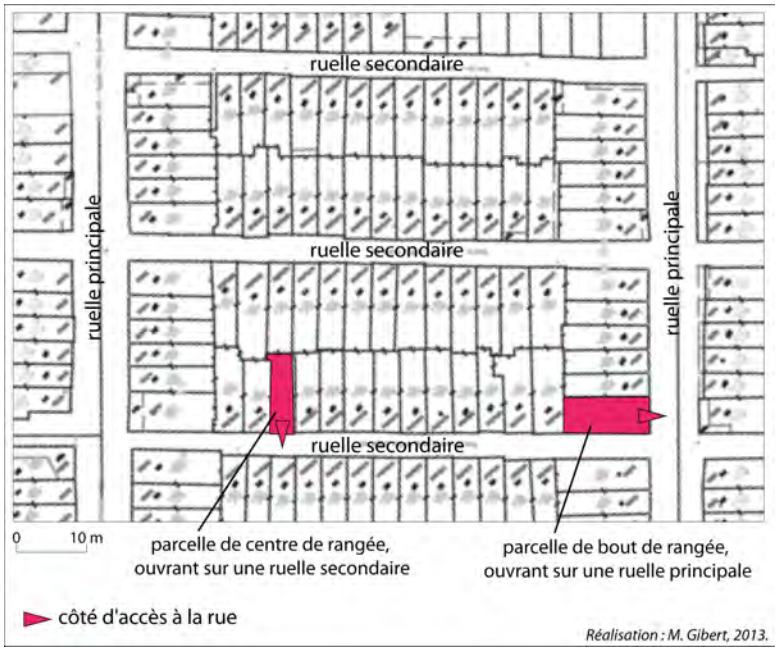
Ruelle intermédiaire

Ruelles secondaires

Entrée de la ruelle-marché de Bàn Cờ

Sources : Images aériennes Google Earth, 2012 ; Cadastre du Comité populaire du district 3, 2010 ; Photos : M. Gibert, 2010 et 2011; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Illustration 38. L'organisation régulière du parcellaire dans les ruelles du quartier de Bàn Cờ



Les parcelles sont toutes de forme comparable et dessinent des rectangles d'environ quatre mètres sur dix; elles sont orientées perpendiculairement à la voie sur laquelle elles ouvrent. Les parcelles situées au centre d'une rangée ouvrent ainsi sur le réseau de ruelles secondaires, alors que les parcelles situées en bout de rangée sont orientées perpendiculairement aux précédentes, de façon à ouvrir sur le réseau de ruelles principales. Cette organisation morphologique témoigne du souci de maximiser les ouvertures sur la voirie et d'éviter la présence de murs aveugles le long des ruelles au potentiel économique le plus important.

Les ruelles du sous-district 3 du district 3 sont densément occupées par les activités commerçantes qui fondent l'identité de ce quartier, dont l'élément de centralité principale est la ruelle traversante de Bàn Cờ, entièrement fermée à la circulation motorisée et consacrée à l'accueil d'un marché quotidien, dont la zone de chalandise déborde largement les limites de l'îlot. Les autres ruelles principales accueillent également quotidiennement des stands plus ou moins pérennes de restauration et de vente. Les ruelles secondaires, plus résidentielles, sont néanmoins souvent occupées, notamment le matin, par l'accueil de petits commerces temporaires, ce qui contribue à en réduire la surface circulatoire.

3.2. Les sous-districts 13, 2 et 7 du district de Phú Nhuận : des vastes îlots mal desservis aux réaménagements récents de la trame

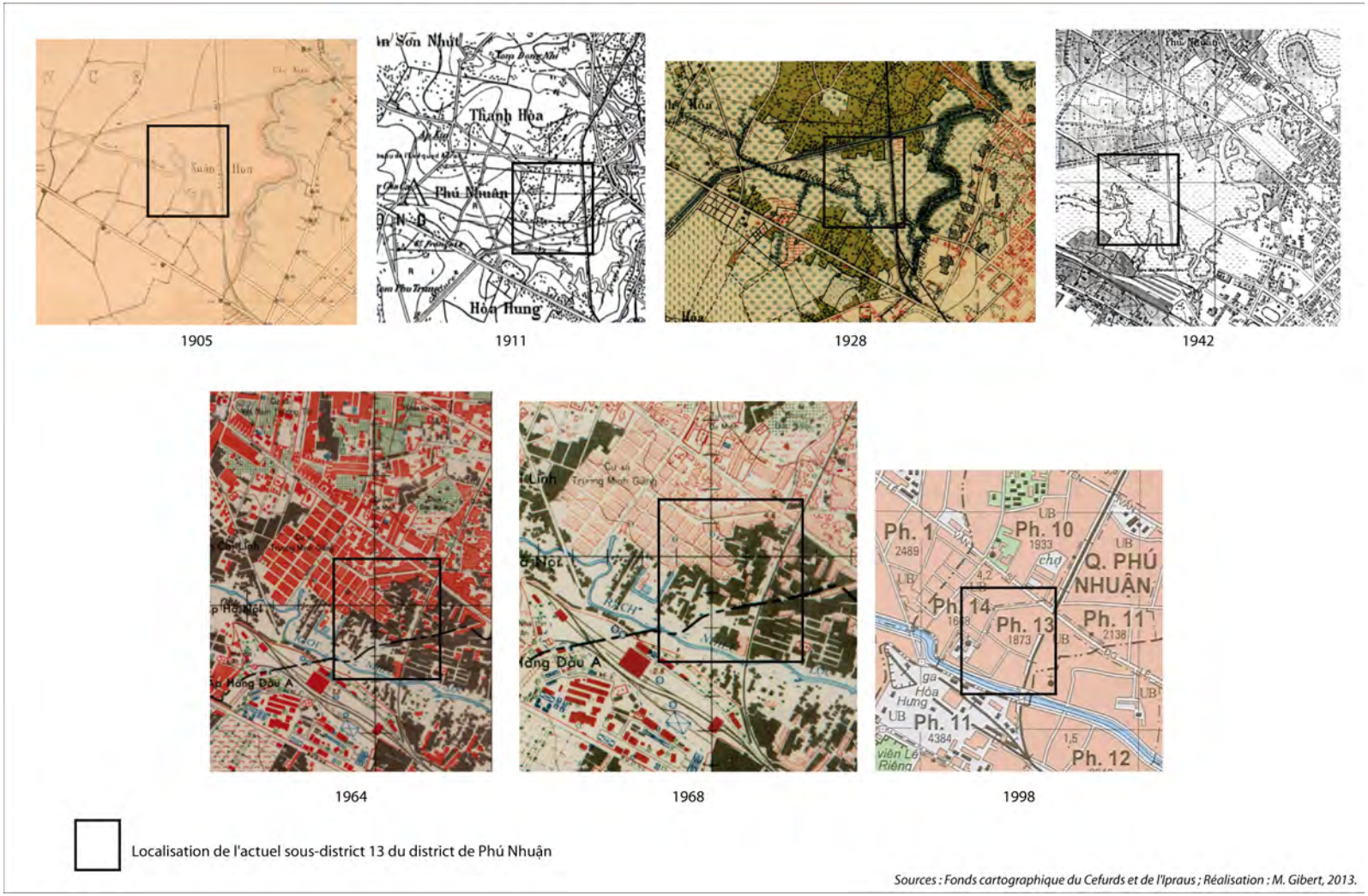
Le district de Phú Nhuận se trouve aujourd'hui en situation de centralité et sa densité de population compte parmi les plus importantes de la ville-province, avec 35 990 hab./km^2 en moyenne en 2011 (*Statistical Yearbook Ho Chi Minh City*, 2011 : 23). Son aménagement et son urbanisation furent postérieurs à la période coloniale, en raison des nombreux marécages que comptait la zone.

C'est l'actuelle grande rue commerçante de Phan Đình Phùng - Hai Bà Trưng – voie de commerce pré-colonial, revalorisée par les autorités coloniales à partir de 1870 pour en faire un grand axe d'accès à la ville par l'est (Nguyễn Đình, 1993 : 106) – qui fut le premier catalyseur de l'urbanisation de la zone, comme en témoigne l'extrait de carte de 1928 (ill. 39). L'actuel axe Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa joua le même rôle structurant pour l'urbanisation à partir des années 1930. Le district de Phú Nhuận fut donc précocement structuré par la présence de ces deux grands axes qui jouèrent un rôle de matrice urbanisante. Entre ces grands axes, la trame secondaire est restée lacunaire, et le district de se caractérise par de très grands îlots et d'importants quartiers de ruelles, souvent fondés à partir d'anciens noyaux villageois.

C'est au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale que furent entrepris les premiers travaux de drainage permettant l'urbanisation du district en arrière des grands axes, comme en témoigne l'évolution du bâti entre les cartes de 1942 et 1964 (ill. 39). De vastes zones restèrent cependant longtemps à l'écart de ce processus d'urbanisation, notamment à proximité du canal de Nhiêu Lộc - Thị Nghè. Les cartes de 1964 et 1968 précisent en effet, par la présence de nombreux figurés gris, l'existence massive d'habitations précaires en bois dans la zone qui correspond à l'actuel sous-district 13.

Le sous-district 2 est par ailleurs longtemps resté à l'écart de tout lotissement, en raison de son caractère marécageux et insalubre (ill. 40). Il faut en effet attendre les années 2000 pour que le quartier de Phan Xích Long voit le jour, après un grand programme d'assainissement de la zone. Ce quartier récent contraste par sa morphologie avec les quartiers denses de ruelles, localisés juste au nord, dans le sous-district 7 voisin.

Illustration 39. L'évolution morphologique du sous-district 13 du district de Phú Nhuận entre 1905 et 1998 : comparaisons cartographiques



3.2.1. Le sous-district 13 du district de Phú Nhuận : entre héritage villageois et structuration par le canal Nhiêu Lộc

La zone d'étude définie dans le sous-district 13 constitue un îlot de 12 ha – pour environ 10 000 habitants –, délimité au sud par le canal Nhiêu Lộc, à l'est par la ligne de chemin de fer, au nord par la grande rue commerçante Lê Văn Sỹ et à l'ouest par la grande ruelle 491 Huỳnh Văn Bánh. Cet îlot, innervé par un important réseau de ruelles, est globalement orienté et organisé en fonction de la présence du canal au sud (ill. 41)

Les ruelles principales de la zone, au tracé rectiligne, sont toutes connectées perpendiculairement au canal, même si l'on observe également deux ruelles traversantes – d'envergure un peu moins importantes – orientées est-ouest, reliant la voie de chemin de fer à la ruelle 491 Huỳnh Văn Bánh. Ces dernières sont en revanche caractérisées par des décrochements sur leur parcours.

Illustration 40. L'évolution morphologique des sous-districts 2 et 7 du district de Phú Nhuận entre 1909 et 1998

Localisation de l'actuel quartier de de Phan Xích Long

Le lotissement progressif du quartier de Phan Xích Long (sous-district 2 du district de Phú Nhuận) durant les années 2000

Sources : Fonds cartographique du Cefurds et de l'Ipraus, archives Google Earth ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

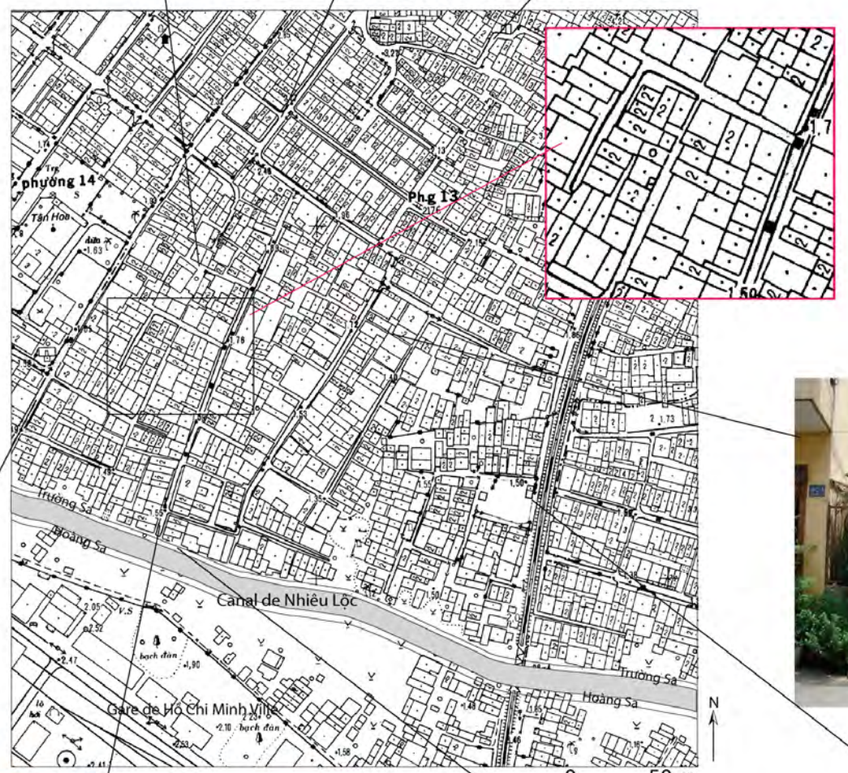
Illustration 41. La morphologie du sous-district 13 du district de Phú Nhuận

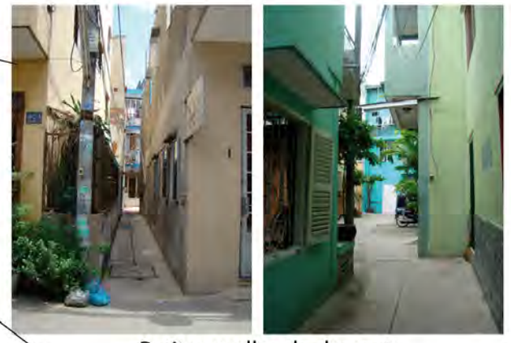
Limite du district de Phú Nhuận Limite du sous-district 13

Limite du sous-district 13

Limite de la zone d'enquêtes

Ruelles secondaires et/ou en décrochement





Petites ruelles de desserte

Ruelles principales

Bords du canal Nhiêu Lộc et de la voie ferrée

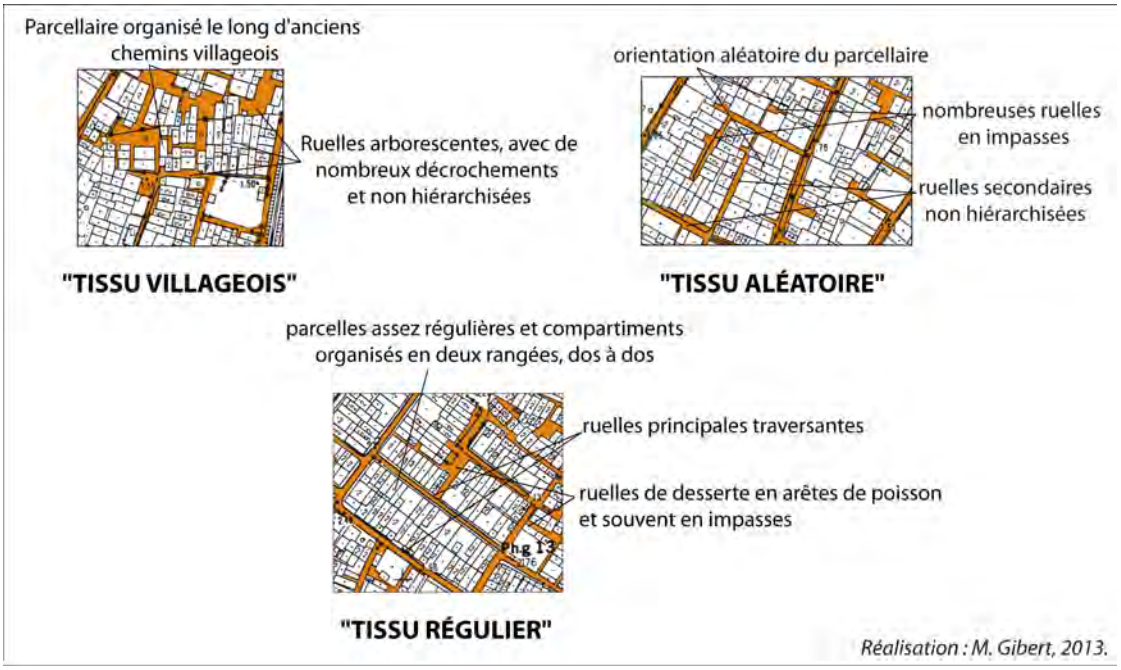
Sources : Images aériennes Google Earth, 2012 ; Cadastre du Comité populaire du district de Phú Nhuận , 2010 ; Photos : M. Gibert, 2010 et 2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

La trame viaire de ce quartier est peu hiérarchisée et très arborescente. Les ruelles traversantes demeurent en particulier peu nombreuses en cœur d'îlot, au bénéfice de ruelles secondaires, de desserte et en impasse. Les parcelles riveraines sont globalement orientées de manière assez aléatoire, même si l'on peut repérer l'émergence de certaines rangées de compartiments de type régulier au cœur de la zone. L'organisation aléatoire des parcelles est un héritage du tissu villageois préexistant.

La multiplication de petites ruelles de desserte est alors nécessaire pour accéder aux habitations ne donnant pas sur les ruelles principales et secondaires. Ces petites ruelles, au tracé très souvent contrarié, sont un héritage des anciens chemins vicinaux, caractéristiques des villages de forme auréolaire de la zone avant son urbanisation et sa densification. Ce réseau de ruelles est souvent qualifié de « labyrinthique », par les habitants comme les autorités du sous-district, qui entreprennent actuellement des travaux de rationalisation du parcellaire et de la voirie locale.

La juxtaposition de différents types de tissus et le manque de hiérarchie de la voirie locale traduisent bien l'informalité qui a présidé au lotissement d'une zone longtemps délaissée pour son caractère marécageux (ill. 42). Cette zone villageoise, à proximité directe du centre-ville historique, fut radicalement densifiée au début de la période dite « américaine » de la ville, dans les années 1960. Cette urbanisation ne fut cependant accompagnée d'aucun plan d'aménagement. La densification fut uniquement structurée par les anciens noyaux villageois présents au cœur de la zone et le tracé du canal au sud.

Illustration 42. Les différents tissus qui composent le sous-district 13 à Phú Nhuận



L'habitat riverain de ce sous-district est très majoritairement composé de maisons-compartiments, de différents styles architecturaux et de différentes époques. Les maisons-tubes les plus récentes de trois ou quatre étages côtoient ainsi des compartiments à un seul étage et plus anciens, parfois pourvus d'une courette privative à l'avant. La plupart de ces compartiments sont dotés de balcons et encorbellements au niveau du premier étage, accentuant l'effet d'engorgement des ruelles les plus étroites de la zone.

3.2.2. Les sous-district 2 et 7 du district de Phú Nhuận et la création du quartier de Phan Xích Long

Le sous-district 7 du district de Phú Nhuận présente des caractéristiques morphologiques comparables à celles du sous-district 13 : de vastes îlots desservis par des ruelles aux tracés contrariés, liés à l'informalité de leurs conditions de production.

Les ruelles principales et traversantes y font largement défaut, notamment en cœur d'îlot. La zone est alors exclusivement desservie par des ruelles étroites, présentant de nombreux coudes et décrochements (ill. 43). Le cœur de l'îlot se trouve ainsi en situation d'isolement par rapport aux abords des grands axes de Phan Đăng Lưu ou Phan Xích Long, et de la rue secondaire commerçante et très passante Vạn Kiếp. Comme dans le sous-district 13, ces caractéristiques sont liées à la densification spontanée de la zone au début des années 1960, à partir de noyaux villageois et d'anciens chemins vicinaux.

Même la présence de la rue Vạn Kiếp, au tracé nord-sud rectiligne, ne contribue pas réellement à structurer la zone, caractérisée par un tissu que l'on peut qualifier de « villageois ». Les densités locales de population y atteignent par ailleurs des valeurs très élevées, parmi les plus importantes de la ville-province.

Illustration 43. La morphologie du quartier de Phan Xích Long (sous-district 2) et du sud du sous-district 7, district de Phú Nhuận

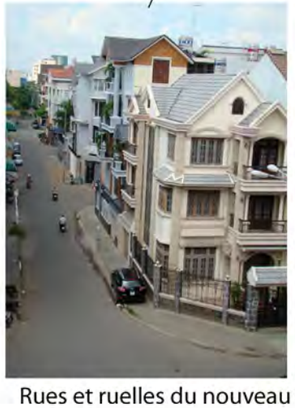
Limite du district de Phú Nhuận
Limite du sous-district 2
Limite du sous-district 7

Zooms sur le quartier de Phan Xích Long (district 2) et le sud du sous-district 7

Ruelles principales

Ruelles secondaires et de desserte

La rue Vạn Kiếp



Rues et ruelles du nouveau quartier de Phan Xích Long

Le boulevard Phan Xích Long

Sources : Images aériennes Google Earth, 2012 ; Cadastre du Comité populaire du district de Phú Nhuận, 2010 ; Photos : M. Gibert, 2010 et 2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Les parcelles de ce sous-district sont orientées de manière aléatoire et l'habitat présente des formes assez variées : les compartiments y côtoient encore de petites maisons d'origine rurale sans étage (ill. 44).

Illustration 44. Le palimpseste architectural du sous-district 7 de Phú Nhuận et l'affleurement de maisons rurales au cœur des quartiers de ruelles

Source : M. Gibert, 2013.

La construction de ces maisons de style rural précède l'urbanisation et la rapide densification de la zone dans les années 1960 et 1970. Elles se démarquent par leur absence d'étage et leur toit en pente, à l'inverse des maisons-compartiments au toit plat. Elles n'occupent pas la totalité de leur parcelle et certaines possèdent encore une cour, ou même un petit jardin, à l'avant. Lors des entretiens, les habitants de ce sous-district furent très nombreux à évoquer la présence de jardins dans le secteur, jusqu'à une période de densification récente.

La morphologie héritée de ce sous-district contraste fortement avec celle du sous-district 2 riverain, localisé entre le canal Thị Nghè et le récent boulevard Phan Xích Long. Longtemps marécageuse et vierge de toute urbanisation, la zone fut aménagée au début des années 2000 et organisée à partir d'un réseau viaire hiérarchisé (ill. 40).

Le plan d'aménagement retenu se présente sous la forme de petites rues secondaires d'une quinzaine de mètres de large, qui relient le boulevard central Phan Xích Long au canal, et de grandes ruelles d'environ 10 à 12 m de large, dont le tracé est perpendiculaire au boulevard, et qui assurent la desserte locale. Le tissu ainsi produit est régulier, avec des rangées doubles d'habitations, organisées dos-à-dos et un maillage orthonormé de la voirie.

Le bâti est souvent constitué de villas le long des rues et de compartiments jointifs d'au moins trois étages le long des ruelles. L'ensemble de la zone est desservi et facilement accessible, contrastant fortement avec les très vastes îlots non structurés du sous-district 7.

3.3. Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh : un tissu urbain récent, informel et composite

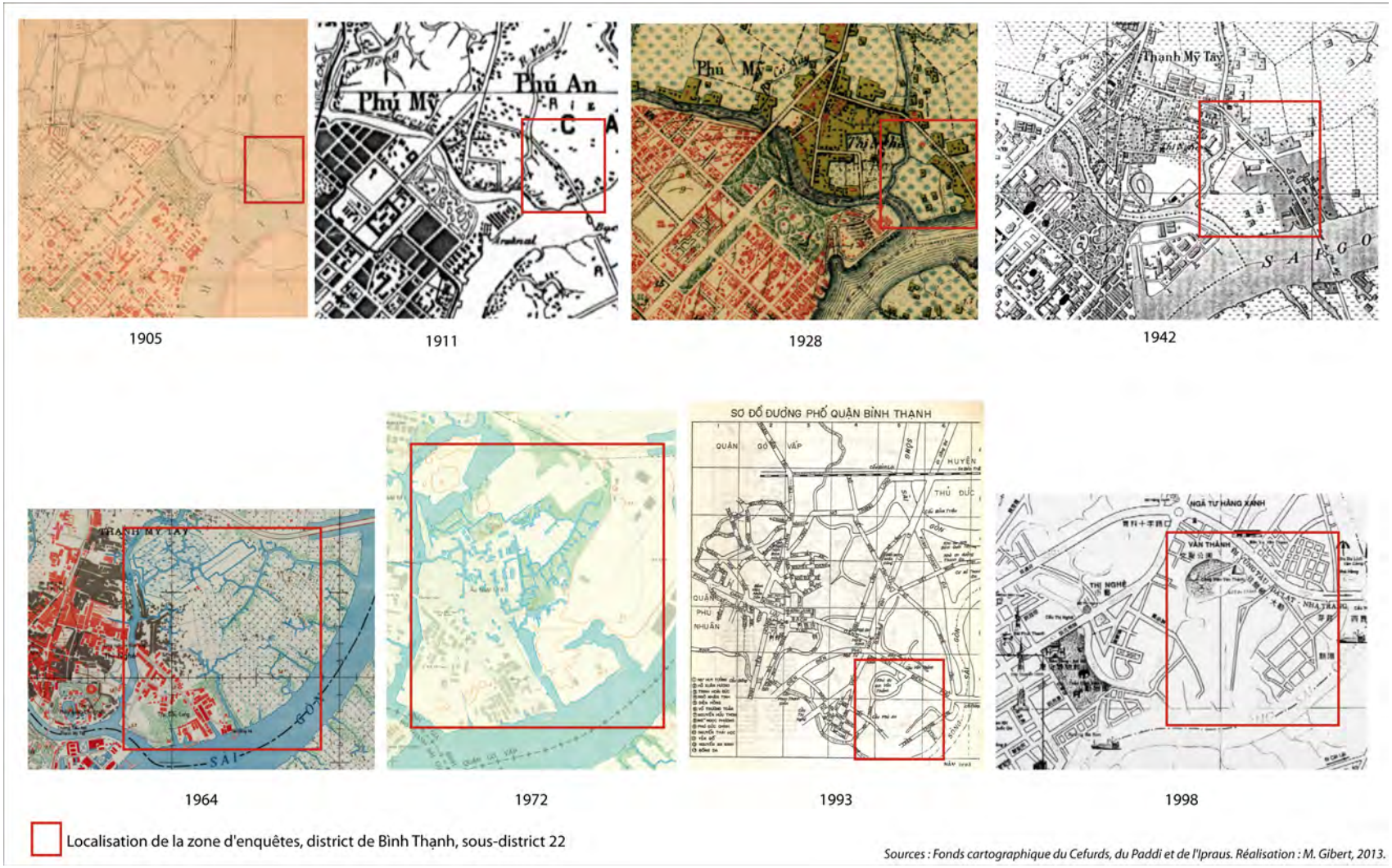
Le sous-dictrict 22 du district de Bình Thạnh se caractérise aujourd'hui encore par la présence importante de zones marécageuses et de petits canaux n'ayant jamais été remblayés, contrairement aux districts situés au sud du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè.

La comparaison d'extraits de cartes du XX^{e} siècle (ill. 45) confirme l'aménagement assez récent de cette zone, restée à l'écart de tout développement urbain durant la période coloniale, en dépit de sa proximité avec le district central 1. Les terrains marécageux en constituent la principale raison : la carte de 1928 figure assez clairement l'omniprésence des marécages dans cette zone, qui jouxte les rives de la rivière Sài Gòn.

Le seul aménagement de la zone qui soit présent dès le début du XX^{e} siècle est la route au tracé courbe qui vient rejoindre la rive nord de la rivière Sài Gòn pour être ensuite relayée par une ligne de bac – notamment indiquée sur la carte de 1911 – et desservir la presque île de Thủ Thiêm. Le tracé de cette route ancienne préfigure celui de l'actuelle rue Ngô Tất Tố, élargie en 2010-2011, et qui conduit aujourd'hui directement au pont de Thủ Thiêm, construit en 2007. Cet axe a joué un rôle structurant dans l'urbanisation de la zone en venant fixer les premières habitations individuelles, comme le montrent les cartes de 1928 et 1942, et plus encore la carte de 1964, où apparaissent des bâtiments dont l'envergure laisse supposer des fonctions industrielles et portuaires dans une zone directement desservie par la rivière Sài Gòn.

Les espaces blancs au centre des deux extraits de cartes des années 1990 témoignent de l'urbanisation spontanée de cette zone qui ne donna pas lieu à l'implantation d'une voirie locale organisée et structurante au-delà de la rue Ngô Tất Tố. L'image satellite de 2012 du sous-district confirme en effet l'absence de réseau viaire planifié et hiérarchisé, dans une zone alors intégralement desservie par un réseau de ruelles au tracé d'origine informelle. La densification de ce secteur sous forme de petits compartiments jointifs date de la fin des années 1990 seulement. Les fonctions résidentielles y cohabitent avec des fonctions industrielles, artisanales et commerçantes.

Illustration 45. L'évolution morphologique du sous-district 22 de Bình Thạnh entre 1905 et 1998



Sources : Fonds cartographique du Cefurds, du Paddi et de l'Ipraus. Réalisation : M. Gibert, 2013.

La morphologie générale de ce sous-district connut cependant une profonde rupture au tournant des années 2000 avec l'implantation *ex nihilo* de l'axe autoroutier Nguyễn Hữu Cảnh. Cet axe de grand gabarit sépare les quartiers résidentiels informels à l'est, des quartiers industriels et portuaires et du site d'implantation du grand projet de tours de Saigon Pearl, à l'ouest, comme en témoigne l'image satellite du sous-district (ill. 47).

Le sous-district 22 est donc doté d'une morphologie urbaine très composite, en lien avec une urbanisation récente, mais déjà remise en cause par les projets urbains les plus récents (ill. 46). Ce profil composite du sous-district se retrouve dans la structuration des réseaux de ruelles qui le desservent. La zone d'étude, localisée entre l'axe Nguyễn Hữu Cảnh et le canal Văn Thánh, est caractérisée par une morphologie d'origine spontanée présentant une typologie complexe en termes de structuration des réseaux de ruelles et de tissus urbains.

Illustration 46. Une vue sur le sous-district 22 de Bình Thạnh depuis la tour City Garden

Source : M. Gibert, 2013.

Cette prise de vue plongeante rend compte de la densité du bâti et de la morphologie irrégulière des quartiers de ruelles dans le sous-district 22 de Bình Thạnh. Les compartiments qui jouxtent les canaux sont les plus précaires et sont repérables à leur toit de tôle marron foncé. À droite sur la photo figure la rue Ngô Tất Tố, la plus ancienne de la zone, récemment élargie au niveau de sa jonction avec le pont de Thủ Thiêm, visible à l'arrière-plan, sur la droite. La récente construction des immeubles de grande hauteur des ensembles The Manor (les plus à gauche à l'arrière-plan) et Saigon Pearl (au centre à l'arrière-plan) forme une coupure radicale dans le tissu urbain. C'est au pied de ces immeubles que passe aujourd'hui l'axe autoroutier Nguyễn Hữu Cảnh.

Illustration 47. La morphologie des quartiers au cœur du sous-district 22 (district de Bình Thạnh)

Limite du district de Bình Thạnh Limite du sous-district 22

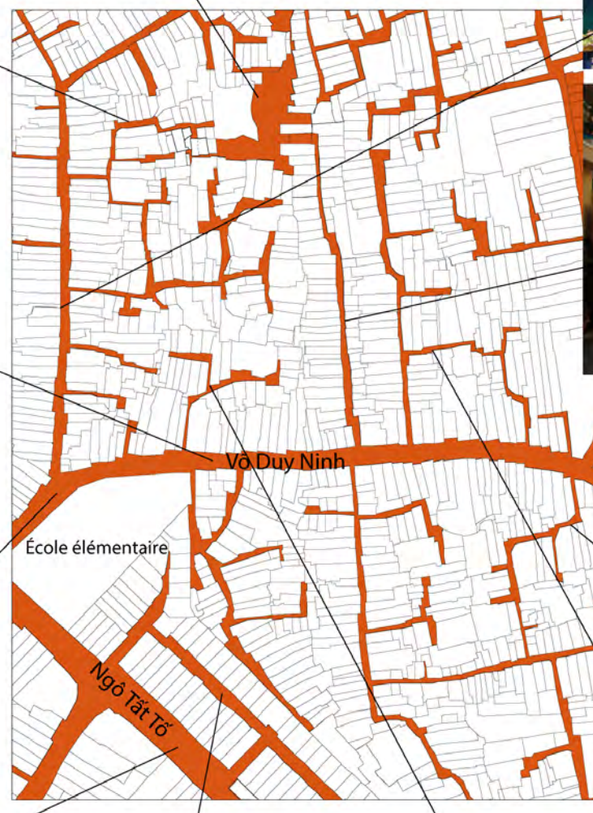
Limite du sous-district 22 Limite de la zone d'enquêtes

Limite de la zone d'enquêtes

Ruelles de desserte

Habitat précaire le long des canaux

Ruelles principales



Rue Võ Duy Ninh

Rue Ngô Tất Tố

Nouvelle ruelle

Nombreuses ruelles en impasse et avec décrochements

Sources : Images aériennes Google Earth, 2012 ; Cadastre du Comité populaire du district de Bình Thạnh , 2010 ; Photos : M. Gibert : 2010 et 2011 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

La zone d'étude est structurée autour de la rue commerçante Võ Duy Ninh, qui correspond en réalité à la morphologie d'une grosse ruelle traversante : cette rue n'est pas dotée de trottoirs et son tracé courbe contraste avec le maillage habituelle des rues secondaires à Hồ Chí Minh Ville. Elle ne figure par ailleurs que rarement sur les cartes officielles de la ville. Les photos de l'illustration 47 donnent à voir une rue d'une seule voie, dont le gabarit d'une dizaine de mètres permet théoriquement l'accueil d'une voiture. Ce gabarit est cependant largement réduit par la présence de stands de commerce débordant sur la chaussée depuis les boutiques riveraines. La rue Võ Duy Ninh constitue donc avant tout un axe de desserte pour l'ensemble des quartiers de ruelles des alentours. Elle joue également un rôle de centralité linéaire pour l'ensemble de la zone.

C'est sur cette rue structurante, quoique d'origine informelle, que viennent directement se greffer les principales ruelles du quartier, elles-mêmes caractérisées par leur double fonction commerçante et résidentielle. Ces ruelles principales font en moyenne six mètres de large et sont toutes traversantes, bien que leur tracé soit rarement parfaitement rectiligne. Cette caractéristique les différencie des très nombreuses ruelles secondaires de la zone, terminant très souvent en impasses. Ces dernières présentent de très nombreux décrochements et rétrécissements de leur gabarit, en raison du non-alignement des façades riveraines, comme en témoignent les photos du bas de l'illustration 47. Ce réseau chevelu et non hiérarchisé de ruelles est par ailleurs complété par la présence de très petites ruelles de un à deux mètres de large, jouant un rôle de desserte des habitations riveraines, avant de terminer en impasses. Le réseau de ruelles a donc une forme aléatoire et présente diverses formes de tissus, en lien avec des micro-caractéristiques locales, telles que la présence d'un ancien canal, ou la proximité avec la rue principale Võ Duy Ninh.

Les différents sous-ensembles de ruelles de cette zone présentent ainsi à la fois un « tissu régulier » en bordure de certaines ruelles principales, un « tissu de canal » en bordure de zones de marécages et un « tissu aléatoire » dans les zones les plus à l'écart des ruelles principales (ill. 48). On note par ailleurs la présence dans la partie sud-est de l'extrait de cadastre de l'illustration 47 la présence d'un « nouveau tissu régulier », qui date des travaux d'agrandissement de la rue Ngô Tất Tố en 2009. Ce tissu d'implantation récente contraste fortement avec le reste de la zone, venant encore accentuer son caractère composite.

Illustration 48. Les différents tissus urbains qui composent le sous-district 22 de Bình Thạnh

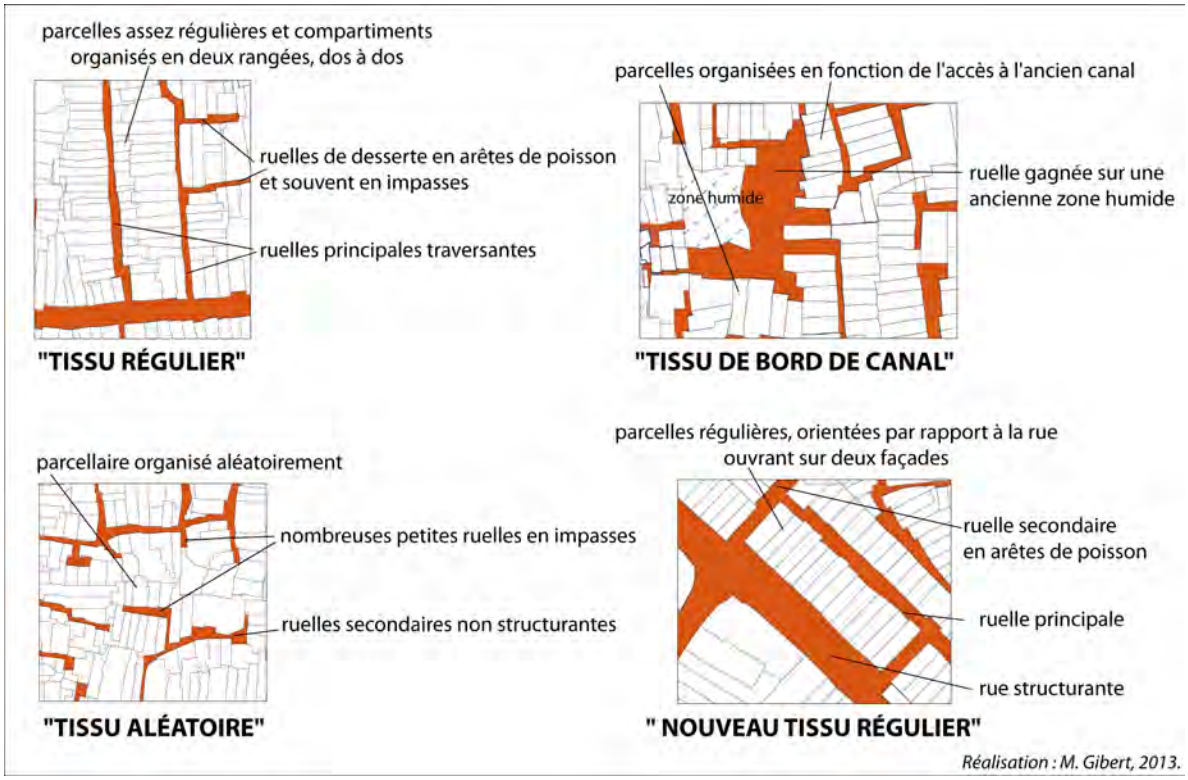


Illustration 49. Une vue de haut sur l'agencement du « tissu de bord de canal » au nord du sous-district 22 de Bình Thạnh

Source : M. Gibert, 2013.

L'informalité qui caractérise cette zone d'étude est par ailleurs renforcée par le profil du bâti riverain, constitué de petits compartiments, ayant rarement plus d'un étage, même dans les ruelles principales. Des constructions en dur et en bois, toits en maçonnerie ou en tôle y alternent. Les habitations les plus précaires sont celles qui bordent encore certains petits canaux. En revanche, les compartiments qui ouvrent sur les nouvelles ruelles du sud-est de l'extrait cadastral sont parfaitement alignés et comptent au moins deux étages.

3.4. Le sous-district 11 du district 6 : un tissu villageois en héritage

Le dernier quartier d'étude est localisé dans le district 6. De manière intéressante, ce district présente à la fois des caractéristiques de centralité urbaine, en lien avec la proximité du noyau fondateur de Chợ Lớn, et des éléments relevant au contraire d'un profil périurbain mis en valeur beaucoup plus récemment, notamment à l'ouest du district. Ce district concentre encore aujourd'hui de vastes quartiers de ruelles composés d'habitat précaire, même si ces derniers sont actuellement en voie de rénovation.

Le sous-district 11 se localise précisément à la jonction entre la partie du district mise en valeur dès la fondation du noyau chinois Chợ Lớn et la partie longtemps restée en marge de tout aménagement urbain. La comparaison d'extraits de cartes datées de 1908 à 1964 (ill. 50) révèle en effet le profil marécageux du sous-district : c'est seulement sur la carte datée de 1942 qu'apparaît l'actuelle rue Hậu Giang, qui délimite la zone d'étude au nord et vient fonder une liaison plus directe entre Chợ Lớn et les provinces du delta du Mékong. Cette rue a constitué un vecteur d'urbanisation linéaire dans la zone d'étude, comme en témoigne l'extrait de carte de 1964, alors que le cœur de l'îlot restait occupé par un marécage et des fonctions agricoles à cette date.

Les berges du canal Lò Gốm, à l'est de la zone, ont également fixé un début d'urbanisation dans les années 1960, même si le figuré gris rappelle que nombre de constructions de cette période demeurent précaires et faites de matériaux de récupération ou de bois. La majeure partie du lotissement de la zone date de la période dite « américaine », caractérisée par l'arrivée massive de migrants ruraux, venus s'installer sur les marges de l'agglomération de l'époque. Cette urbanisation a cependant épargné le cœur de la zone, resté dédié à des fonctions agricoles jusque dans les années 2000, avant d'être consacré à l'érection d'un grand projet de tours, encore en construction sur les images satellites de 2012 (ill. 51).

La morphologie de l'est du sous-district 11 du district 6 demeure aujourd'hui encore très composite, avec la présence d'un site collectif de relogement sur les berges du canal Lò Gốm au sud, les projets de tours qui caractérisent aujourd'hui le centre de la zone et la

persistance de quartiers de ruelles hérités, notamment à l'est et au nord du sous-district.

Malgré sa taille relativement restreinte, ce quartier de ruelles est riche de différents héritages, donnant lieu à la juxtaposition de tissus divers. Le nord de la zone, à proximité immédiate de la rue Hậu Giang, est caractérisé par un tissu de type régulier avec des rangées de compartiments alignées parallèlement à cette voie structurante. Cette organisation est comparable à celle de l'étroite bande de compartiments, qui borde le canal à l'est. Ces zones à l'organisation régulière cohabitent avec des héritages villageois plus en profondeur de l'îlot.

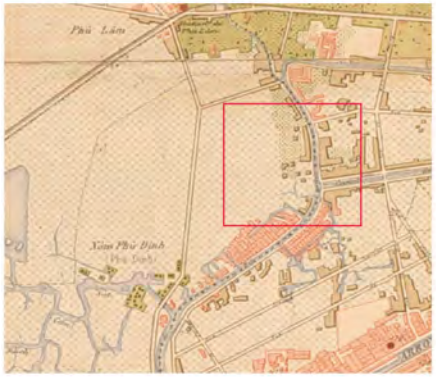
Le tissu villageois se caractérise par la subsistance de courettes à l'avant des maisons, ces dernières n'occupant pas toujours la totalité de leur parcelle, contrairement au cas précédent. Les ruelles de cette zone ont des tracés aléatoires et non dictés par la présence du canal : il s'agit bien d'une voirie de desserte locale qui s'inscrit en creux du bâti. La plupart de ces petites ruelles – de moins de trois mètres de large en moyenne – ne furent d'ailleurs bitumées qu'à la fin des années 2000.

Les compartiments ouvrant sur la voie Hậu Giang sont les plus hauts, avec deux ou trois étages, alors que le reste du bâti de la zone se caractérise par sa précarité et son horizontalité. Si les compartiments sont globalement en briques, leurs toits y demeurent souvent en tôle et leurs balcons en bois. Ce sous-district reste très marqué par son origine informelle et la précarité de la population qui est venue s'y installer durant la guerre du Việt Nam, puis lors des retours de migrants des nouvelles zones économiques (NZE) dans les années 1980.

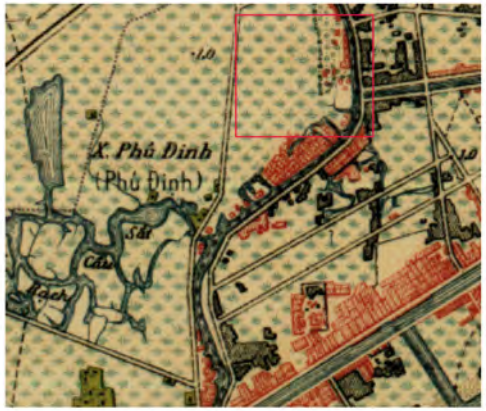
Illustration 50. L'évolution morphologique du quartier d'étude dans le sous-district 11 du district 6 entre 1908 et 1964

1909

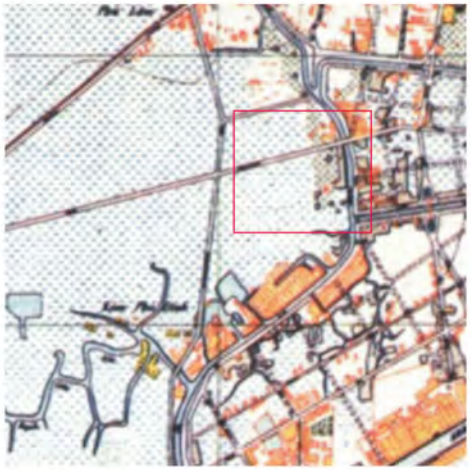
1911



1923



1928



1942

1964

Localisation de la zone d'étude

Sources : Fonds cartographique du Cefurds et de l'Ipraus ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

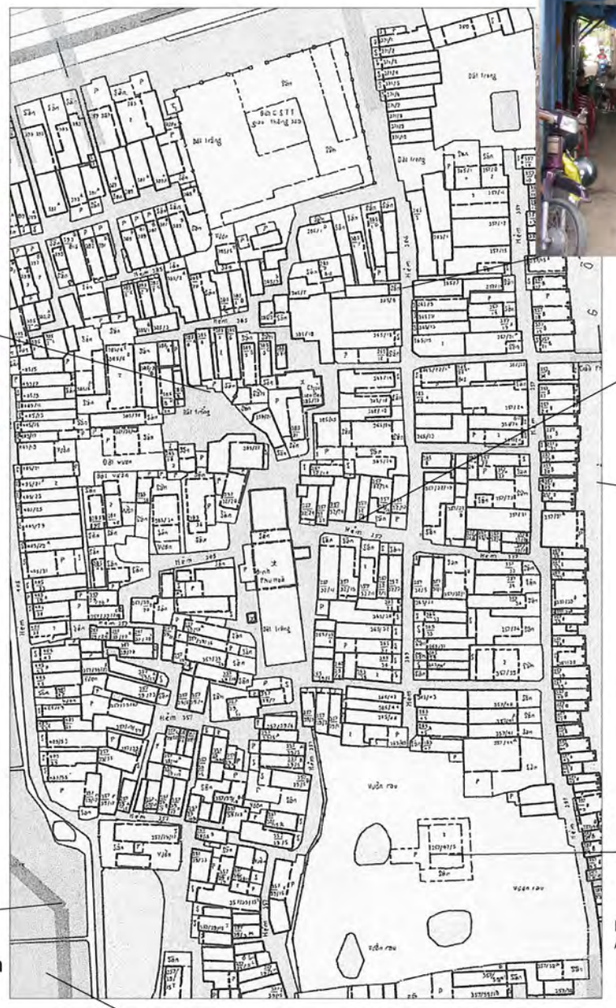
Illustration 51. La morphologie des quartiers de ruelles du sous-district 11 du district 6

Limite du district 6 Limite du sous-district 11

Limite du sous-district 11 Limite de la zone d'enquête

Zoom sur le quartier d'enquêtes, en 2000 et en 2012

Marécages et habitat précaire



0 50 m N

Ruelles au centre de l'îlot

Rives du canal Lò Gốm

Site de relogement (« PMU 415 »)

Nouvelles tours au centre de l'îlot

Sources : Images aériennes Google Earth, 2000 et 2012 ; Cadastre du Comité populaire du district 6, 2010 ; Photos : M. Gibert, 2010 et 2011; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Les six sous-districts péricentraux retenus pour l'étude présentent ainsi une large gamme d'organisations morphologiques, caractéristiques des quartiers de ruelles dans les districts urbains de Hồ Chi Minh Ville. De manière générale, les ruelles principales sont directement reliées au réseau de rues et de boulevards, et ont un tracé plutôt rectiligne. Ce sont également les ruelles les plus larges. Elles jouent à l'échelle du quartier le rôle que jouent les voies principales à l'échelle des îlots. Ces ruelles principales ont souvent historiquement constitué un vecteur d'urbanisation linéaire et c'est généralement le long de ces dernières que se forment les tissus les plus réguliers. Dans une ville marquée par l'absence de places, ces ruelles traversantes jouent un rôle de centralité linéaire dans les quartiers qu'elles innervent.

Les ruelles secondaires se caractérisent en revanche par leur absence de raccordement à la rue ou par des accès très étroits, empruntables par les seuls piétons. Ces ruelles correspondent aux ramifications du réseau et dépendent des ruelles principales sur lesquelles elles ouvrent. Leur tracé est souvent contrarié, marqué par les chicanes et l'irrégularité de la largeur de la voie, en fonction de l'organisation des parcelles riveraines. Dans les quartiers caractérisés par la prépondérance du tissu de type régulier, les ruelles secondaires peuvent cependant être rectilignes et connectées aux ruelles principales « en arêtes de poisson ». Originellement étroites, ces ruelles l'ont été encore davantage au fil du temps, par le jeu des extensions informelles du bâti riverain et du débordement fréquent des activités sur l'espace de la chaussée. À ces deux premiers types, viennent s'ajouter les nombreuses ruelles en impasses, qui caractérisent les quartiers aux trajectoires les plus informelles, notamment les quartiers marqués par la présence ancienne de marécages.

4. La production des quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville : hypothèses cadastrales

Les quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville sont le fruit d'une urbanisation très largement spontanée, qui n'a pas donné lieu à la production de sources écrites ou cartographiques. Dans la formalisation de ces quartiers, la rue et l'îlot ne sont plus les matrices de l'urbanisation comme durant la période sino-coloniale, et c'est au contraire à partir de la figure du compartiment que se formalise l'organisation du tissu urbain. Cette expansion et cette densification urbaine spontanée ont néanmoins pu être guidées par différents vecteurs, comme la présence de grands axes et d'anciens villages.

4.1. Entre grands axes fondateurs et intégration de tissus villageois : le double vecteur de l'urbanisation à Hồ Chi Minh Ville

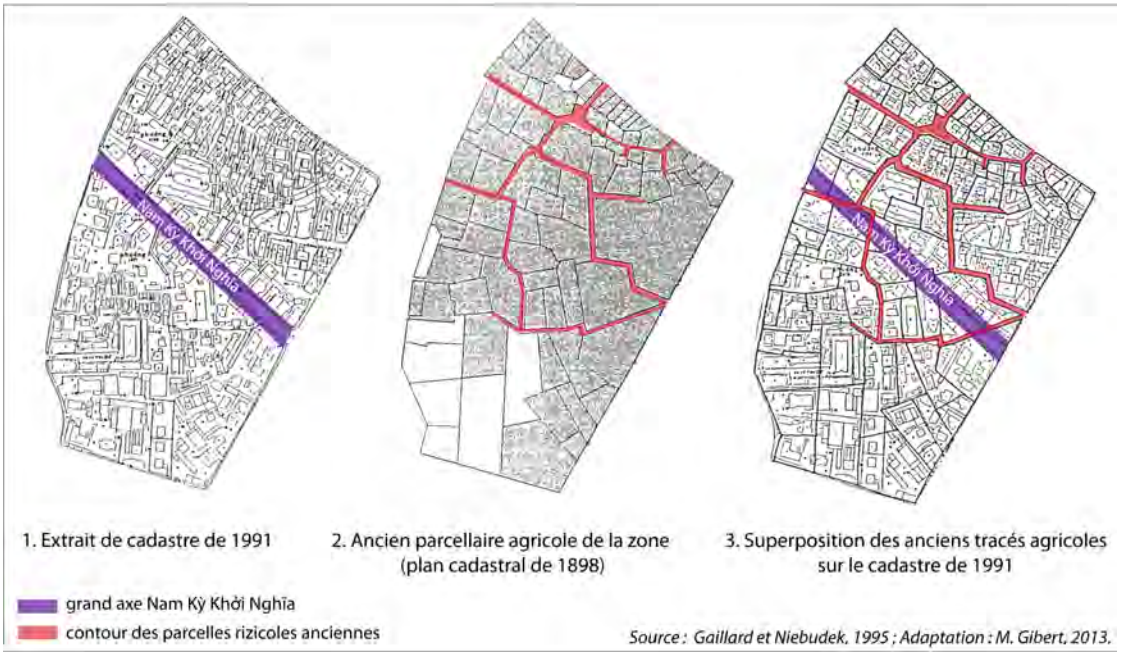
L'exploration morphologique des six sous-districts péricentraux à l'étude a mis à jour deux modalités de structuration de l'urbanisation spontanée à Hồ Chi Minh Ville. Les routes d'échelle régionale, tout d'abord, ont constitué des vecteurs essentiels de l'expansion urbaine. C'est le long des grands axes, qui reliaient Sài Gòn - Hồ Chi Minh Ville aux provinces voisines, qu'ont été prioritairement construites des maisons-compartiments, ces dernières accueillant souvent des fonctions commerciales ou artisanales en rez-de-chaussée.

Sur ces grands axes, ce sont les carrefours et les abords des marchés qui ont en premier lieu fixé l'urbanisation, créant ainsi des « microstructures urbaines » le long des voies (Cerise *et al*., 2004 : 118). Ces microstructures ont fini par se rejoindre et faire d'une ancienne route régionale une grande rue commerçante, intégralement bâtie. Le tissu riverain y est constitué de parcelles oblongues : étroites en façade mais assez profondes, accueillant un compartiment parfois doublé d'une cour ou d'un atelier en arrière. Ce processus d'urbanisation linéaire s'est opéré dans un premier temps sur une bande étroite, comprenant une seule rangée de parcelles. La densification de ce tissu linéaire est ensuite passée par la verticalisation progressive des compartiments et par le comblement des espaces de cours non bâtis à l'arrière.

À ce premier vecteur d'urbanisation spontanée s'ajoutent des processus propres à l'urbanisation en profondeur des très vastes îlots formés par le réseau lâche des grands axes. Plus on s'éloigne de ces grands axes, plus l'urbanisation s'opère de manière aléatoire, avec des tissus urbains parfois assez proches des structures villageoises. Les différentes logiques d'urbanisation de ces cœurs d'îlot répondent alors à la variété des situations locales : la présence d'une ancienne trame de chemins vicinaux ou de petits canaux d'irrigation rizicole peut servir de structuration de la trame viaire, contribuant ainsi à lui imprimer un caractère « villageois » sur la durée.

Il arrive en effet que des hameaux constitués se soient retrouvés à l'intérieur des vastes îlots constitués par l'implantation des grands axes à la période coloniale : ce fut notamment le cas dans le district de Phú Nhuận, entre les grandes rues de Phan Đình Phùng - Hai Bà Trưng et Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa. Ces tissus villageois furent alors densifiés de manière spontanée et une superposition s'est opérée entre la trame agricole qui préexistait et les nouvelles modalités de densification (ill. 52).

Illustration 52. La persistance en filigrane d'un ancien parcellaire agricole, un exemple autour de l'axe Nam Kỳ Khởi Nghĩa (Phú Nhuận)



Ces extraits de cadastres témoignent de la superposition d'un réseau viaire régulier – incarné ici par l'ouverture de l'artère de Nam Kỳ Khởi Nghĩa – sur la trame parcellaire héritée des anciens découpages agricoles. À la fin du XX^e^ siècle, ce parcellaire hérité est devenu peu lisible aux abords des grandes voies, mais il affleure en revanche encore assez nettement à l'écart de ces axes, là où les ruelles de cœur d'îlot ont conservé le tracé en chicane du parcellaire agricole ancien. Ce constat explique que l'on qualifie parfois les quartiers de ruelles de « villages urbains », bien que cette réalité soit beaucoup moins structurante à Hồ Chí Minh Ville qu'à Hà Nội.

La présence d'un canal peut également jouer un rôle de centralité locale et structurer le parcellaire, dans une logique d'accès aux voies de communication. Cependant, dans ce processus d'urbanisation, la trame viaire – exclusivement composée de ruelles – s'inscrit en négatif du bâti, en opposition avec la logique qui prévalait le long des grands axes. Le parcellaire associé à cette modalité d'urbanisation est souvent très hétérogène, au moins dans un premier temps. Puis, les logiques de pression foncière et de densification contribuent à des redécoupages de parcelles et au comblement des espaces vides, notamment des cours et jardins. Cette densification aboutit alors à la forme parcellaire la plus efficace dans un contexte de très hautes densités de population : la lanière du compartiment, qui permet l'accès directe à la rue ou la ruelle au plus grand nombre.

Le tracé des ruelles de desserte des cœurs d'îlot révèle des logiques opportunistes et pragmatiques d'appropriation de l'espace disponible (Cerise *et al.*, 2003 : 118), accompagnés de processus d'hybridation avec les éléments de morphologie du tissu rural, qui prévalaient dans ces zones auparavant. Ce type d'urbanisation explique la présence de tissus mixtes et différenciés au sein des différents quartiers d'étude. La présence d'un tissu

homogène et hiérarchisé dans l'ensemble d'un quartier de ruelles – comme c'est le cas dans le quartier de Bàn Cờ (district 3, sous-district 3) – relève systématiquement d'une opération d'aménagement et de planification.

Un détour par les franges périurbaines de Hồ Chi Minh Ville permet d'illustrer l'étape intermédiaire de ce double processus de densification – à la fois linéaire, puis en profondeur – avant que l'îlot ne soit totalement loti, comme c'est le cas aujourd'hui dans les districts péricentraux à l'étude (ill. 53).

Illustration 53. Une urbanisation linéaire et une progressive densification des tissus villageois en profondeur : une illustration contemporaine en périphérie de Hồ Chi Minh Ville

Source : M. Waibel, 2013.

Cette vue aérienne de la périphérie de Hồ Chi Minh Ville rend compte de la persistance d'un double processus de structuration de la croissance urbaine à la période contemporaine. Les grands axes sont les premiers éléments qui guident l'urbanisation, comme en témoigne l'implantation en continu des maisons-compartiments le long de la principale route au premier plan. En arrière de cet axe structurant, l'urbanisation est plus diffuse et vient se greffer sur des axes secondaires – de futures ruelles – ou sur d'anciens noyaux villageois.

4.2. De la rangée de compartiments au tissu complexe

Contrairement à la structuration de nombreuses villes européennes, l'échelle de l'îlot n'a pas constitué « l'unité constructive » (Mangin et Panerai, 1988 : 101), de l'urbanisation des quartiers péricentraux de Hồ Chi Minh Ville. Les îlots du péricentre de la ville-province

sont en effet très vastes et constituent bien plus le résultat de la formalisation d'une trame viaire principale très lâche qu'un vecteur d'urbanisation et d'organisation du bâti. Le tissu de Hồ Chi Minh Ville s'est alors constitué à partir d'une autre figure et à autre échelle : celle de la rangée de compartiments, juxtaposition de formes individuelles, qui, en se multipliant, aboutit à la formation d'un tissu épais et dense.

> « La logique d'îlot fait place à une logique d'entités plus ou moins reliées entre elles, et articulées à une voie principale. Et la ville spontanée se dessine à l'intérieur de la ville planifiée » (Gaillard et Niebudek, 1995 : 44).

Il est alors intéressant de chercher à comprendre les logiques et les étapes qui ont prévalu à la constitution du tissu urbain, à partir d'une simple rangée de compartiments. Cette rangée initiale, bordant les grands axes et les canaux, ont formé dans un premier temps des sortes de « village-rue » dans le péricentre de Hồ Chi Minh Ville – c'est à dire au-delà du noyau planifié de la période coloniale. Dans le cas de la présence de deux voies assez rapprochées, cette rangée initiale a pu être amenée à se dédoubler, avec la présence fréquente d'une petite ruelle entre les deux rangées, destinée dans un premier temps à assurer la ventilation à l'arrière des compartiments (ill. 55).

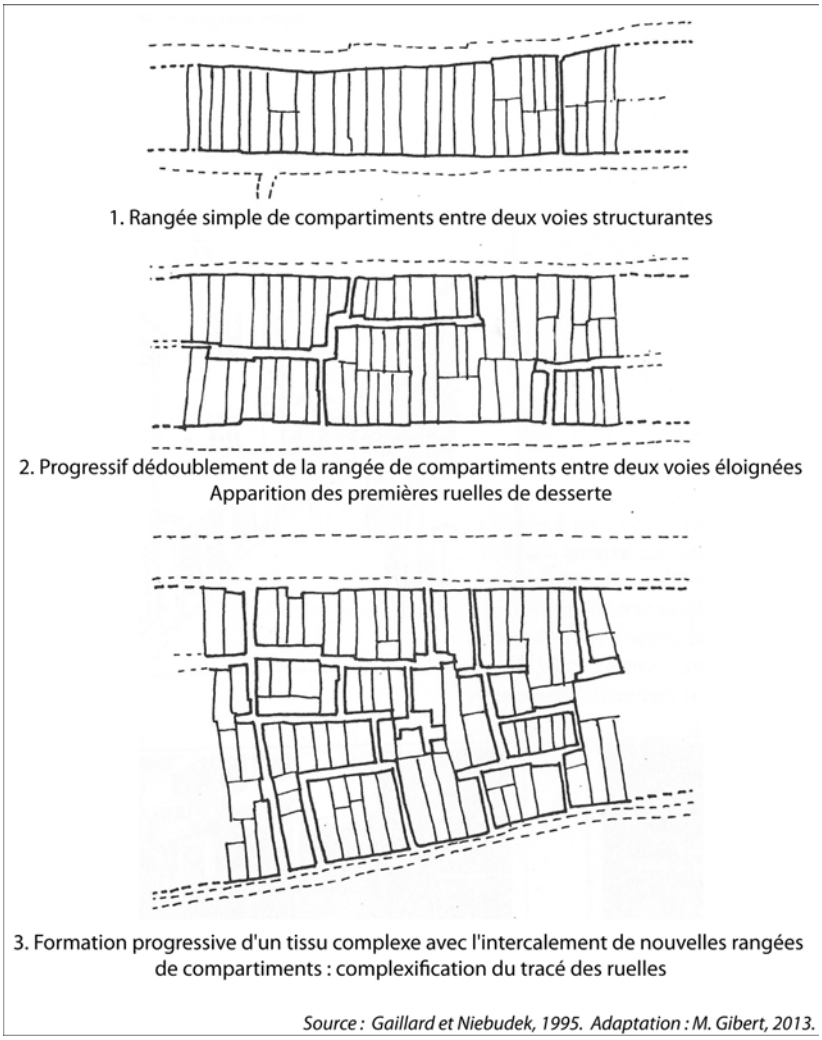
Ce processus de dédoublement, historiquement spontané, constitue aujourd'hui une matrice standardisée dans le lotissement de certains quartiers récents, à l'image du lotissement du quartier de Phan Xích Long dans le sous-district 2 du district de Phú Nhuận (ill. 54).

Illustration 54. Les doubles rangées de compartiments du nouveau quartier de Phan Xích Long (sous-district 2 de Phú Nhuận)

Source : M. Waibel, 2013.

La venelle qui séparait les deux rangées de compartiments à l'origine a également pu devenir une ruelle de desserte, lorsque plusieurs rangées de compartiments sont venues s'intercaler entre les voies principales. Ces venelles de desserte sont souvent caractérisées par leur tracé contrarié et de nombreuses chicanes et décrochements, héritages des découpages et redécoupages aléatoires de parcelles, au gré des occasions foncières et des choix des propriétaires (ill. 55).

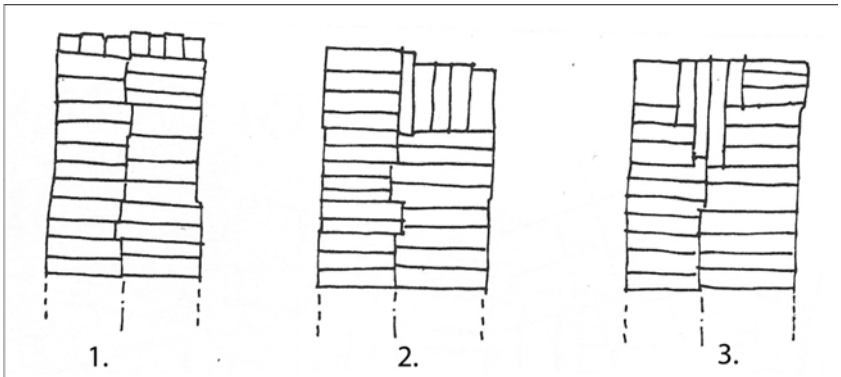
Illustration 55. De la rangée de compartiments au tissu complexe, les étapes de formation



Par ailleurs, les rangées de compartiments connaissent souvent un phénomène de retournement en bout de rangée, ou lors de l'arrivée d'une voie de desserte transversale. C'est par exemple ce qui a été pointé dans la structuration des ruelles du quartier de Bàn Cờ (district 3, sous-district 3). Les compartiments situés en bout de rangée ont pour particularité initiale de s'ouvrir à la voie par leur face longitudinale sans ouverture. Cette absence d'ouverture peut conduire à l'installation d'échoppes basses sur ce côté, afin de

profiter de cette localisation avantageuse. Ces premières échoppes sont alors consolidées au fil des ans et peuvent conduire à terme à un processus de retournement de la rangée, exploitant au mieux le potentiel d'accès à la voirie riveraine (ill. 56).

Illustration 56. Les étapes du processus de « retournement de rangée »



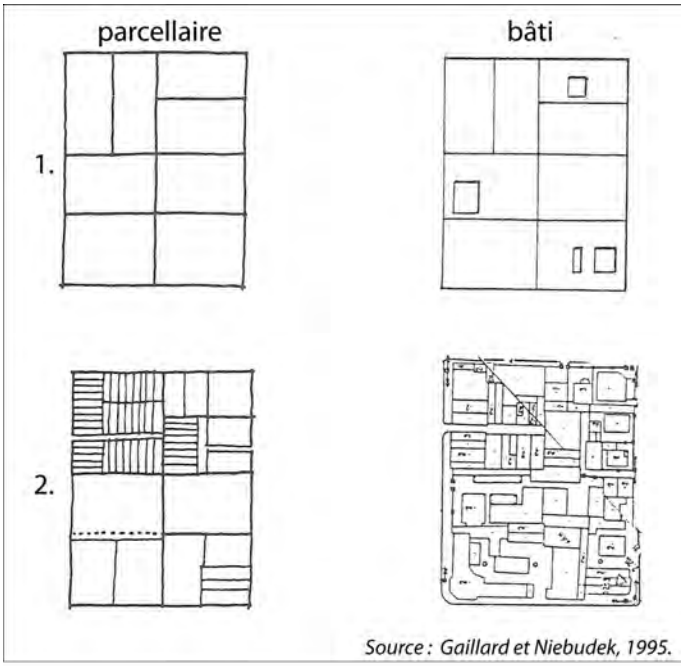
Source : Gaillard et Niebudek, 1995 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

4.3. Les redécoupages parcellaires et la densification

L'absence d'archives sur la propriété des parcelles de Hồ Chi Minh Ville au fil du temps rend complexe le suivi de l'évolution du parcellaire au gré des découpages et des changements de propriétaires. Un détour par les franges périurbaines de Hồ Chi Minh Ville permet cependant de mettre à jour des processus similaires de densification du tissu urbain et d'émettre des hypothèses sur la densification des îlots du péricentre, au fil du renouvellement du bâti et du redécoupage du parcellaire.

On peut en effet y observer le passage d'un parcellaire villageois, avec des terrains occupés par une maison basse rurale non jointive en leur centre, à un parcellaire en lanières avec la vente des parties périphériques de la parcelle, qui correspondaient jusqu'alors au jardin ou à la cour. Marie-Noëlle Gaillard et Jean Niebudek émettent l'hypothèse que ce processus de redécoupages des parcelles précédemment occupées par des villas – autre type d'habitat individuel et non jointif – constitue l'une des modalités de densification du centre-ville de Hồ Chi Minh Ville (ill. 57).

Illustration 57. Les hypothèses de densification des parcelles de villas par redécoupage parcellaire dans le centre de Hồ Chi Minh Ville



Ces redécoupages peuvent s'opérer au cas par cas, parcelle par parcelle, mais également de manière plus globale, à l'échelle d'un quartier au foncier initialement détenu par un propriétaire unique qui engage un découpage et un lotissement de son terrain. Ce fut fréquemment le cas des terres historiquement détenues par l'armée – notamment dans l'exemple du quartier riverain de la rue Hồ Văn Huê du district de Phú Nhuận – ou par des congrégations religieuses, mais également par de grands propriétaires fonciers.

On peut aujourd'hui observer cette tendance à l'œuvre dans des districts périurbains, comme celui de Bình Tân, à l'ouest de la ville-province. Ce district aux importantes fonctions industrielles accueille aujourd'hui de nombreuses populations migrantes, en provenance des provinces rurales voisines. Cet apport de population s'accompagne d'une recomposition importante des formes bâties, selon deux dynamiques conjointes et complémentaires (ill. 58).

Le district de Bình Tân accueille tout d'abord l'implantation de nouvelles rangées de compartiments *ex nihilo*, structurés par les nouvelles voies n°7 et Tên Lửa, sous forme de programmes d'aménagement gérés par les autorités de la ville-province et du district. En parallèle de ces projets planifiés, les propriétaires de maisons anciennes sont de plus en plus nombreux à densifier de manière individuelle leur parcelle en y construisant un bâtiment sans étage, permettant d'accueillir de petites chambres à louer, à destination des migrants. Ces bâtiments sont généralement non jointifs par rapport à la maison principale des propriétaires et sont construits dans ce qui constituait précédemment un jardin ou une cour.

Illustration 58. Un exemple de la recomposition contemporaine du parcellaire et du bâti dans le district périurbain de Bình Tân

Le sous-district Bình Trị Đông B du district de Bình Tân accueille aujourd'hui une population en pleine croissance, en lien avec la présence de nombreuses usines à l'ouest de la juridiction. Cette croissance de la population se traduit par la récente densification de la zone, avec une coupure morphologique nette au niveau

de l'extrémité nord de la rue Tên Lửa. Au nord de cette zone, la morphologie des quartiers est informelle et le processus de densification s'opère par l'ajout d'éléments bâtis sur les parcelles héritées. Les propriétaires de maisons de style rural – c'est-à-dire non jointives et à un seul niveau – sont en effet nombreux à transformer leur cour ou leur jardin en chambres à louer (a). Le sud de la zone fait en revanche l'objet d'un programme de planification depuis le milieu des années 2000. Le lotissement s'opère par la juxtaposition de maisons-compartiments au style, à la hauteur et à la superficie uniformisés (b).

L'exploration morphologique des quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville permet de prendre la mesure de leur diversité. Leur localisation, leurs conditions historiques de production et le profil social de leurs habitants expliquent les différenciations typo-morphologiques observées d'un quartier à l'autre. En dépit de cette importante diversité formelle, la figure du compartiment en constitue la matrice commune, contribuant à les différencier des autres avatars de la ruelle en Asie-Pacifique. Le processus de juxtaposition des compartiments, unités constructives d'échelle individuelle, explique, qu'en dépit de l'importance des ruelles dans la desserte des quartiers de la ville-province, ces dernières forment une trame « en creux », souffrant d'un déficit de reconnaissance de la part des autorités.

Les ruelles de Hồ Chi Minh Ville sont marquées par l'importance de l'ouverture directe du bâti sur la chaussée, et par la force des interactions entre la voie et ses territoires riverains. Ce dispositif organisationnel, au croisement entre urbanismes planifié et spontané, a alors accueilli une culture spatiale originale, fruit d'appropriations et de pratiques citadines polyvalentes. Éléments du réseau viaire et espaces publics du quotidien, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville constituent par ailleurs le plus petit échelon de gestion administrative de la ville-province. À ce titre, la ruelle demande également à être appréhendée comme un objet politique.

DEUXIÈME PARTIE

Les ruelles,
un dispositif socio-spatial multifonctionnel

CHAPITRE 4

De la trame aux territoires riverains
La ruelle, dispositif socio-spatial multifonctionnel

L'espace public de la rue est en permanence le lieu d'inscription, d'indication mutuelle, d'une multitude de présences : activités, entreprises, existences, occupations, itinéraires, passages, livraisons, destinées singulières, et des "mondes" qui sont derrière. Lieu de leurs perceptions et connaissances communes, rendant possible l'affrontement ou la rencontre, ou la production d'échanges concrets entre les univers privés ou (et) actifs dans l'espace public, la rue croise au travers de sa forme les significations de la pluralité et de l'unité. Elle produit ainsi des effets de valorisation et de dévalorisation réciproques, mouvants et interchangeables, à travers lesquels se « font » ou se « défont » sa forme et son espace.

Jean-Loup Gourdon, *La rue : essai sur l'économie d'une forme urbaine,* 2001, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 155.

La langue vietnamienne considère la rue (*con dường*) comme un objet dynamique, façonné par le flux des pratiques quotidiennes. C'est en effet le classificateur « con » – réservé aux êtres animés – qui est apposé au terme « dường », signifiant « la rue ». Cette représentation dynamique fait écho à la conception de la rue comme « capital d'expérimentation » (Gourdon, 2001 : 35) et invite à la considérer dans sa profondeur, en complément de sa linéarité. La riveraineté des rues de Hồ Chí Minh Ville est en effet d'une grande richesse et l'importance des appropriations polymorphes des ruelles par les citadins constitue un trait saillant de la culture urbaine.

Il s'agit alors d'entrer dans la compréhension de la rue par ceux qui y habitent et la façonnent (Dorier-Apprill et Gervais-Lambony, 2007 : 5). Par le « foisonnement inventif de leurs pratiques quotidiennes » (De Certeau *et al.*, [1ère éd. 1980] 1994 : 361), les habitants de

Hồ Chí Minh Ville participent à l'élaboration d'une culture spatiale originale et à la production urbaine dans sa dimension matérielle. L'observation et l'analyse de ces pratiques du quotidien, associées à des territorialités variées et dynamiques, permettent de dépasser la dichotomie public / privé, fondée sur des critères d'ordre strictement juridique, pour lui substituer la prise en compte d'autres « régimes de publicité », en particulier le « régime des normes sociales et communautaires » (*social norms and community memberships*) (Staeheli et Mitchell, 2008). Ce dernier est fondé sur l'ensemble des usages potentiels et des pratiques socialement acceptables en un lieu, quel que soit par ailleurs son statut juridique.

Le tableau 6 cherche à rendre compte de la grande diversité des activités caractérisant le quotidien des ruelles et de l'organisation spatiale qui leur est associée. Ce document de synthèse référence six grand types de fonctions – circulation, commerce, production / artisanat, sociabilité, activités domestiques et parking / stockage –, classés à partir de deux critères principaux : le degré de mouvement lié à ces activités et leur appartenance à la sphère publique ou à la sphère domestique et privée. Le fonctionnement spatial de ces activités multiples fait de la ruelle un objet d'interface particulièrement dynamique, associé à des territorialités diversifiées au cours d'une même journée (ill. 59).

Tableau 6. Les fonctions et usages des ruelles à l'interface entre public et privé

Mouvement
Sphère publique

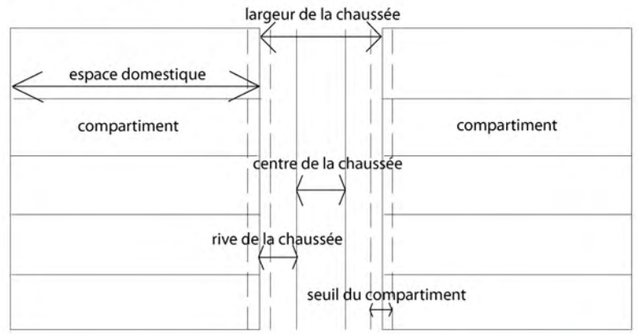
NATURE DES FONCTIONS	Sous-catégories de fonctions	Territorialités associées	Temporalités associées	Territorialités sonores associées
CIRCULATION	de transit de desserte de « cabotage » transversale	centre de la chaussée rives de la chaussée seuil des compartiments	quotidienne avec un pic aux heures de pointe (7 h - 9 h 30 et 17 h - 19 h 30)	moteurs klaxons
COMMERCE	ambulant « ambulant positionné » marché de rue boutiques riveraines	centre de la chaussée rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique	quotidienne avec un pic aux heures de pointe (7 h - 9 h 30 et 17 h - 19 h 30)	sonnettes, cris et chants des vendeurs ambulants interpellation des commerçants discussions
PRODUCTION / ARTISANAT	fonctions productives fonctions d'entrepôt / stockage	rives de la chaussée seuil des compartiments	quotidienne avec un creux entre 11 h 30 et 14 h en continu	machines éventuelles
SOCIABILITÉ	commerçante de voisinage familiale exceptionnelle (mariage, enterrement)	rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique	quotidienne exceptionnelle	discussions accompagnement musical éventuel orchestres
ACTIVITÉS DOMESTIQUES	préparation culinaire repas bricolage / réparation loisirs	rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique	quotidienne	discussions accompagnement musical éventuel machines éventuelles
PARKING / STOCKAGE	parking plantes ordures autres biens	rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique	en journée en continu la nuit principalement quotidienne	

Stationnement
Sphère domestique

Réalisation : M. Gibert, 2013.

Illustration 59. Les activités de ruelles : illustration des territorialités associées

NATURE DES FONCTIONS	Sous-catégories de fonctions	Territorialités associées
CIRCULATION	de transit de desserte de « cabotage » transversale	centre de la chaussée rives de la chaussée seuil des compartiments
COMMERCE	ambulant « ambulant positionné » marché de rue boutiques riveraines	centre de la chaussée rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique
PRODUCTION / ARTISANAT	fonctions productives fonctions d'entrepôt / stockage	rives de la chaussée seuil des compartiments
SOCIABILITÉ	commerçante de voisinage familiale exceptionnelle (mariage, enterrement)	rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique
ACTIVITÉS DOMESTIQUES	préparation culinaire repas bricolage / réparation loisirs	rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique
PARKING / STOCKAGE	parking plantes ordures autres biens	rives de la chaussée seuil des compartiments espace domestique



Source : M. Gibert, 2010 - 2011; Réalisation : M. Gibert, 2013.

1. Ruelles et circulations : une « adhérence » continue et une « riveraineté » maximale

1.1. Un dispositif spatial intégré au cœur de circulations croisées

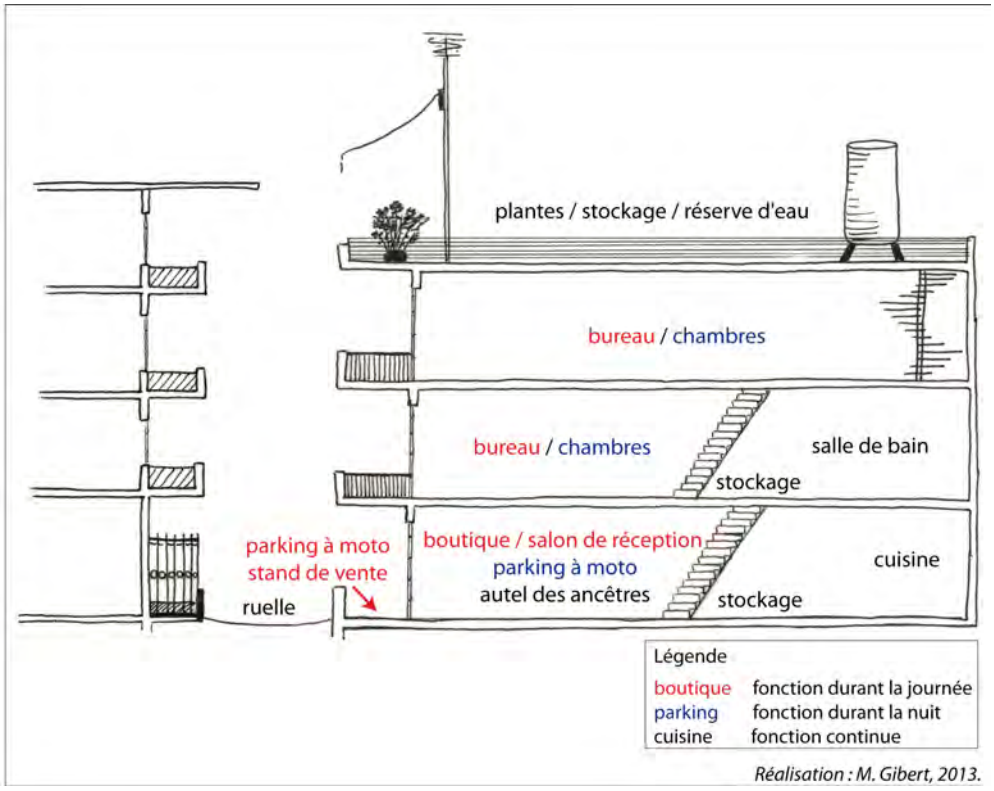
L'exploration morphologique des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville a permis de souligner le caractère structurant du dispositif spatial intégré compartiment / ruelle dans la formation progressive du tissu urbain. Les fonctions urbaines de chacune des ruelles sont définies dans la continuité directe du bâti riverain et, inversement, c'est l'ouverture et la proximité de la rue qui hiérarchise la distribution des différents espaces à l'intérieur du compartiment.

> « Les bâtiments se structurent par et en fonction de la rue, mais en retour confèrent à celle-ci un statut spatial, physique et symbolique caractéristique et particulier, qui dépasse celui d'une simple voie et s'en différencie par les activités qu'elle abrite » (Pédelahore de Loddis, 1983 : 48).

Entre la rue et la profondeur du compartiment s'établit une série de seuils hiérarchisés, fondée sur la valeur symbolique des activités qui y prennent place et marquée par une série de filtres en lien avec la disposition du mobilier. La pièce du rez-de-chaussée directement ouverte sur la rue constitue la clef de voûte de ce dispositif et le garant de sa souplesse par sa grande polyvalence (Khawatmi, 2001 : 285). Cette pièce, à l'interface entre l'espace public de la chaussée et l'espace domestique du foyer, joue un rôle de vitrine pour les propriétaires. C'est à ce niveau que l'on trouve les principaux éléments de distinction sociale – principalement marqués par le style du mobilier, la monumentalité de la rampe d'escalier et la possession d'équipements hi-fi vidéo – mais également l'autel des ancêtres. À l'inverse, la cuisine – pièce dédiée à des fonctions plus triviales – est souvent localisée à l'arrière du compartiment et demeure cachée aux yeux des visiteurs. Les étages relèvent également plutôt de la vie privée de la famille, bien qu'ils puissent accueillir des bureaux ouverts au public en journée et être convertis en chambres à coucher la nuit venue (ill. 60). Le toit plat, caractéristique de l'architecture de la maison-compartiment, peut faire office de terrasse mais demeure généralement peu investi. C'est avant tout le lieu où se trouve la réserve d'eau de la maison et où l'on entrepose des éléments encombrants. Ces toits peuvent néanmoins être fleuris, en particulier à l'avant, dans une logique d'embellissement de la façade sur ruelle.

L'habitat vietnamien est caractérisé par la relative indétermination des fonctions allouées aux différentes pièces (Lê Quốc, 2010 : 170). Peu meublées, ces dernières sont polyvalentes et accueillent des fonctions évoluant au fil de la journée. Par exemple, la nuit venue, le mobilier commercial cède place aux nattes qui peuvent transformer la salle de séjour en chambre à coucher, à moins qu'elle ne devienne le garage à motos (ill. 60). Cette fluidité dans la réversibilité des fonctions des pièces du logement selon les heures du jour se retrouve dans le fonctionnement spatial de la ruelle.

Illustration 60. La polyvalence des pièces de la maison-compartiment et leur inscription dans la continuité du rapport à la ruelle



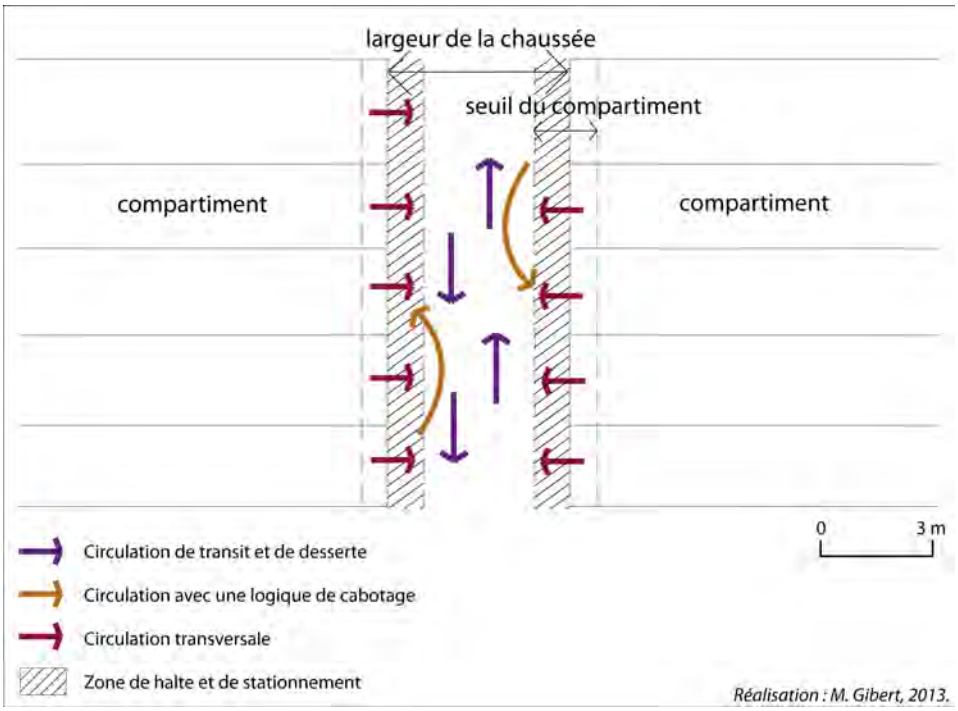
Les maisons-compartiments, directement ouvertes sur la rue, permettent l'articulation des fonctions domestiques – souvent réservées aux espaces situés en arrière de la maison et aux étages – et des fonctions commerçantes – traditionnellement dédiées au rez-de-chaussée et débordant communément sur l'espace public dans la ruelle en journée. La prédominance de cette structure héritée dans les quartiers péricentraux de Hồ Chí Minh Ville témoigne des fonctions urbanisantes du commerce en Asie-Pacifique (Boontharm, 2005).

Ce fonctionnement spatial intégré implique une transgression continue des limites entre espace public et espace domestique, ce que Lisa Drummond analyse en termes de processus de « inside-out » et « outside-in » (Drummond, 2000 : 2378). La première expression est utilisée pour caractériser les activités domestiques et privées – telles que la préparation des repas ou le stockage de biens personnels – qui prennent place sur l'espace de chaussée[1], alors que le processus d'« outside-in » s'applique notamment pour désigner la capacité des représentants de l'État, et des messages de propagande qu'ils véhiculent, à pénétrer l'espace privé du logement familial. À l'antagonisme public / privé de la conception occidentale répond alors la richesse des espaces-tampons et des espaces semi-publics intermédiaires vietnamiens, à l'interface de l'espace privé du compartiment et de la chaussée. Le fonctionnement quotidien de ce dispositif spatial intégré induit de très nombreuses circulations transversales, entre l'intérieur des compartiments et la chaussée, ainsi que de nombreux stationnements au niveau du seuil des maisons (ill. 61).

Ces circulations transversales sont complétées par les circulations longitudinales, empruntant la chaussée dans sa longueur, dans une logique de transit ou de desserte, voire de « cabotage ». La confrontation entre ces logiques de circulation pose alors des difficultés grandissantes, en termes de concurrences spatiales et de sécurité routière, dans une ville caractérisée par la faiblesse de son réseau viaire, le développement exponentiel des déplacements motorisés et l'importance du déploiement spatial du petit commerce de rue.

[1] Observant un phénomène d'appropriation similaire dans les rues de Bouaké, en Côte d'Ivoire, Pierre Janin parle de « banale continuité complice » entre l'espace du logement et la rue, devenant une annexe de l'espace familial (Janin, 2001 : 179).

Illustration 61. Les circulations dans la ruelle : entre activités riveraines et circulation de desserte, de transit et de cabotage



1.2. Les ruelles à l'interface entre circulation et stationnement

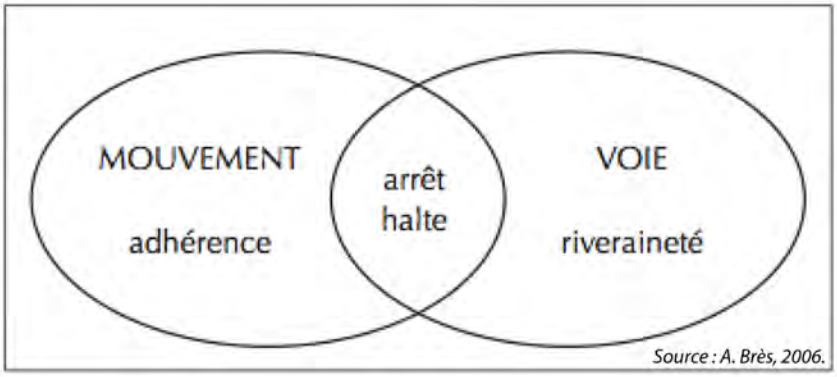
L'observation des usages multiples de la rue invite à identifier les différentes combinaisons existantes entre circulation et stationnement, dans des ruelles à l'articulation entre logique de réseau et logique territoriale (Brès, 2006 : 87). Georges Amar, qui considère la ville comme un système de mouvements et les mouvements comme autant « d'opérateurs d'urbanité », propose la notion d' « adhérence » comme outil d'analyse (Amar, 1993). La halte représente alors le point d'adhérence du mouvement sur les rives de la voie et joue un rôle d'interface entre les espaces de la mobilité et du stationnement.

> « C'est à un renversement conceptuel qu'invite le concept d'adhérence puisque ce n'est plus l'espace urbain qui accueille le mouvement mais bien plutôt le mouvement qui, à travers sa capacité d'adhérence, s'implique dans l'espace physique et contribue ainsi à produire du lieu » (Brès, 2006 : 89).

L'adhérence constitue en ce sens l'une des conditions du développement de la riveraineté d'une voie. Cette dernière caractérise l'intensité des interrelations entre une voie et les territoires qui la bordent, « c'est-à-dire le degré d'inscription sur ses rives des pratiques de mobilité qu'elle accueille » (Brès, 2006 : 89) (ill. 62).

« [La riveraineté] introduit un mode de qualification de la voie à partir des opportunités de halte – observées, potentielles ou souhaitées – qui se présentent sur son linéaire en relation avec la présence sur ses rives de fonctions urbaines, dans l'acception la plus large […]. Caractériser une voie en fonction de sa riveraineté, c'est en déterminer les qualités par rapport aux services / commodités qu'elle offre sur ses rives, et non plus seulement aux performances de déplacement des véhicules qui l'empruntent, en premier lieu par la vitesse autorisée » (Brès, 2006 : 89).

Illustration 62. La halte comme point d'adhérence des mouvements et condition de la riveraineté d'une voie



Alors que les couloirs aériens, les voies ferrées et les autoroutes présentent une adhérence nulle et exclusivement terminale, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville se caractérisent au contraire par une adhérence continue et une riveraineté maximale. La grande diversité des combinaisons entre circulation et stationnement qu'on y observe est directement liée aux fonctions multiples de ces voies, qui ne s'envisagent qu'en interaction avec les territoires riverains et les compartiments qu'ils accueillent.

2. La structuration des ruelles par les fonctions commerçantes

Les fonctions commerçantes sont les plus structurantes dans l'organisation spatiale des rues et ruelles de Hồ Chí Minh Ville : elles ont directement participé à la formalisation historique du tissu urbain et continuent de constituer un important vecteur de recompositions urbaines. Ces activités polymorphes ont donné naissance à une culture spatiale à l'origine de l'identité de la ville. Le statut juridique de ces activités, leurs temporalités, leurs territorialités, leurs paysages sonores, les types de produits proposés à la vente et leurs aires de chalandise constituent autant de variantes pour caractériser la palette commerçante de Hồ Chí Minh Ville.

Dans les quartiers de ruelles, on peut différencier le dispositif spatial des commerces riverains – installés en rez-de-chaussée des compartiments et débordant fréquemment sur la chaussée – des pratiques commerçantes installées directement sur la chaussée, qu'il s'agisse des marchés temporaires ou des commerces ambulants. Ces derniers sont par ailleurs de deux types, selon leur gradient de mobilité : aux stands fixes installés pour quelques heures sur la chaussée s'opposent les allées et venues de vendeurs proposant leurs produits directement sur des moyens de locomotion, à l'arrière d'une moto, sur une charrette ou un triporteur.

2.1. Les ruelles et le commerce de proximité

De manière générale, les ruelles accueillent un commerce de proximité, principalement dédié aux habitants du quartier. Les produits alimentaires et d'épicerie y sont dominants, complétés par des boutiques et stands de petits services comme les salons de coiffure et les barbiers, les réparateurs de vélos et motos, les cafés Internet, les services de retouches vestimentaires et les tailleurs ou encore les chauffeurs de moto-taxi, qui alpaguent leurs potentiels clients depuis les carrefours.

Dans les six quartiers de ruelles à l'étude dans le cadre de cette recherche, une très large majorité des riverains interrogés affirme avoir recours aux commerces du quartier pour leurs besoins quotidiens, notamment en denrées alimentaires[2]. Les pratiques quotidiennes observées, et relatées lors des entretiens, combinent souvent une visite quotidienne au marché, notamment pour l'achat de produits frais, et un complément d'achat d'épicerie dans les boutiques installées le long des ruelles du quartier.

2.1.1. Les marchés locaux comme marqueurs de centralité dans les quartiers

Les marchés locaux, en général présents à l'échelle de chaque sous-district et souvent organisés sous la forme d'une petite halle couverte, constituent d'importants vecteurs de centralité locale[3]. Leur dynamisme, notamment durant la matinée, se répercute largement dans les ruelles adjacentes, au point de les transformer parfois en « ruelles-marchés » avec des stands couvrant la quasi-totalité de la chaussée. Les marchés de quartiers sont associés à différents modes d'organisation spatiale, présentés par l'illustration 63.

---

[2] Sur les 210 entretiens semi-directifs conduits auprès de riverains des quartiers de ruelles en 2010 et 2011, seuls neuf foyers n'effectuaient pas leurs achats alimentaires quotidiens localement, préférant se rendre exclusivement dans les supermarchés nouvellement ouverts à Hồ Chí Minh Ville.

[3] À chaque échelon de gestion de la ville correspond une échelle de marché : depuis les deux grands marchés de la ville-province (Chợ Bến Thành dans le district 1 et Chợ Bình Tây à Chợ Lớn), en passant par les halles de marchés de district, les marchés de sous-district et les marchés de ruelle.

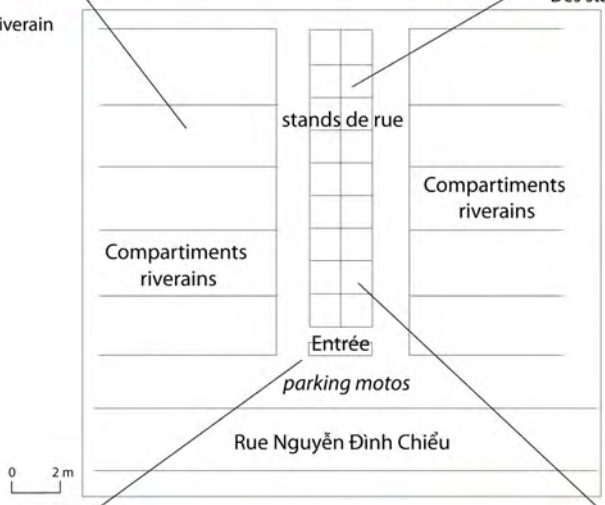
Illustrations 63a et 63b. L'organisation spatiale comparée des centralités commerçantes dans deux quartiers de ruelles du district 3

Source : Extrait de cadastre du sous-district 12, district 3 ; Photos : M. Gibert, 2010, 2011 et 2013 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

b. Les ruelles-marchés de Bàn Cờ
district 3, sous-district 4

Une boutique
dans un compartiment riverain

Des stands au centre de la ruelle



L'entrée officielle du marché de ruelles de Bàn Cờ
(avec le parking à motos à l'avant)

Des stands au centre de la ruelle

Source : M. Gibert, 2010, 2011 et 2013 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

De manière classique, le marché de la ruelle 453 Lê Văn Sỹ (district 3, sous-district 12) est installé au cœur du sous-district, sous des auvents de tôles protégeant un des rares espaces ouverts et collectifs de la zone[4]. Les vendeurs de produits frais y ont des emplacements réservés. Cette petite halle couverte constitue une centralité structurante pour le quartier et son dynamisme commercial s'étend bien au-delà du simple périmètre de la halle. Les ruelles adjacentes vivent en effet au rythme du marché, avec l'installation de très nombreux vendeurs ambulants le matin – également venus vendre des produits frais – et l'alignement des boutiques des habitations riveraines, dont les stands envahissent l'espace de la ruelle. Les ruelles qui entourent le marché deviennent ainsi des « ruelles-marchés » tous les matins.

En revanche, l'organisation commerçante que l'on trouve dans le quartier de Bàn Cờ (district 3, sous-district 4) diffère puisqu'on ne trouve pas de halle centrale au cœur du quartier mais au contraire des échoppes fixes installées au milieu des ruelles, constituant alors une centralité commerçante linéaire. Les échoppes centrales font alors face aux devantures des boutiques riveraines, dont l'espace d'exposition des produits déborde largement dans la ruelle, laissant moins d'un mètre de passage aux piétons qui déambulent. Ce quartier de « ruelles-marchés » est accessible aux seuls piétons, un parking à motos ayant été installé devant l'entrée principale, au niveau du numéro 664 de la rue Nguyễn Đình Chiểu. Ce quartier de ruelles-marchés est en réalité connu et fréquenté bien au-delà des seuls quartiers adjacents.

Les achats quotidiens ont principalement lieu le matin et sont effectuées très majoritairement par les femmes, qui sont surreprésentées dans l'espace des ruelles durant la matinée. Elles y circulent souvent dans une tenue confortable et adaptée à la réalisation des tâches domestiques, sorte de pyjamas colorés (*bộ đồ ở nhà*), qu'elles ne quittent en général qu'après le déjeuner, notamment si elles sont amenées à quitter leur quartier. C'est donc durant la matinée que le secteur commerçant est le plus dynamique, car il combine la tenue de marchés locaux, de petits commerces de rue et le déploiement de très nombreux stands de restauration pour le petit déjeuner, habituellement pris à l'extérieur. L'expression vietnamienne de *quán bụi* (littéralement « restaurant - poussière ») rend bien compte du caractère éphémère du déploiement quotidien de ces stands, qui viennent transformer le paysage visuel et sonore des ruelles.

[4] Les autres espaces ouverts et collectifs de ce quartier sont les cours de pagodes et surtout d'églises, nombreuses dans ce quartier regroupant d'importantes populations catholiques.

2.1.2. Ruelles principales / ruelles secondaires : une approche par les fonctions commerçantes

Si les critères morphologiques du gabarit et du tracé des différentes ruelles invitaient à différencier les ruelles principales traversantes (*hẻm chính*) des ruelles secondaires (*hẻm nhánh*), et en impasse et/ou en décrochement (*hẻm cụt*), cette typologie gagne en pertinence si on y adjoint des critères fonctionnels. Les ruelles principales traversantes sont en effet caractérisées par le dynamisme et le foisonnement de leurs fonctions commerçantes, composées tout d'abord de boutiques riveraines sur leurs deux rives, du commerce ambulant et de l'accueil de marchés de rue, surtout le matin entre 7 heures et 9 heures et éventuellement le soir entre 17 heures et 19 heures. Ces fonctions commerçantes participent pleinement au rôle de centralité linéaire joué par ces ruelles principales, qui attirent un public nombreux, en provenance de l'ensemble de l'îlot et des franges adjacentes des îlots voisins[5]. Les ruelles traversantes sont donc le lieu de mouvements incessants.

Les ruelles secondaires ou en impasse demeurent moins investies par ces formes commerçantes, même si elles peuvent accueillir quelques stands de restauration au niveau des carrefours, dans le prolongement direct des activités de la ruelle principale (ill. 64), ainsi que quelques petites épiceries riveraines. Moins concernées par le passage de la circulation de transit, elles sont aussi privilégiées pour le déploiement des stands de restauration à l'heure du petit-déjeuner. Ces stands pouvant occuper la quasi-totalité de l'espace de la chaussée (ill. 65).

Par ailleurs, les vendeurs ambulants ne manquent pas d'arpenter les ruelles secondaires ou en impasse avec leurs véhicules, venant ainsi trouver leurs clients sur le seuil même de leurs habitations. La figure du livreur à moto – notamment du livreur de bidons d'eau ou de glaçons – constitue une autre variante de la présence du commerce dans ces ruelles secondaires ou en impasse, ainsi caractérisées par des formes commerçantes très éphémères et mobiles.

[5] Résultat du traitement des enquêtes dans le sous-district 3 du district 3, les sous-districts 13 et 7 du district de Phú Nhuận, dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh et le sous-district 11 du district 6 réalisées en 2010 et 2011.

Illustration 64. Les formes éphémères du commerce dans une ruelle secondaire, à l'articulation avec une ruelle principale

Source : M. Gibert, 2011.

Ce cliché a été pris dans le quartier de Bàn Cờ, dans le district 3, à l'articulation entre la ruelle principale 212 et la ruelle secondaire 212/89. Il illustre la manière dont les activités économiques et commerciales de la ruelle principale viennent trouver des prolongements directs dans les carrefours et les premiers mètres des ruelles secondaires. La ruelle 212/89 accueille ici le prolongement du parking de motos des boutiques de la ruelle 212, ainsi que quelques tables appartenant à un restaurateur dont la boutique est également située dans la ruelle 212. Au-delà de ces prolongements commerciaux, la ruelle 212/89 est plus strictement caractérisée par son profil résidentiel et les activités d'ordre domestique.

Illustration 65. L'occupation quotidienne de la quasi-totalité de la largeur d'une ruelle secondaire pour le déploiement de stands de restauration le matin, vers 8 heures

Source : M. Gibert, 2011.

2.2. La vente de rue et l'informalité

La présence massive et quotidienne des vendeurs ambulants dans les rues de Hồ Chí Minh Ville a récemment donné lieu à différentes études socio-économiques destinées à améliorer la connaissance de ces activités « infra-légales » (Goldblum, 2001 : 80-83), plus que réellement illégales (Cling *et al*., 2010 ; IRD et VASS, 2010 ; Kim, 2012 et 2013). Ces études interviennent au moment où la présence des vendeurs de rue commence à être remise en question par les autorités politiques.

2.2.1. Une pratique urbaine ancienne dans les rues de Hồ Chí Minh Ville

L'omniprésence des vendeurs de rue à Hồ Chí Minh Ville constitue un marqueur de l'ouverture du pays à l'économie de marché, suite aux réformes de 1986. Le relatif laisser-aller des autorités envers l'économie de rue fut une concession dans la gestion de la transition de l'économie collectiviste – où l'État était l'unique pourvoyeur d'emplois – à l'économie de marché. Donald Freeman parle ainsi de « street front capitalism » (1996 : 179). Les réformes du Renouveau ont marqué un tournant dans l'explosion du commerce informel, sans en constituer pour autant le point de départ.

Le commerce de rue était déjà très présent à Hồ Chí Minh Ville pendant la colonisation, avant d'exploser durant la guerre du Việt Nam, avec l'arrivée massive de produits américains sur le marché local, revendus au marché noir, directement dans les rues de la ville[6]. Cette période d'ouverture aux produits étrangers et de foisonnement commercial contraste avec les mesures prises par le régime communiste à partir de 1975. La collectivisation de l'économie se traduisit par la fermeture des grands établissements de commerce et par le démantèlement des entreprises privées de moyenne et grande importance[7].

En dépit de ce changement de régime, jamais le petit commerce ne fut éradiqué par le régime communiste, il est donc important de distinguer le sort réservé aux grands établissements commerciaux de celui du commerce familial. En effet, les entrepreneurs et commerçants qui possédaient plusieurs établissements ou immeubles d'habitation furent

---

[6] Dans sa thèse consacrée aux activités commerciales dans le district 1 de Hồ Chí Minh Ville, Vincent Bourgarel rappelle que le *Mutual Security Act* de 1951 a marqué le début d'une aide américaine massive au Sud-Vietnam, à la fois sur le plan militaire mais aussi d'un point de vue commercial avec le soutien aux importations (Bourgarel, 1999 : 57-58). Ces programmes d'aide ont eu pour effet notable l'enrichissement des « importateurs », figures d'intermédiaires qui recevaient les produits et les devises étrangères et les revendaient sur le marché local avec une marge importante.

[7] Ce fut en particulier le cas des établissements tenus par les populations d'origine chinoise. La campagne pour l'abolition du commerce privé, lancée le 23 mars 1978, conduisit ainsi au départ du pays de plus de 10 % des populations chinoises du Sud-Vietnam (Dolinski, 2006 : 100).

contraints de céder leurs biens à l'État pour ne conserver que leur seul lieu de résidence. Ce dernier faisant souvent office de magasin de famille, cela permit de préserver les activités commerciales d'échelle familiale (Dolinski, 2007). Les nouveaux cadres originaires du Nord s'adonnèrent d'ailleurs eux-mêmes au petit commerce de rue, afin de compléter leur salaire (Freeman, 1996 : 188). La situation d'embargo dans laquelle se trouva par ailleurs le pays après 1979 ne fit qu'accentuer l'importance du commerce informel pour l'accès de la population aux denrées de base[8]. Les circuits économiques du petit commerce informel étaient donc déjà solidement ancrés à Hồ Chí Minh Ville en 1986, contribuant à faciliter la mise en œuvre des réformes économiques du Renouveau et la formalisation d'une sphère économique privée. Au début des années 1990, le secteur informel représentait jusqu'à 85 % du PIB du pays, témoignant du potentiel de croissance pour le secteur privé au Việt Nam (Shale, 1995 : 33).

2.2.2. Les activités informelles : entre infra-légalité, tolérance et illégalité

L'équipe de l'IRD mandatée par le Bureau général des statistiques du Việt Nam en 2006 pour mener une enquête sur le fonctionnement du secteur informel dans les métropoles vietnamiennes rappelle la difficulté à cerner et définir précisément ce secteur, avant toute tentative de chiffrage. La définition retenue dans le cadre de cette recherche de référence exclut les très nombreux emplois informels relevant du secteur agricole, pour ne retenir que les « unincorporated enterprises that produce at least some of their goods and services for sale or barter, which are not registered (no business licence)[9] » (Cling *et al.,* 2010 : 22).

Les entreprises informelles demeurent très majoritairement d'échelle familiale, voire individuelle[10], et peuvent venir en complément de revenus acquis dans un cadre formel, rendant ainsi complexe leur estimation[11]. Par ailleurs, l'article 2 du décret 66/HDBT de 1991 prévoit des exemptions officielles d'enregistrement pour certains types de petites entreprises privées, notamment celles réalisant des bénéfices inférieurs à un seuil fixé à l'échelle de chaque district, mais également pour les moto-taxis et les vendeurs de rue[12].

---

[8] Le commerce de contrebande avec les pays frontaliers, qui permettait d'échapper aux lourdes taxes imposées par le régime, fut extrêmement actif à cette période (Freeman, 1996 : 191).

[9] À l'échelle nationale, les résultats de cette étude comptabilisent la moitié des emplois non agricoles du pays comme relevant du secteur informel (Cling *et al.,* 2010 : 22)

[10] La taille moyenne d'une unité productive informelle est estimée à 1,5 personne, incluant le responsable (Cling *et al*., 2010 : 27).

[11] Le renouvellement historiographique contemporain tend à souligner les fortes interrelations entre secteurs formel et informel, alors que les études économiques ont longtemps opposé ces deux secteurs.

[12] L'étude de l'IRD de 2010 estime que 78 % des petites structures de commerce non enregistrées gagnent en réalité plus que le seuil fixé par leur district de rattachement, ce qui les rend alors illégales. Par ailleurs, les auteurs rappellent qu'il existe également de nombreux emplois informels, c'est-à-dire non enregistrés, au sein même du secteur formel.

L'activité de ces derniers n'est donc pas officiellement considérée en soit comme illégale, mais l'occupation prolongée de certains espaces publics l'est en revanche. Cet article de loi n'a jamais été abrogé, malgré le changement de perception des vendeurs de rue depuis la fin des années 1980 : de tremplins locaux pour la mise en forme d'une économie privée, ils sont aujourd'hui considérés comme menaçants pour l'ordre public et sont appelés à disparaître prochainement, si l'on en croit le discours des autorités.

La frontière entre légalité, acceptation et illégalité est extrêmement ténue et changeante. En tenant compte des variables juridiques induites par le décret de 1988, les auteurs de cette étude de référence estiment qu'un million d'emplois relevaient de l'informel à Hồ Chí Minh Ville en 2010 – sans être forcément considérés comme illégaux donc –, parmi lesquels 42 % concernent les services (petite restauration de rue, transports, ou entreprises de réparation par exemple), 29 % le commerce et 29 % la production de biens manufacturés (notamment dans le secteur textile) et la construction. La territorialisation de ce million d'emplois informels se répartit de la manière suivante : 40 % prennent place directement dans la rue, 50 % à domicile et seuls 10 % dans des locaux spécifiquement dédiés, en dehors du logement familial[13] (Cling *et al*., 2010 : 27).

Les enquêtes menées par l'équipe de l'IRD – comme celles que j'ai spécifiquement menées dans les quartiers de ruelles retenues dans le cadre de cette recherche[14] – précisent que la plupart des membres du secteur informel ne se considèrent nullement comme marginaux et sont d'ailleurs plutôt bien acceptés par la population riveraine, qui y voit une facilité d'accès local aux services. Les travaux de recherche en cours, menés par une équipe pluridisciplinaire du Massachussetts Institute of Technology, dans le cadre du projet MIT Slab[15], rapportent de nombreux témoignages d'entraide entre commerçants riverains et vendeurs ambulants, les premiers acceptant parfois de leur donner accès à l'eau courante, ou de stocker leurs biens la nuit, voire de cacher leurs étals en cas de passages impromptus des forces de l'ordre dans les zones du centre-ville, où le commerce de trottoir est aujourd'hui de plus en plus réprimé (Kim, 2013 : 17). Annette Kim revendique ainsi la

---

[13] L'étude précise que ces petites structures informelles génèrent individuellement des revenus extrêmement modestes et emploient des populations moins éduquées que la moyenne du pays, avec une surreprésentation des femmes. À Hồ Chí Minh Ville, contrairement aux idées reçues, les emplois informels ne sont occupés qu'à moins de 20 % par des migrants ruraux, notamment en raison du contrôle migratoire imposé par la politique du carnet de résidence (*hộ khẩu*). Malgré ces tendances générales, les profils des travailleurs informels demeurent extrêmement hétérogènes, comme leurs revenus et leurs conditions de travail.

[14] Les enquêtes systématiquement menées dans chacune des ruelles retenues pour l'étude concernaient avant tout les riverains. Ce choix méthodologique n'a pas empêché la conduite de quelques entretiens approfondis avec des vendeurs ambulants, présents de manière temporaire dans les ruelles, à titre de comparaison et d'information générale.

[15] Le projet d'anthropologie urbaine MIT Sidewalk Laboratory vise à étudier et cartographier le fonctionnement socio-spatial des trottoirs dans six quartiers centraux de Hồ Chí Minh Ville. Cette étude a donné lieu à la conduite de 270 entretiens auprès de vendeurs de rue du centre-ville.

mise en place d'une « gouvernance des trottoirs » et propose l'institutionnalisation d'un « droit aux trottoirs », considéré comme essentiel pour l'intégration – notamment économique – des populations migrantes qui ne sont pas dotées de carnets résidentiels dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville. La manière de concevoir la fonction et les usages des trottoirs est en effet de plus en plus divergente entre les autorités et les petits commerçants (Kim, 2012 et 2013 : 3).

2.2.3. Vers une remise en cause sélective des pratiques du petit commerce de rue

Les principaux arguments avancés par les autorités urbaines contre ces appropriations commerciales sont l'entrave à la circulation, les menaces pour l'hygiène publique, les déchets générés et le désordre urbain qui conduiraient à une dévaluation foncière et immobilière. Par ailleurs, les autorités rappellent que les commerçants riverains payent une patente pour exercer et que la prolifération des vendeurs de rue constitue alors une concurrence déloyale.

Des campagnes de régulation du commerce de rue ont été relancées en 2008 avec l'édiction des décisions n° 74 et n° 1762 du Comité populaire de la ville-province, au nom de la protection des piétons sur les trottoirs[16]. Ces décisions fixent par exemple une liste restreinte de rues où il est seul possible d'obtenir une licence pour la vente ou l'installation de parkings à motos. Les rues retenues doivent impérativement être dotées de trottoirs de plus de trois mètres de large, dont la moitié doit impérativement être réservée à la circulation piétonne. Deux ans après l'édiction de ces décisions, très peu de rues ont été sélectionnées pour accueillir des licences de vente et aucune d'entre elles ne concerne les districts centraux : aucun trottoir n'a été sélectionné dans le district 1 par exemple, rendant l'application de ces décisions illusoire.

La présence de vendeurs ambulants est de moins en moins tolérée dans les rues et espaces ouverts du centre historique et touristique de la ville, alors que dans les quartiers de ruelles les interventions de la police sont quasi inexistantes. Dans le district 1, celles-ci se font en revanche de plus en plus fréquentes (Harms, 2009). Elles sont avant tout conçues comme des démonstrations de force de la part des autorités, mais les vendeurs sont généralement prévenus de l'arrivée imminente des forces de l'ordre, et ont ainsi le temps de ranger leur stand et de disparaître – très temporairement. Ces actions ont donc davantage un rôle de propagande que de répression.

---

[16] La mise en œuvre de campagnes de régulation n'est pas nouvelle, il s'agit même d'un leitmotiv dans la gestion urbaine vietnamienne depuis les réformes du Renouveau. Dans son article de 2008, David Koh revient par exemple sur la généalogie des campagnes de régulation de l'usage des trottoirs à Hà Nội depuis 1986 (Koh, 2008).

Les affiches de propagande sont aujourd'hui nombreuses dans le centre-ville pour rappeler l'interdiction de la vente de rue, à des fins d'hygiène et de « civilisation urbaine[17] » (*văn minh đô thị*). L'illustration 66 témoigne de la nouvelle réglementation des espaces de pelouse – très prisés des familles et des jeunes durant les week-ends – au cœur du centre historique de la ville, entre le palais de la réunification et la cathédrale Notre-Dame. Malgré la multiplication des affiches rouges officielles de grande taille, menaçant d'amendes extrêmement élevées, cette zone touristique très fréquentée reste malgré tout un terrain d'action privilégié pour les vendeurs ambulants, qui adaptent simplement leurs pratiques. Comme en témoigne la seconde photo, ces derniers garent leurs motos juste devant leur lieu de vente, s'installent sur des chaises portables et déploient de simples sacs de marchandises devant eux. En cas d'arrivée impromptue de la police, ils peuvent ainsi disparaître avec leurs marchandises en quelques instants.

[17] Le concept de « civilisation urbaine » est à entendre au sens de « civilité urbaine ». De nombreuses campagnes de propagande et d'affichage public incitent en effet les citadins à se comporter de manière urbaine et courtoise, en respectant l'environnement et les règlementations des espaces publics.

Illustration 66. Un exemple de campagne d'affichage contre la vente ambulante dans les espaces publics du centre-ville

a) b) Source : M. Gibert, 2013.

Traduction :

a) Zone interdite au commerce ambulant et aux dépôts de déchets sur les trottoirs et la chaussée

1. Amendes de 100 000 à 200 000 dongs pour l'utilisation de chariots de vente mobiles dans la rue, entravant la circulation
2. L'occupation de la rue par des stands de restauration, de boisson ou de vente de marchandises diverses est passible d'amendes allant de 20 millions à 30 millions de dongs.
3. Des amendes de 5 à 10 millions de dongs seront appliquées pour la pratique du petit commerce, l'érection de stands de vente et toutes autres pratiques de vente temporaire et non autorisée dans cette zone urbaine.
4. Le dépôt d'ordures et le déversement d'eaux usées dans la rue ou sur les trottoirs sont passibles d'amendes de 500 000 à 1 million de dongs.

Selon le décret 34/2010 du Comité populaire.

b) Ne pas utiliser la rue et les trottoirs pour le commerce et les activités économiques.
Amendes allant de 5 millions à 10 millions de dongs en cas de pratique du petit commerce, d'érection de stands de vente et de toutes autres pratiques de vente temporaire et non autorisée dans cette zone urbaine.

Les vendeurs ambulants qui opèrent dans les quartiers de ruelles fréquentent systématiquement les mêmes quartiers, après avoir obtenu un accord tacite de laisser-faire auprès des autorités locales. Ce sont souvent des habitants des districts ruraux périphériques de la ville qui se rendent dans les districts centraux sur une base journalière, et à horaires réguliers[18]. Ils y vendent des produits au détail, en particulier de nature agricole, participant

[18] Les profils de vendeurs ambulants sont néanmoins très divers à Hồ Chí Minh Ville. Alors que les vendeurs de produits frais viennent souvent des districts ruraux périphériques, les vendeurs de plats cuisinés sont souvent des habitants du centre et du péricentre, qui vendent le fruit de leur préparation culinaire directement dans leur quartier de résidence ou à proximité immédiate. De nombreux habitants du sous-district 1 du district 3 s'adonnent par exemple à cette activité, destinée à compléter les revenus des foyers, particulièrement précaires dans cette zone d'habitation.

ainsi d'une forme d'intégration urbaine en assurant des liens directs entre centre et périphérie (Harms, 2011). Il arrive que les vendeurs ambulants – ou des membres de leur famille – soient directement les producteurs des denrées mises en vente, mais ils s'approvisionnent plus généralement dans les marchés de gros localisés en périphérie de la ville-province et sont de simples détaillants intermédiaires (Harms, 2011).

Leur présence est négociée localement, parfois contre le versement d'une taxe non règlementaire, et les autorités de chaque ruelle veillent à ce que les types de produits des vendeurs venus de l'extérieur ne rentrent pas en concurrence directe avec les échoppes du quartier[19]. Les riverains acceptent généralement unanimement ces vendeurs, qui font partie intégrante du paysage quotidien de la ruelle et sont reconnus pour la qualité des services rendus. Dans les quartiers les plus populaires, il n'est d'ailleurs pas rare que les vendeurs ambulants accordent des crédits aux riverains les plus précaires, inversant alors les rapports de force (Nguyễn Việt, 2005).

Au-delà de la présence des vendeurs ambulants temporaires et résidant à l'extérieur du quartier, l'espace des ruelles est également largement investi par les commerçants riverains qui déploient parfois leurs stands de vente bien au-delà de la limite de leur boutique. L'extrait d'entretien suivant témoigne par exemple du cas où un commerçant du quartier s'installe directement dans la rue afin de bénéficier d'un emplacement plus favorable à la vente que le seuil de son propre logement (ill. 67).

Mme Thu, vendeuse de plats préparés de petit déjeuner
Ruelle 136/65, rue Le Van Sy, sous-quartier 13, district de Phú Nhuận, 9 septembre 2011

> « J'habite dans le quartier depuis mon mariage, il y a un peu plus de 20 ans. Je vis dans la maison de mon mari, au fond de cette ruelle en impasse [voir illustration 67]. Cela fait une dizaine d'années que je tiens ce stand de restauration tous les matins, entre 6 heures et 10 heures et demi environ. Je m'installe ici, car la ruelle est plus large, c'est plus facile pour installer mon stand, mes tables et tabourets, et il y a plus de passage de clients aussi. Je suis installée devant la maison d'une de mes voisines qui est couturière et travaille chez elle. Elle m'autorise à utiliser le devant de sa maison tous les matins, pour mon activité. Cela ne pose pas de problème, c'est une entraide entre voisins. On se connaît tous très bien ici, on s'entraide. Je n'exerce cette activité que le matin, ensuite je rentre chez moi et je prépare le déjeuner pour ma famille. Mes clients sont tous des gens du quartier, souvent ceux qui partent travailler à moto dans un autre quartier la journée ; ils

[19] Un entretien mené en mars 2009 auprès du Professeur Tôn Nữ Quỳnh Trân, dont le centre de recherche en études urbaines (Cefurds) est installé dans une ruelle en impasse du district 5, a permis de discuter et de mettre à jour les différentes étapes d'acceptation du passage ou de l'installation de nouveaux vendeurs informels dans une ruelle.

s'arrêtent prendre le petit déjeuner ici sur le trajet, il y a de la place pour garer les motos, car la ruelle est assez large ici. C'est pratique et c'est rapide. Ce sont souvent les mêmes clients tous les matins […] ».

Cet extrait d'entretien souligne les pratiques d'entraide et d'interrelations fréquentes entre les commerçants d'un même quartier. Cet exemple témoigne aussi de la présence de stands de vendeurs de rue venant du quartier mais cherchant à bénéficier d'un accès plus facile et d'un emplacement plus prometteur que le seuil de leur propre logement. Les habitants de « l'arrière », c'est-à-dire résidant au cœur de l'îlot densifié – et notamment dans les ruelles en impasse – cherchent à profiter, au moins temporairement, de meilleures localisations en négociant leur présence dans les ruelles de « l'avant », plus larges et plus accessibles.

Illustration 67. Les stratégies de localisation des vendeurs de rues comme illustration des liens d'entraide entre voisins de ruelle

Cette scène se déroule le matin, vers huit heures, horaire où les stands de vente pour le petit déjeuner sont nombreux dans les ruelles. La gérante du stand de petit déjeuner localisé à l'avant-gauche de la photo réside en réalité dans la ruelle en impasse, visible à l'arrière-plan à droite. Cette localisation étant jugée impropre à la pratique du commerce, elle s'installe tous les matins devant la maison d'une voisine de quartier localisée directement dans la ruelle principale.

Portrait de riverain. Mme Thu, 44 ans, vendeuse de plats préparés pour le petit déjeuner dans le district de Phú Nhuận

La trajectoire résidentielle de Mme Thu est représentative de la situation de nombreuses femmes vietnamiennes : au moment de son mariage, alors qu'elle avait 24 ans, elle a quitté le foyer de ses parents où elle a toujours vécu (dans le district voisin de Gò Vấp), pour venir s'installer dans la maison de la famille son mari. À l'époque, ses beaux-parents y logeaient avec leur fils et leur plus jeune fille. Aujourd'hui, sa belle-sœur est mariée et a quitté le foyer et son beau-père est décédé. Le foyer de Mme Thu compte alors cinq membres avec son mari, ses deux enfants (de 18 et 15 ans) et sa belle-mère, âgée de 69 ans. Le mari de Mme Thu est comptable dans une petite société du district de Tân Binh, non loin de l'aéroport de la ville, et ses deux enfants sont scolarisés au lycée dans leur district de résidence. Sa belle-mère ne quitte plus très souvent le quartier et la maison, à l'exception d'un voyage annuel pour les festivités du nouvel an, où toute la famille se rend au village natal de la grand-mère, dans la province littorale de Bình Thuận, à quelques heures de Hồ Chí Minh Ville. C'est le seul moment de l'année, où Mme Thu quitte la ville. Seul son mari a parfois l'occasion de quitter ponctuellement la ville-province dans le cadre de séminaires de formation, liés à son travail.

Mme Thu a déjà exercé plusieurs métiers, elle a par exemple été vendeuse dans une boutique de vêtements durant les premières années de son mariage, dans la grande rue commerçante toute proche de Lê Văn Sĩ. Puis, elle s'est occupée de l'éducation de ses enfants avec sa belle-mère, tout en pratiquant une petite activité de couturière, directement à domicile. Elle tient à ce que ses enfants entreprennent des études supérieures, ce qu'elle n'a pas eu l'occasion de faire.

Elle explique que c'est l'emploi de comptable de son mari qui constitue la source de revenus principale du foyer aujourd'hui, mais que cela ne permet pas de faire les économies nécessaires aux futures études des enfants. Alors, depuis une dizaine d'années – une fois ses deux enfants scolarisés –, elle a entrepris de monter un petit stand de plats préparés pour le petit déjeuner. Tous les matins, vers 5 h30, elle se rend au marché de district de Lê Văn Sĩ pour acheter les produits frais dont elle a besoin, puis elle rentre cuisiner chez elle jusque 7 h, heure à laquelle elle ouvre son stand, à quelques encablures de sa maison, dans la ruelle principale de son quartier, grâce à l'aide d'une voisine qui lui cède son pas de porte. Elle peut se prévaloir aujourd'hui d'une clientèle fidèle dans le quartier. C'est grâce à ses compléments de revenus réguliers qu'elle et son mari ont pu effectuer quelques travaux sur leur maison dernièrement, des travaux de peinture et l'ajout d'un balcon au premier étage en particulier. Leur ruelle est trop étroite pour envisager de véritables travaux d'agrandissement et ils n'en ont de toutes façons par les moyens actuellement.

Mme Thu apprécie énormément son quartier, qu'elle décrit comme paisible et sans histoire. Son activité matinale de rue explique qu'elle connaisse la plupart des riverains, des membres de la classe moyenne, des commerçants, des employés de bureaux et beaucoup de fonctionnaires précise-t-elle.

Les pratiques commerçantes dans leur diversité participent pleinement de l'identité et des perpétuelles reconfigurations du paysage des ruelles. Nombre de petits aménagements urbains sont en effet au service de ces fonctions commerçantes, qui contribuent à brouiller les limites entre espaces privé et public, entre logiques de réseau et de territoire.

2.3. Le commerce et le paysage sonore des ruelles

Les variations d'intensité des pratiques commerçantes dans les ruelles au fil de la journée se traduisent par les recompositions du paysage sonore qui leur sont associées. Hồ Chí Minh Ville est connue pour être une métropole très bruyante, notamment en raison des flux motorisés qui la parcourent quotidiennement. Mais, si ces bruits liés à la circulation sont vécus comme une nuisance intempestive dépourvue de signification par les citadins, il en va autrement des paysages sonores du commerce, porteurs de sens et générateurs d'un « paysage phonique commun » (Balaÿ, 2003 : 164), comme autant de vecteurs d'une identité urbaine partagée.

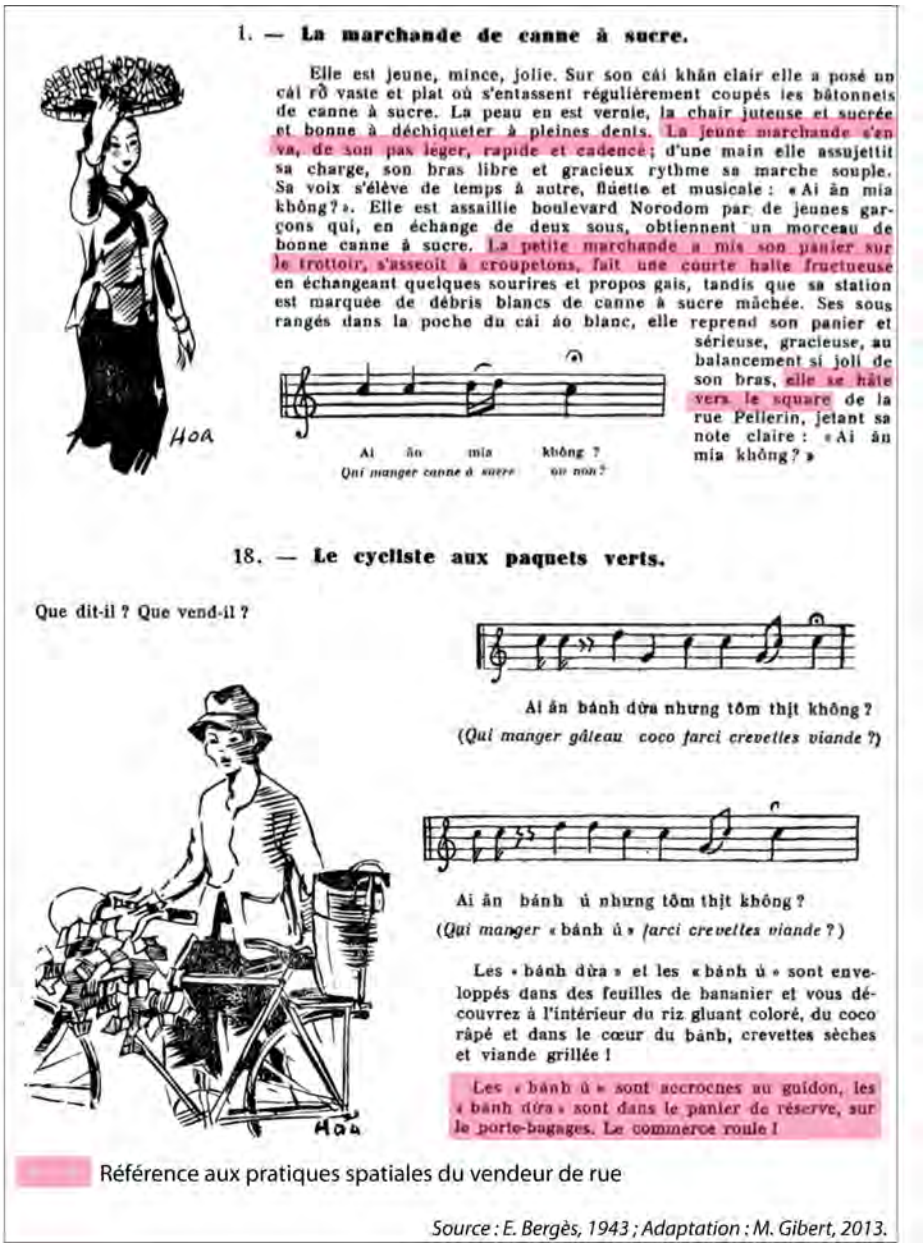
Cette dernière passe par l'aptitude à identifier les sons associés à chaque vendeur de rue. Les vendeurs ambulants annoncent en effet le type de produit ou de service qu'ils proposent par une mélodie chantée ou un bruit mécanique (sonnette, klaxons, etc.), selon une « sémiologie sonore » étudiée (Siaud, 2004 : 96). La fonction commerciale participe ainsi à la territorialisation de l'espace sonore de la ville. Ce mode d'appropriation de la rue est un fait ancien, déjà relaté dans les revues de l'époque coloniale[20]. En 1943, Eugène Bergès a entrepris de reporter les différentes mélodies des vendeurs de rue sur des portées musicales afin d'en conserver la mémoire (ill. 68). Il introduit ainsi son article « Chants et cris de la rue à Saigon » :

> « De grand matin, Saigon s'éveille aux chants, aux cris, aux bruits de ses mille marchands ambulants qui s'égaillent dans chaque quartier, dans chaque rue, et pittoresquement "crient" leur marchandise, de Cholon à Dakao, du Port à l'Arsenal, du marché neuf au vieux marché, de la cathédrale à la plaine des tombeaux. Toute la journée, dans le gai soleil de Cochinchine ou sous les averses diluviennes, s'en vont, le fléau à l'épaule ou le panier sur la tête, les marchands et surtout les marchandes innombrables, jetant sous les tamariniers et les flamboyants leurs chants et cris variés qui attirent le chaland toujours en quête d'un petit repas ou d'un achat modique. Le soir, les derniers cris résonnent, tout au long des rues, et Saigon

[20] Concevant ce paysage sonore saturé comme une nuisance urbaine, les autorités coloniales engagèrent d'ailleurs – souvent sans succès – des projets de « lutte contre le bruit », notamment relatés dans le numéro du 10 janvier 1931 de la revue *Indochine*.

s'anime et vibre encore au rythme prolongé de ces mélopées bizarres et aigrelettes que j'ai essayé de fixer pour vous » (Bergès, 1943).

Illustration 68. Un exemple de transcription des mélodies associées à chaque vendeur de rue par Eugène Bergès



1. — **La marchande de canne à sucre.**

Elle est jeune, mince, jolie. Sur son cái khăn clair elle a posé un cái rổ vaste et plat où s'entassent régulièrement coupés les bâtonnets de canne à sucre. La peau en est vernie, la chair juteuse et sucrée et bonne à déchiqueter à pleines dents. La jeune marchande s'en va, de son pas léger, rapide et cadencé; d'une main elle assujettit sa charge, son bras libre et gracieux rythme sa marche souple. Sa voix s'élève de temps à autre, fluette et musicale : « Ai ăn mía không ? ». Elle est assaillie boulevard Norodom par de jeunes garçons qui, en échange de deux sous, obtiennent un morceau de bonne canne à sucre. La petite marchande a mis son panier sur le trottoir, s'asseoit à croupetons, fait une courte halte fructueuse en échangeant quelques sourires et propos gais, tandis que sa station est marquée de débris blancs de canne à sucre mâchée. Ses sous rangés dans la poche du cái áo blanc, elle reprend son panier et sérieuse, gracieuse, au balancement si joli de son bras, elle se hâte vers le square de la rue Pellerin, jetant sa note claire : « Ai ăn mía không ? »

Ai ăn mía không ?
Qui manger canne à sucre ou non ?

18. — **Le cycliste aux paquets verts.**

Que dit-il ? Que vend-il ?

Ai ăn bánh dừa nhưng tôm thịt không ?
(Qui manger gâteau coco farci crevettes viande ?)

Ai ăn bánh ú nhưng tôm thịt không ?
(Qui manger « bánh ú » farci crevettes viande ?)

Les « bánh dừa » et les « bánh ú » sont enveloppés dans des feuilles de bananier et vous découvrez à l'intérieur du riz gluant coloré, du coco râpé et dans le cœur du bánh, crevettes sèches et viande grillée !

Les « bánh ú » sont accrochés au guidon, les « bánh dừa » sont dans le panier de réserve, sur le porte-bagages. Le commerce roule !

Référence aux pratiques spatiales du vendeur de rue

Source : E. Bergès, 1943 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Abraham Moles, ingénieur spécialisé en acoustique, compare la perception sonore d'une rue à un couloir percé de fenêtres, mettant en avant son caractère fragmenté et discontinu, rendant complexe la saisie et la retranscription de l'espace sonore de la rue (Moles, 1952). Il demeure malgré tout envisageable de distinguer des profils sonores de rues. À Hồ Chí Minh Ville, Tôn Nữ Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng Hòa distinguent les

rues et les ruelles sur le critère du calme (*tĩnh*) (2007 : 10-17). Le calme, très relatif, des ruelles en comparaison des grandes artères est un argument souligné dans de très nombreux entretiens auprès de riverains, il s'agit même souvent du premier argument en faveur de ce lieu de résidence. La morphologie des quartiers de ruelles les rend assez étanches aux bruits de circulation des boulevards, à mesure que l'on s'enfonce dans leur profondeur. Les sons des activités quotidiennes domestiques et commerçantes y dominent, parfois associés aux annonces des hauts-parleurs des autorités politiques, bien que cette pratique soit de moins en moins répandue aujourd'hui.

Les fonctions commerçantes ne sont pas les seules fonctions économiques des quartiers de ruelles, qui accueillent parfois des activités de production artisanale ou même industrielle.

3. Les fonctions productives dans les ruelles, entre héritages et recompositions

Si l'immense majorité des ruelles de la ville – quels que soient leurs localisation, histoire et profil socio-économique – accueille des fonctions commerciales sous des formes diverses, certains quartiers de ruelles accueillent par ailleurs des fonctions de production artisanale ou industrielle.

Cette caractéristique est d'autant plus vraie à mesure que l'on s'éloigne des quartiers centraux, pour devenir un identifiant fort des quartiers périurbains. Souvent consommatrices d'espace, bruyantes et polluantes, ces activités de production se font de plus en plus rares dans le centre et le péricentre de la ville, étant directement concurrencées par les zones industrielles de grande échelle, implantées dans les zones périurbaines. Cependant, des ateliers et activités artisanales demeurent, souvent de manière ponctuelle – lorsque seuls quelques foyers de la ruelle ont un atelier installé au rez-de-chaussée de leur habitation – mais parfois de manière plus systématisée, donnant alors une identité propre au quartier et contribuant à forger l'idée de communauté locale autour du partage d'une même activité, pouvant prendre directement place dans les ruelles. Ces activités communautaires concourent alors à une organisation spatiale originale du quartier.

Tôn Nữ Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng Hòa analysent les communautés de métiers présentes dans certaines ruelles de Hồ Chí Minh Ville en termes de « sous-cultures urbaines » (*các tiểu văn hóa trong bức khảm đô thị*), en référence à la théorie des

« subcultures[21] » alimentée par Claude Fischer à partir des travaux de l'école de Chicago (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 120-121). Cette théorie prend pour objet les communautés urbaines qui se distinguent – et parfois même se construisent en opposition – de la culture urbaine dominante, par différents vecteurs identitaires, un système de valeurs propres, mais également une organisation spatiale spécifique, qui contribue à la production de territoires à part dans le tissu urbain (Fischer, 1975 et 1995).

Sans remettre en cause la diversité des profils des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville et la spécificité de l'organisation socio-spatiale de certaines « ruelles de métiers » – dont la spécialisation économique n'est pas sans rappeler l'organisation des « villages de métiers » autour de la ville de Hà Nội dans le nord du pays (Fanchette, 2012a et 2012b) – souligner les modalités d'insertion de ces quartiers dans le tissu urbain et socio-économique de la ville semble néanmoins important. En effet, les « ruelles de métiers » de Hồ Chí Minh Ville ne se construisent pas en opposition avec une culture dominante. La pratique d'une activité économique commune est au contraire conçue comme un moyen d'insertion dans l'économie de la ville. La spécialisation économique de ces quartiers contribue alors à leur donner une « place » au sens propre dans la ville.

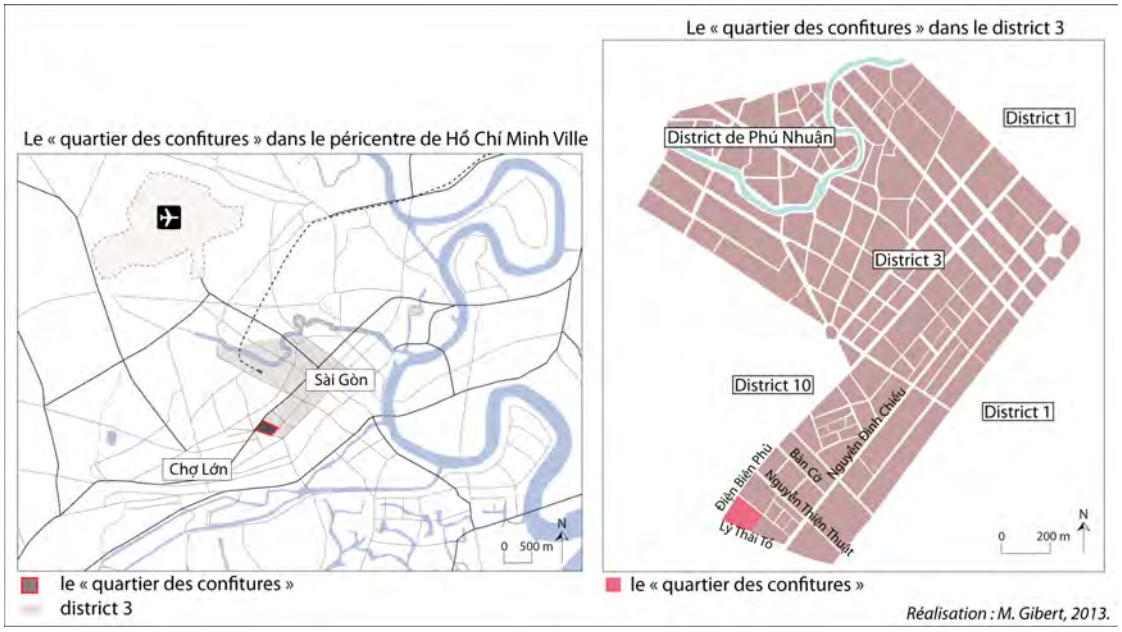
Parmi les quartiers péricentraux étudiés dans le cadre de cette recherche, le meilleur exemple de « ruelles de métier », fondées sur une activité économique commune, est sans conteste le sous-district 1 du district 3, parfois appelé « quartier des confitures » en raison de son activité économique principale.

3.1. Les « ruelles des confitures », une communauté de métier dans le district 3

Historiquement, le sous-district 1 du district 3, niché entre les grands axes Điện Biên Phủ et Lý Thái Tổ, correspondait à la « cité des chemins de fer », aménagée dans les années 1940 par les autorités coloniales (carte 30). La production de fruits confits (*mứt*) dans cette zone y est devenue une caractéristique socio-économique de manière spontanée, dès le lotissement du quartier et plus encore après la réunification nationale de 1975 (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 132).

[21] Le terme de « subculture » pose quelques difficultés en français, où il est généralement traduit par « sous-cultures », ajoutant une connotation négative à l'expression qui est absente du terme en anglais.

Carte 30. La localisation du quartier de la « cité des chemins de fer », devenu le « quartier des confitures », dans le sous-district 1 du district 3



Les petites habitations individuelles et les parcelles de la « cité des chemins de fer », issues d'un programme d'aménagement étatique en période coloniale, ont été progressivement vendues aux familles de cheminots. Les familles qui vivent dans le quartier aujourd'hui sont pour la plupart les enfants et petits-enfants de ces cheminots. Les enquêtes conduites dans le quartier révèlent par ailleurs que, dans plus de deux tiers des foyers, au moins un membre de la famille travaille toujours pour la compagnie d'État des chemins de fer vietnamiens (*Đường sắt Việt Nam*). Outre ces propriétaires historiques, le quartier s'est densifié à l'extrême avec l'arrivée spontanée de nouvelles populations au fil des décennies, notamment des migrants originaires des provinces du delta du Mékong. Dans le contexte historique mouvementé de la deuxième moitié du vingtième siècle au Việt Nam, ces migrations urbaines spontanées se sont rarement accompagnées d'une formalisation administrative : en dehors des familles de cheminots, la population qui vit actuellement dans ce sous-district est ainsi composée de nombreux foyers aux situations administratives et foncières considérées comme non-réglementaires.

Il est difficile de retracer avec précision les prémisses de la production de fruits confits, activité aujourd'hui répandue dans l'ensemble du quartier[22]. Il semblerait néanmoins qu'à la fin de la période coloniale, les femmes des employés des chemins de fer s'y adonnaient déjà durant leur temps libre (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 133).

[22] L'histoire locale de cette activité de rue repose en effet exclusivement sur des sources orales.

Cette production procurait alors des compléments de revenus aux familles, en parallèle des emplois dans les unités de production étatiques.

Les fruits confits font partie des confiseries associées aux festivités du nouvel an lunaire (*Tết Nguyên Đán*) et demeurent peu consommés le reste de l'année. Le pic de production intervient donc dans les mois qui précèdent le *Tết*, entre septembre et février. Le recours à des ouvriers saisonniers des provinces du delta du Mékong – souvent en lien avec les fournisseurs de fruits – devient alors nécessaire pour répondre à la demande à cette période de l'année (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 135). Les enquêtes témoignent par ailleurs d'une production continue sur l'année pour certains foyers, toujours dans une perspective de complément de revenus.

Si le succès des premiers foyers producteurs a fait des émules au point que la production de fruits confits devienne un identifiant fort du quartier – et l'un des rares facteurs d'identification de ce dernier par les habitants des autres quartiers et districts –, la production reste individualisée, à l'échelle de chaque foyer. Chaque famille se charge ainsi de la vente de sa production aux marchés de gros de la ville, en particulier dans le quartier de Chợ Lớn. Les producteurs ne vendent que peu de fruits confits à l'unité et s'occupent très rarement de leur emballage, réalisé par les vendeurs en gros.

Malgré une production individualisée, le quartier s'est peu à peu organisé, notamment d'un point de vue spatial, autour de cette activité. Les riverains ont par exemple acheté en commun des tubes néons à tungstène, suspendus en travers des ruelles les plus larges, pour continuer à travailler une fois la nuit tombée durant la période de haute activité. Ces achats communautaires de lampes sont spécifiques à ce quartier et viennent compléter les lampadaires d'éclairage public, moins puissants. L'extrême petitesse de la plupart des habitations de ce quartier précarisé explique également que la production de fruits confits prenne place directement dans les ruelles, déjà très étroites, au point d'en devenir presque impraticables pour la circulation motorisée (ill. 69).

Illustration 69. L'occupation des ruelles lors des différentes étapes de préparation des fruits confits dans le « quartier des confitures »

a. Le pelage des fruits

b. le trempage des fruits

c. La cuisson des fruits

d. La préparation de la macération des fruits

e. La macération des fruits

f. Le séchage des fruits confits

Source : M. Gibert, 2010-2013 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

La première étape de production (a) consiste à éplucher et dénoyauter les fruits frais, activité consommatrice de main d'œuvre, souvent attribuée aux plus jeunes et aux personnes âgées. Les fruits trempent ensuite dans des bassines d'eau sucrée (b), installées directement dans la ruelle, avant d'être cuits à plusieurs reprises (c) et

de macérer de longues journées avec des épices dans des jarres de terre cuite entreposées devant les maisons (d et e). Les fruits confits sont ensuite séchés sur les toits plats en tôle des habitations (f), procédure visible depuis le haut de la pagode du quartier, d'où a été prise la photo f.

Malgré son importance dans la vie économique et sociale du quartier, cette activité consommatrice d'espace et de main-d'œuvre demeure peu rentable et n'implique pas souvent un réel enrichissement des producteurs : elle reste donc un moyen de subsistance parmi d'autres et une niche économique, permettant tout juste aux habitants du quartier de se placer sur le marché concurrentiel de l'économie de rue à Hồ Chí Minh Ville. Les producteurs tirent en effet profit de la reconnaissance du quartier auprès des vendeurs en gros. Les entretiens menés auprès d'une vingtaine de foyers producteurs ont précisé les conditions de production de cette activité de rue, qui a fini par donner son identité au quartier.

Portrait de riverain. M. Anh, 52 ans,
producteur de fruits confits dans le district 3

Source : M. Gibert, 2011.

M. Anh vient d'avoir 52 ans, il vit dans une maison-compartiment de 40 m^2 environ – une superficie importante pour le quartier –, qui comporte un étage, doublé d'une mezzanine. Cette maison accueille 16 personnes, dont son père – dernier représentant de sa génération dans le foyer – la famille de son frère et la sienne. Lors de l'entretien, il épluche des tamarins avec sa femme, sa fille et sa belle-fille, accompagné de l'un de ses petits-fils. Les voisins d'en face s'adonnent à la même activité, ils ont d'ailleurs le même fournisseur de fruits.

M. Anh, contrairement à son père et son grand-père, n'a pas eu la possibilité de devenir employé à la compagnie nationale des chemins de fer. Il décrit son parcours professionnel comme chaotique, mais toujours centré sur son quartier de résidence.

Un temps mécanicien dans une petite affaire du district 5 voisin, il enchaîne depuis toujours les petits contrats et les emplois saisonniers. Sa fabrique familiale de fruits confits, qui l'occupe la moitié de l'année, fait sa fierté, même s'il n'est pas très confiant pour son avenir à moyen terme. Sa hantise est d'être contraint de devenir ramasseur de déchets, une activité qu'il exècre et qu'il a dû exercer un temps lorsqu'il était plus jeune. Aujourd'hui, il compte beaucoup sur son fils pour assurer ses vieux jours.

M. Anh et sa famille font indéniablement partie des populations précarisées de la ville, mais leur position de citadins de longue date leur ouvre davantage de perspectives qu'aux migrants ruraux nouvellement installés. Depuis les années 1990, le « quartier des confitures » accueille peu de nouveaux citadins et les riverains s'y connaissent tous assez bien. Cela n'empêche pas toujours les tensions et conflits locaux, souvent liés à des concurrences de débouchés dans le commerce des fruits confits.

La famille de M. Anh, producteur de fruits confits,
dans le sous-district 1 du district 3, le 6 août 2011

« Je suis né dans cette maison où était venu s'installer mon père, cheminot. Mon grand-père aussi était cheminot. À l'époque, il n'y avait que des cheminots dans ce quartier, la situation a bien changé aujourd'hui : le quartier est très peuplé, très dense et les ruelles sont de plus en plus étroites. On a ajouté des pièces et des balcons à notre maison, pour accueillir la famille qui s'agrandissait. Il y a aussi eu beaucoup de nouveaux arrivants dans le quartier depuis la libération, surtout du delta du Mékong […].

Dans ma famille, on ne produit des fruits confits que six mois dans l'année, et ça n'occupe pas tous les membres du foyer. Mon fils a un travail fixe à la société des chemins de fer. Et pour les autres, on loue notre travail en fonction des occasions, comme mécaniciens ou pour des livraisons avec les motos. Ma femme est cuisinière, elle vend des plats préparés pour le déjeuner, c'est plus rémunérateur que les confitures et c'est moins dur pour elle. Elle aimerait bien ouvrir un restaurant mais on n'a pas la place ici. Ma belle-fille fait des manucures à domicile, souvent dans le quartier. On connaît tout le monde ici. Dans les deux mois qui précèdent le nouvel an, on est cinq adultes à temps plein dans la production de fruits confits, plus les enfants après leur journée d'école.

On ne vend pas nos fruits confits directement aux clients, ce serait difficile de les faire venir dans ce quartier, il est difficile d'accès, c'est trop étroit. On fait la tournée des marchés, surtout celui de Chợ Lớn, mais la négociation est difficile, en ce moment pour 50 kg de fruits confits, on ne gagne que 120 000 à 150 000 dongs[23]. Ces 50 kg représentent environ une journée de travail pour deux personnes. Depuis quelques années, en plus de la tournée des marchés, on vend une partie de notre production à un gros producteur du quartier : c'est lui qui négocie la vente en gros dans les marchés. C'est plus facile, mais c'est un coût supplémentaire pour nous.

[23] Ce qui représentait 5 à 7 euros en 2011, à la date de l'entretien.

> Même si on a les fruits confits et des petits travaux toute l'année, on dépend des aides du sous-district, on reçoit surtout du riz au moment du nouvel an et une aide pour la scolarisation des enfants. On s'aide aussi beaucoup dans le quartier, c'est très étroit mais c'est joyeux ici, j'ai toujours grandi ici et la terre nous appartient, c'est le plus important. Il y a des projets pour le futur, je ne sais pas vraiment quand, mais le quartier va changer, je ne sais pas si on pourra continuer à faire les confitures. C'est une activité difficile mais ça donne une âme au quartier aussi, c'est coloré, et c'est une activité plus noble que les quartiers de ramasseurs de déchets […] ».

Le quartier a gagné une certaine réputation dans la confection des fruits confits. Grâce au travail d'environ 80 foyers producteurs, il est devenu le principal pourvoyeur de fruits confits du Tết à l'échelle de la ville-province et sa zone de chalandise atteint également les provinces voisines, par le biais des marchés de gros (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 136). Ce succès économique n'empêche pas la précarité de la production et l'émergence de nouvelles concurrences, notamment les importations massives de fruits confits chinois, directement livrés au marché de Chợ Lớn, à des prix plus attractifs que cette production locale, qui peine par ailleurs à gagner en reconnaissance et en institutionnalisation de la part des autorités urbaines.

Le quartier est en effet marqué par d'importants stigmates de précarité, les habitations ne respectent aucune norme locale d'urbanisme et le réseau labyrinthique de ruelles est connu pour être l'un des plus exposés aux risques d'incendie. Par ailleurs, les foyers migrants, même s'ils sont installés dans le quartier depuis plus de 20 ans, n'ont pas toujours des titres de propriété en règle, contrairement aux familles de cheminots. Dans ces conditions, aucun projet de réhabilitation n'est prévu, mais plutôt un projet de rénovation urbaine, prévoyant l'érection de tours de logements, où il est peu probable que les riverains et leur activité artisanale trouvent une place. La localisation éminemment stratégique du quartier, dans l'un des carrefours les plus passants du centre-ville attise les convoitises. M. Phước, directeur-adjoint du Comité populaire du sous-district 1 expose ainsi les dilemmes qui se posent aux gestionnaires de ce type de quartiers anciens.

Le vice-président du Comité populaire du sous-district 1 du district 3, le 29 juillet 2013

> « Je ne sais pas très bien d'où vient cette tradition de production de confitures, mais c'est inédit à Hồ Chí Minh Ville. Le modèle économique n'est pas très performant cependant, car la filière manque d'organisation collective, même si les voisins partagent parfois des outils de travail et s'approvisionnent auprès des mêmes fournisseurs de fruits en provenance du delta du Mékong. Je pense qu'une coopérative de quartier serait une bonne solution pour valoriser cette filière et lui donner une existence légale. Mais cela demanderait beaucoup de changements pour

> les habitants, la mise en place de nouvelles conditions d'hygiène[24] et de sécurité surtout, avec des normes strictes de production. Le sous-district ne peut pas porter ce projet, car un nouveau plan d'aménagement vient d'être approuvé pour la modernisation du quartier : on va indemniser les propriétaires et ériger des tours de logements. On ne peut pas garder un quartier si insalubre et dangereux, les risques d'incendie sont trop importants. Je ne sais pas quand le projet pourra être implanté, on attend des investisseurs, et en attendant on prévoit d'élargir les ruelles les plus importantes, pour permettre aux camions de pompiers d'accéder au quartier en cas de besoin. Et puis, je ne crois pas que la production de confitures va pouvoir durer, il y a de nouvelles concurrences, notamment avec les importations chinoises. Peut-être qu'on pourrait installer un marché aux confitures dans le nouveau quartier, pour garder la trace de cette production identitaire locale. Mais ce quartier ne peut pas être un quartier d'artisanat aujourd'hui et la morphologie du quartier n'est vraiment pas adaptée […] ».
>
> Note : Cet entretien daté de juillet 2013 a été mené suite à l'approbation du projet de rénovation urbaine du quartier par les autorités de districts.

Le quartier des confitures constitue un exemple de ruelles productives, caractérisées par une activité commune, mais qui demeure organisée de manière spontanée. L'intégration du quartier aux circuits économiques de la ville constituent une intégration « par le bas », fondée sur une économie informelle.

Il en va de même avec les ruelles ayant fondé leur insertion économique sur la filière de production de chaussures dans les ruelles du district 4 (ruelles 68, 78, 88 et 98 Đoàn Văn Bơ), sur la fabrication communautaire de lanternes dans le sous-district 9 du district de Tân Bình (ruelle 49/56 Trịnh Đình Trọng) ou de balais dans le district 6 (ruelles 192 et 256 Phạm Văn Chi).

3.2. Les activités de conditionnement dans les ruelles

Au-delà de la production elle-même, certains quartiers de ruelles se sont spécialisés dans l'emballage et le conditionnement. Les produits variés – allant des pailles aux chaussures, en passant par les allumettes et la porcelaine – sont alors livrés en gros dans les ruelles où les riverains les conditionnent pour de la vente au détail.

On trouve principalement ce type d'activités dans les quartiers de ruelles des districts 5, 6 et 8, en raison de la proximité géographique avec le quartier de Chợ Lớn (ill. 70). Ces activités occupent alors les rez-de-chaussée des maisons, mais également les

[24] Chaque année, à l'approche du nouvel an lunaire, de nombreux articles de presse dénoncent le manque de traçabilité de la filière, le recours à des conservateurs chimiques et le manque d'hygiène qui entoure cette production de quartier (Lê Nguyễn et Nguyễn Hiền, 2010 ; Đan Phương, 2011 ; Bùi Nguyễn, 2012).

ruelles elles-mêmes, surtout à des fins de stockage avant la livraison des produits conditionnés. Cette activité économique intermédiaire, peu rémunératrice, participe de l'atmosphère industrieuse des ruelles concernées. Le stockage y entre directement en concurrence avec les fonctions circulatoires, même si les ruelles les plus concernées sont généralement situées en cœur d'îlot et demeurent peu traversantes.

Illustration 70. Les activités de conditionnement et de stockage dans les ruelles du district 6 (sous-district 6)

Source : M. Gibert, 2009.

La non-reconnaissance institutionnelle de ces productions communautaires de ruelles contribue à forger des quartiers « sous / sub-culturels », dont la marginalisation repose en grande partie sur l'informalité des conditions de production. Les recherches récentes sur le secteur économique informel au Việt Nam rappellent que l'économie de rue, si elle constitue un vecteur essentiel d'intégration des citadins à l'économie, demeure précaire et rarement un vecteur d'enrichissement ou d'ascension sociale (Cling *et al.*, 2010 : 28). La précarisation des artisans peut également être accentuée par l'absence de titre de propriété ou de carnet de résidence. Certains responsables de quartier dénoncent même la présence de mafias autour de ces activités informelles, dont il est extrêmement difficile de contrôler les comptes[25]. Pour autant, ces productions informelles ne sont

[25] Entretiens avec les autorités des sous-districts 11 et 6 du district 6 et sous-districts 12, 21 et 22 du district de Bình Thạnh.

représentatives que d'un premier type de « ruelles de métier » à Hồ Chí Minh Ville. Certains quartiers de ruelles ont en effet réussi à intégrer les réseaux économiques formels par le biais d'une activité commune et identitaire.

3.3. L'intégration économique métropolitaine des « ruelles de métiers »

3.3.1. Le secteur de la confection

Certains quartiers de ruelles, notamment dans le nouveau district urbain de Tân Phú[26] et dans le district voisin de Tân Bình, ont acquis un statut reconnu et en partie institutionnalisé de « ruelles industrielles » dans le secteur de la confection. Les foyers installés le long des ruelles du quartier structuré par la rue Trần Tấn, par exemple, travaillent aujourd'hui comme sous-traitants pour le compte d'entreprises textiles privées, vietnamiennes comme étrangères.

Ces riverains sous-traitants sont alors chargés de la réalisation d'une étape particulière dans la chaîne de production des vêtements, comme la découpe des pièces de tissu, l'assemblage des poches ou encore la couture des boutons[27]. Ils entrent alors dans la catégorie des « entreprises privées d'échelle individuelle » (*doanh nghiệp tư nhân kinh tế cá thể*), selon la loi sur les entreprises entrée en vigueur en 1999 (n° 13/1999/QH10) et révisée en 2005 (n° 60/2005/QH11). Les foyers qui s'engagent sur la base de ce type de contrat[28] entrent généralement dans le système par le biais de leurs réseaux de connaissances territoriaux, ce qui explique des regroupements par quartier (Goto, 2013 : 567).

Si les complexes industriels textiles de grande échelle se multiplient dans les districts périurbains, ils n'ont pas causé la disparition de cette économie de ruelle, s'appuyant sur les réseaux de compétences locales (Trần, 1996 : 97-100). Ces deux composantes de l'industrie textile vietnamienne – en pleine croissance depuis une décennie[29] – sont même souvent complémentaires : les tâches qui exigent des moyens technologiques importants sont réalisées dans les usines, alors que les tâches les plus simples, notamment la découpe des pièces ou leur assemblage, sont réalisés par les foyers sous-traitants des ruelles, souvent pour le compte d'une même firme. Ces tâches simples et

[26] Le district urbain de Tân Phú fut créé en 2003, suite à la partition de l'ancien district de Tân Bình, qui était à l'époque le plus grand de la ville-province. L'actuel district de Tân Phú occupe ainsi l'ancienne partie ouest du district de Tân Bình.
[27] Visite de site et entretien avec le chef de ruelle le 30 mars 2010.
[28] Il arrive cependant que certains foyers de sous-traitants ne soient pas légalement enregistrés et fonctionnent de manière informelle avec les fournisseurs.
[29] En 2011, le Viêt Nạm est devenu le 7e exportateur en industrie de confection (*Statistical Yearbook Vietnam*, 2010).

répétitives, qui nécessitent une main-d'œuvre nombreuse et bon marché, font partie des opérations dite CMT « cut, make and trim » (coupe, assemblage, finitions), selon le vocable utilisé dans l'industrie textile, pour désigner la confection standardisée.

Ce sont en grande majorité les femmes qui s'adonnent à cette activité à domicile, sur leur propre machine à coudre[30], installées sur le seuil de leur habitation, le rez-de-chaussée servant de zone de stockage pour la matière première, directement fournie par les entreprises[31] (Trần, 2002 : 53). On trouve également de petits ateliers collectifs de confection dans les ruelles de ce quartier. Les ruelles productives fonctionnent alors comme autant de réseaux de sous-traitants, organisés de manière horizontale[32] et sont intégrées aux circuits économiques formels, non seulement à l'échelle de la ville-province d'Hồ Chí Minh mais même à une échelle internationale.

Avec ce mode de fonctionnement les foyers producteurs des ruelles restent cependant tributaires de relations de pouvoir asymétriques avec leurs contractants[33] (Carr *et al*., 2000). Le droit du travail est appliqué de manière extrêmement aléatoire et l'institutionnalisation de ce secteur productif demeure donc incomplète, la presse dénonçant régulièrement des pratiques illégales dans les ruelles, telles le travail des enfants (Đàm Đệ, 2012). Les effets économiques et sociaux de cette activité de ruelle demeurent donc ambivalents et les salaires souvent très bas, moins de 5 % du prix de vente du vêtement étant alloué aux couturières (Goto, 2013 : 565). Cette production de ruelle n'en demeure pas moins un facteur important d'insertion des quartiers producteurs dans l'économie nationale et mondiale.

3.3.2. L'économie touristique dans les ruelles de Phạm Ngũ Lão (district 1)

L'industrie touristique offre un autre exemple d'institutionnalisation progressive d'une spécialisation économique dans un quartier de ruelles à Hồ Chí Minh Ville. Le quartier le plus célèbre de la ville-province de Hồ Chí Minh est à ce titre le quartier dit « routard » de Phạm Ngũ Lão, qui figure aujourd'hui dans tous les guides touristiques de la ville, quel que soit leur pays d'édition. Le quartier s'est en effet spécialisé de manière progressive dans le

[30] Les machines à coudre de ces ouvrières de ruelles sont souvent achetées d'occasion et à crédit. Dans le district de Tân Bình, la rue Hoàng Văn Thụ s'est ainsi spécialisée dans la revente de machines à coudre d'occasion, en lien avec l'industrie de la confection des ruelles voisines.

[31] La matière première de cette industrie demeure d'ailleurs encore largement importée de l'étranger (Trần, 2012 : 127).

[32] En dehors de ces quartiers de ruelles spécialisées, l'activité textile reste par ailleurs très présente dans les ruelles de l'ensemble de la ville, qui accueillent nombre de couturières travaillant à domicile, souvent à leur compte et de manière informelle.

[33] Plusieurs niveaux de délégation contractuelle existent souvent entre la firme qui se charge de la vente des produits finis et les sous-traitants des ruelles. Ces intermédiaires sont autant de rouages qui rendent complexe le suivi des conditions de production.

secteur touristique d'entrée de gamme, à destination des voyageurs à petit budget. Ce quartier de ruelles, qui s'articule autour des rues Phạm Ngũ Lão et Bùi Viện au sud du district 1, est localisé le long du parc du 23 septembre, où était installée la gare centrale durant la période coloniale, avant son déplacement dans le district 3.

C'est suite à l'ouverture du pays à la fin des années 1980, et au retour progressif des voyageurs étrangers, que plusieurs propriétaires de maisons-compartiments du quartier de Phạm Ngũ Lão ont commencé à louer des chambres à prix modeste dans leur propre habitation, à partir des années 1994-1995 (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 154). Ainsi sont nés les premières pensions et mini-hôtels, qui font aujourd'hui le succès de ce quartier de ruelles, autour duquel gravite toute une économie de service, allant des petites agences de voyages, à la restauration, en passant par la location de motos, la vente de souvenirs et des services de blanchisserie. Ce quartier du district 1, qui a su tirer profit de son emplacement central, offre ainsi un exemple d'économie intégrée dans un quartier de ruelles spécialisées.

Une enquête de 2005 estimait que 95 % des foyers de la ruelle Bùi Viện étaient engagés dans l'économie touristique (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 155). Les entreprises privées s'y multiplient et s'agrandissent très rapidement, investissant alors dans toute la chaîne d'activités du secteur. L'économie familiale y côtoie aujourd'hui des entreprises de taille moyenne, employant plusieurs dizaines d'employés, comme la célèbre agence de tourisme « Sinh Café ».

Les maisons-tubes, y compris dans les ruelles les plus étroites du quartier, ont toutes gagné plusieurs étages afin d'augmenter la capacité d'accueil des mini-hôtels. On observe par ailleurs une stratification des activités liées au tourisme entre les rues et les grandes ruelles de façade et les ruelles secondaires de cœur d'îlot. Alors que les premières accueillent des boutiques, des agences de tourisme, des hôtels et des restaurants, les secondes sont généralement cantonnées à l'accueil de petits hôtels et de restaurants, également de taille modeste.

Le cadre spatial de ce quartier de ruelles est donc très singulier dans la ville, marqué par la présence des touristes étrangers, notamment occidentaux, même si le quartier accueille également beaucoup de touristes japonais et sud-coréens depuis les prémisses du développement de son activité touristique. Les enseignes publicitaires colorées investissent très largement l'espace des ruelles, de même que les terrasses de restaurants et les étals de souvenirs. Ce quartier n'est pas sans rappeler l'organisation d'autres quartiers dits « routards » de la région, tels que le quartier de la rue Khao San à Bangkok ou le quartier Jalan Jaksa à Jakarta. La multiplication récente des enseignes lumineuses à Phạm Ngũ Lão

renvoie par exemple directement à l'imaginaire paysager des quartiers touristiques plus anciennement institués des pays voisins.

Si les ruelles sont avant tout le lieu de vie et de résidence d'environ 85 % de la population de la ville, elles accueillent également des fonctions économiques et de production, même si ces dernières demeurent encore mal renseignées et peu valorisées. Ces fonctions de production et de services demeurent une importante modalité d'insertion des quartiers de ruelles à l'échelle du territoire métropolitain. Elles contribuent par ailleurs à marquer les territoires locaux par l'organisation spatiale spécifique qu'elles engendrent.

4. Les ruelles : lieux de sociabilité et d'accueil des activités domestiques

Par leur double fonction de réseau et de territoire local, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville sont d'intenses lieux d'interactions sociales et de rencontres quotidiennes. La sociabilité de quartier qui s'y déploie en constitue une autre fonction remarquable.

4.1. Les différentes temporalités de la sociabilité de ruelle

La sociabilité de ruelle est parfois directement liée aux fonctions économiques et commerçantes : les populations interrogées insistent très souvent sur leurs rapports cordiaux et leurs discussions quotidiennes avec les vendeurs ambulants, les chalands des marchés et les commerçants du quartier. La prise en commun du petit-déjeuner autour des stands de rue constitue un moment de sociabilité important, tout comme peut l'être le passage d'un service ambulant de pédicure, qui reçoit plusieurs clientes du quartier sur le seuil de l'habitation de l'une d'entre elles. Les ruelles deviennent alors des lieux de discussions collectives, parfois en lien avec une pratique commerçante, mais pas seulement.

Les pièces de réceptions des habitations sont placées à l'avant, côté rue, et il est très fréquent que la porte d'entrée reste largement ouverte lorsque des membres de la famille sont présents. On reçoit ainsi ses visiteurs à la vue de tous, et bien souvent sur le seuil de l'habitation, lorsque ce sont des voisins qui rendent visite. Les discussions y deviennent rapidement collectives, pour peu que le voisin d'en face soit disponible et se joigne spontanément à la conversation[34]. Ces temps de sociabilité peuvent être très éphémères, à la faveur d'une rencontre impromptue, ou au contraire s'ancrer plus longuement dans le territoire local, et donner lieu à la sortie d'une table basse et de chaises dans la rue, ou à

[34] C'est d'ailleurs une pratique qui s'est très souvent présentée lors de la conduite de mes entretiens : les voisins de la personne interrogée, curieux, venaient écouter la discussion et souvent y prendre part.

l'installation durable d'un mobilier urbain spécifique, comme des bancs. Les riverains peuvent aussi s'installer sur leur moto immobilisée, changeant ainsi sa fonction, et illustrant la polyvalence qui caractérise à la fois l'espace des ruelles et le mobilier urbain improvisé qu'on y trouve selon les heures du jour.

Les enfants sont également des acteurs importants de la sociabilité de ruelle : ils transforment quotidiennement cette dernière en terrain de jeu, sous la surveillance des riverains. Les ruelles deviennent à l'occasion des terrains de football ou de badminton, notamment les ruelles secondaires, plus protégées de la circulation.

Il existe également des temps de sociabilité plus exceptionnels, donnant lieu à un territorialisation quasi complète de la ruelle, au détriment de ses fonctions circulatoires. Les fêtes de mariage ou les enterrements prennent par exemple traditionnellement place directement dans la ruelle, devant la maison de la famille concernée (ill. 71). Les familles préviennent alors les autorités du sous-district de l'organisation d'une réception de mariage ou d'une cérémonie d'enterrement, et obtiennent généralement l'autorisation de privatiser leur portion de ruelle pour y installer les tables des convives et les tentes d'enterrement.

Illustration 71. L'appropriation de la ruelle pour les réceptions de mariage, des exemples dans le district 3

Source : M. Gibert, 2009 et 2011.

Dans le cas de la photo de gauche, les tables du mariage sont installées dans une ruelle secondaire peu passante et résidentielle, et occupent ainsi temporairement tout l'espace. Sur la photo de droite, le repas de mariage est organisé dans une ruelle commerçante très passante : l'espace réservé aux festivités est donc restreint et délimité par l'installation d'une tente, permettant de préserver un espace de circulation.

Dans le cas d'un enterrement bouddhiste, un drapeau religieux est placé à l'entrée de la ruelle pour signaler l'événement et une tente couvrant plusieurs tables rondes est installée pour accueillir les membres de la famille endeuillée. Durant trois jours, la famille du défunt loue également les services d'un orchestre professionnel, qui vient jouer dans la

ruelle, nuit et jour, afin de chasser les mauvais génies et les fantômes, et accompagner l'âme du défunt. L'appropriation de la ruelle est à la fois spatiale et sonore. Les voisins de ruelles rendent visite à la famille à cette occasion et participent à la cérémonie, contribuant à lui donner un statut collectif[35].

Ces fonctions de sociabilité participent du statut d'espace public de voisinage des ruelles. Cet espace public est très largement marqué du sceau de l'interconnaissance locale, ce qui contribue à en informer les pratiques. Les femmes vont par exemple au marché local ou chez leur voisine dans leur tenue vestimentaire domestique, alors qu'elles se changent systématiquement si elles quittent le quartier. Cet espace public se construit donc à l'interface entre pratiques publiques et pratiques domestiques.

4.2. « Inside-out » : Ruelles et activités domestiques

À l'extrémité des gradients mouvement / stationnement, sphère publique / sphère privée se trouvent les usages domestiques de la ruelle. Ces derniers sont nombreux et vont de la cuisine en extérieur, aux repas des enfants, en passant par le stationnement des motos, le séchage du linge et l'installation extérieur d'un petit autel dédié aux génies protecteurs de la maison : autant d'usages qui contribuent à brouiller la limite entre l'espace privé du logement et l'espace public de la chaussée, cette dernière étant conçue comme le prolongement direct de la maison. Lisa Drummond parle ainsi de processus « inside-out » pour désigner les activités d'ordre domestique qui prennent place sur l'espace public de la chaussée (Drummond, 2000).

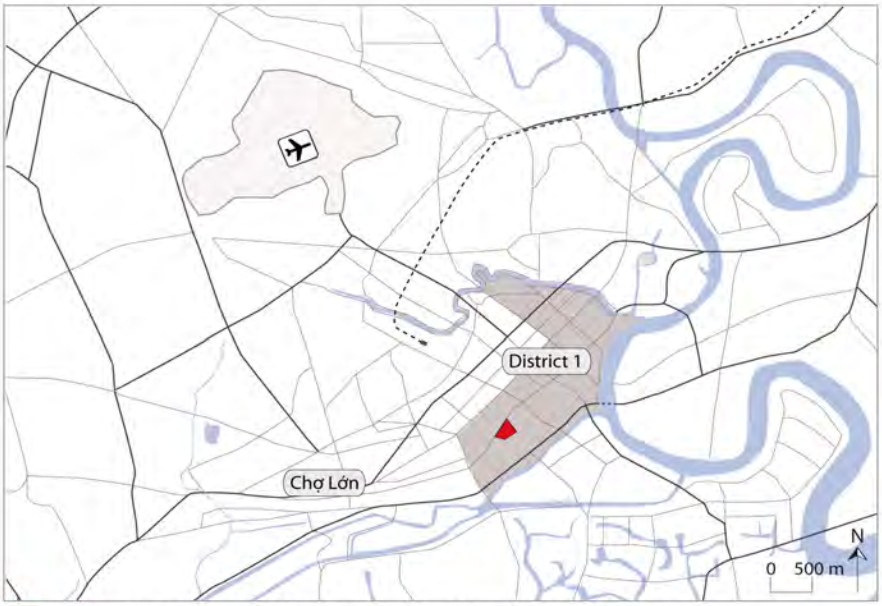
Pour ce type d'usages, le seuil de la maison joue un rôle clef, qu'il soit matérialisé par un espace de courette à l'avant du logement ou par quelques marches. C'est sur ce seuil que prennent place nombre d'activités quotidiennes et que les riverains installent souvent leurs pots de plantes vertes ou qu'ils déposent leurs ordures avant leur ramassage quotidien. L'espace de seuil et les rives des ruelles sont donc investis à la fois par des usages domestiques fixes et continus dans le temps, mais également par des pratiques temporaires.

Ces usages domestiques sont d'autant plus visibles et intenses que les parcelles et les maisons riveraines sont de taille modeste, poussant les habitants à entreposer leurs effets personnels à l'extérieur. Le quartier de ruelles Mả Lạng (district 1, sous-distict Nguyễn Cư Trinh) est à ce titre un cas extrême. Il s'est développé au début des années 1980, sur l'emplacement d'un ancien cimetière de l'époque coloniale (carte 31). Dans le

[35] Même dans les ruelles où les voisins entretiennent peu de relations quotidiennes et se connaissent assez mal, les visites aux familles endeuillées demeurent un incontournable et sont considérées comme des temps forts collectifs de la vie de ruelle.

cadre d'un programme économique de l'époque socialiste, 400 maisons temporaires de 20 m^2 y furent érigées. Aujourd'hui, c'est environ 1 600 ménages qui vivent sur les 8,2 ha du quartier, suite au redécoupage informel des habitations, dont la plupart sont devenues extrêmement étroites (ne dépassant pas 1,5 m de large) et sont couramment appelées les « maisons boîtes d'allumettes » (*nhà bao diêm*). Les ruelles n'y font pas plus de 1,5 mètre de large non plus, témoignant de la précarité de ce quartier, qui a longtemps eu mauvaise réputation dans la ville, notamment pour ses trafics de drogues durant les dernières décennies, à quelques encablures du centre-ville historique[36].

Carte 31. La localisation du quartier de ruelles Mả Lạng (district 1)



Dans ce quartier précaire, les fonctions circulatoires ont été totalement sacrifiées au bénéfice des usages privés et domestiques, ce qui contribue en retour à isoler ces ruelles précaires en limitant – voir en annulant totalement – leur intégration au réseau viaire de la ville. L'omniprésence de ces usages domestiques implique en effet une forme de

[36] En raison de sa localisation hypercentrale, le quartier précaire de Mả Lạng fait aujourd'hui l'objet de nombreuses convoitises de la part des investisseurs. Le quartier de Mả Lạng appartient d'ailleurs à la liste des « terrains d'or » du centre-ville, que les pouvoirs publics souhaitent revaloriser par le biais de grands projets de rénovation (Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 343). Depuis 2006, la société privée vietnamienne Bitexco propose en particulier l'édification d'un complexe de luxe, associant hôtels, centres commerciaux et appartements de standing, sous forme de tours dans le quadrilatère de Mả Lạng. Cette société vietnamienne, créée en 2000, peut se prévaloir de plusieurs projets d'envergure dans la ville-province, en particulier de l'édification entre 2006 et 2010 de la tour « Bitexco Financial Tower » haute de 60 étages, qui reste à ce jour la tour la plus haute du pays. L'avenir des ruelles et des populations précaires qui vivent depuis 30 ans à Mả Lạng y est donc très incertain.

territorialisation exclusive de l'espace public des ruelles (ill. 71). Ces dernières ont alors totalement perdu leur fonction de réseau pour devenir exclusivement des « ruelles-territoires ».

Illustration 72. L'omniprésence des usages domestiques dans le quartier de Mả Lạng (district 1) : une territorialisation exclusive des ruelles

Source : Nguyễn Đình, 2010.

Les photographies ci-dessus ont été prises dans le cadre d'un reportage par le journaliste vietnamien Nguyễn Dình, que j'ai accompagné durant son enquête sur la vie quotidienne dans le quartier de Mả Lạng. Ces clichés témoignent de l'appropriation de la ruelle pour des fonctions domestiques variées, telles que la lessive, les soins de toilette, la cuisine et le stockage permanent des effets personnels, au point d'y empêcher toute circulation motorisée.

Le quartier de Mả Lạng offre un exemple de ruelles très particulières, exclusivement dédiées aux usages domestiques. Il s'agit donc d'un cas limite, permettant l'observation et la recension exhaustives des types d'usages domestiques que l'on retrouve dans l'ensemble

des ruelles à Hồ Chí Minh Ville, mais à des degrés divers selon les profils socio-économiques des différents quartiers. Les tâches ménagères – telles que la lessive, la préparation des repas et la toilette – ont tendance à prendre place dans l'intimité des pièces arrière du logement à mesure que le niveau de vie des familles augmente. En revanche, la prise de repas en extérieur, le stockage d'effets personnels et l'installation de plantes d'ornement restent des éléments prenant quotidiennement place dans les ruelles.

5. 24 heures dans la vie d'une ruelle

Il peut sembler paradoxal que des espaces caractérisés d'un point de vue morphologique par leur petitesse et leur étroitesse soient à même d'être le théâtre quotidien de fonctions aussi diversifiées. Cette capacité s'explique par une grille de lecture temporelle : chaque appropriation de l'espace étant associée à un temps quotidien propre. La rotation des activités, organisée de manière informelle, permet alors l'accès au plus grand nombre.

La mise à jour du rythme des ruelles et des stratégies d'appropriation de l'espace des différents acteurs a été effectuée par le recours à une méthode d'observation anthropologique, appliquée dans une ruelle de chacun des six quartiers d'étude, durant le mois d'août 2011[37]. Cette méthode a consisté à recenser l'ensemble des activités de la ruelle depuis un point fixe, durant 16 heures d'affilée, entre 6 heures du matin et 22 heures. Les rythmes d'activités mis à jour se sont révélés comparables d'un quartier à l'autre : seule la nature de ces activités varie selon les profils socio-économiques des quartiers.

Le graphique 6 rend compte de l'ensemble des activités observées dans la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh, dans le sous-district 21 du district de Bình Thạnh[38], un jeudi du mois d'août 2011. Les observations conduisent à différencier trois types d'espaces dans la ruelle : l'espace intérieur des boutiques riveraines, la zone de seuil entre le rez-de-chaussée des boutiques ou habitations et la rue, et enfin la zone centrale de la chaussée. Le graphique 5 associé rend compte des rythmes de réversibilité des activités de la ruelle. Ces deux documents permettent de mettre à jour six séquences temporelles à l'échelle d'une journée d'observation.

[37] Ces temps d'observations ont tous été planifiés durant des jours de semaine.
[38] L'expérience a été menée dans le sous-district 21 – voisin du sous-district 22, dont l'étude est privilégiée dans le cadre de cette thèse – pour des raisons méthodologiques et de discrétion, grâce à un accord avec le propriétaire, qui avait accepté ma présence sans en faire état au voisinage.

Graphique 5. Les rythmes urbains et appropriations de la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh à l'échelle d'une journée de semaine

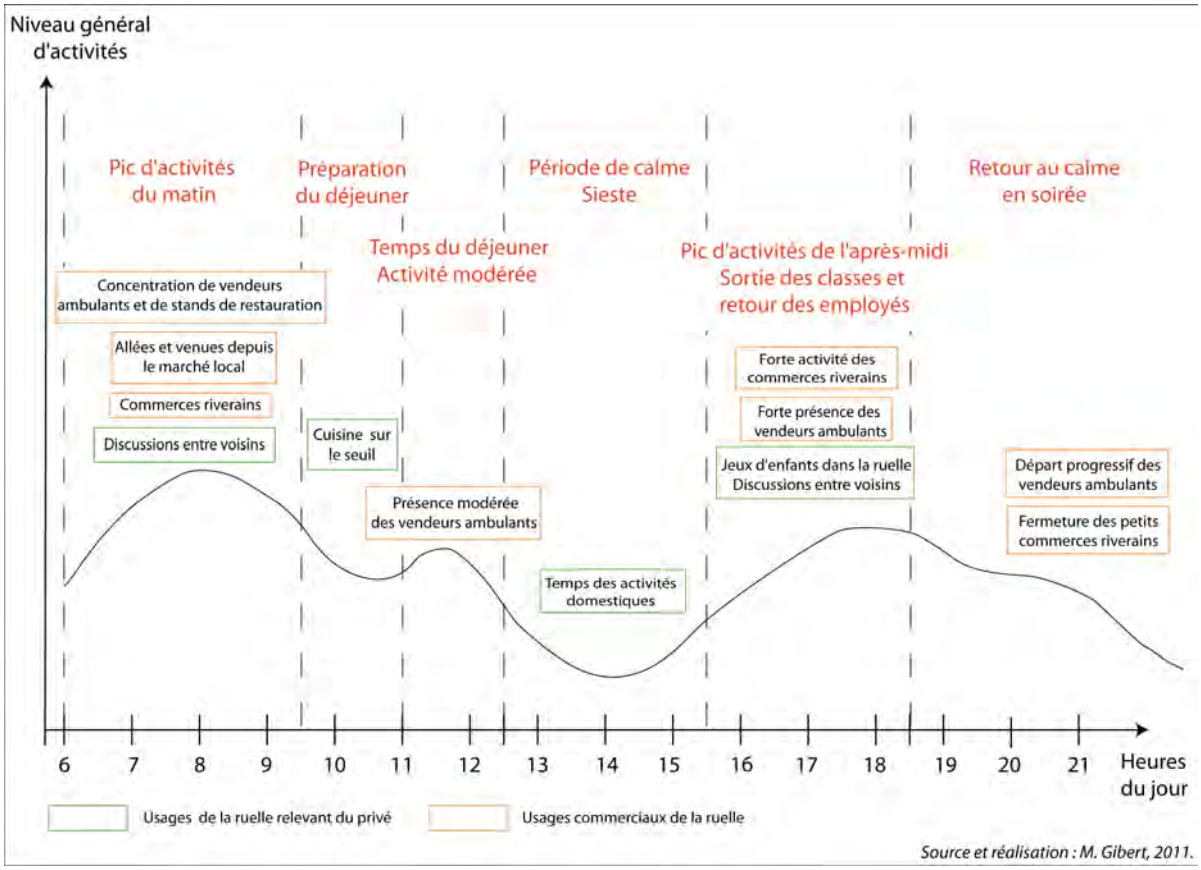


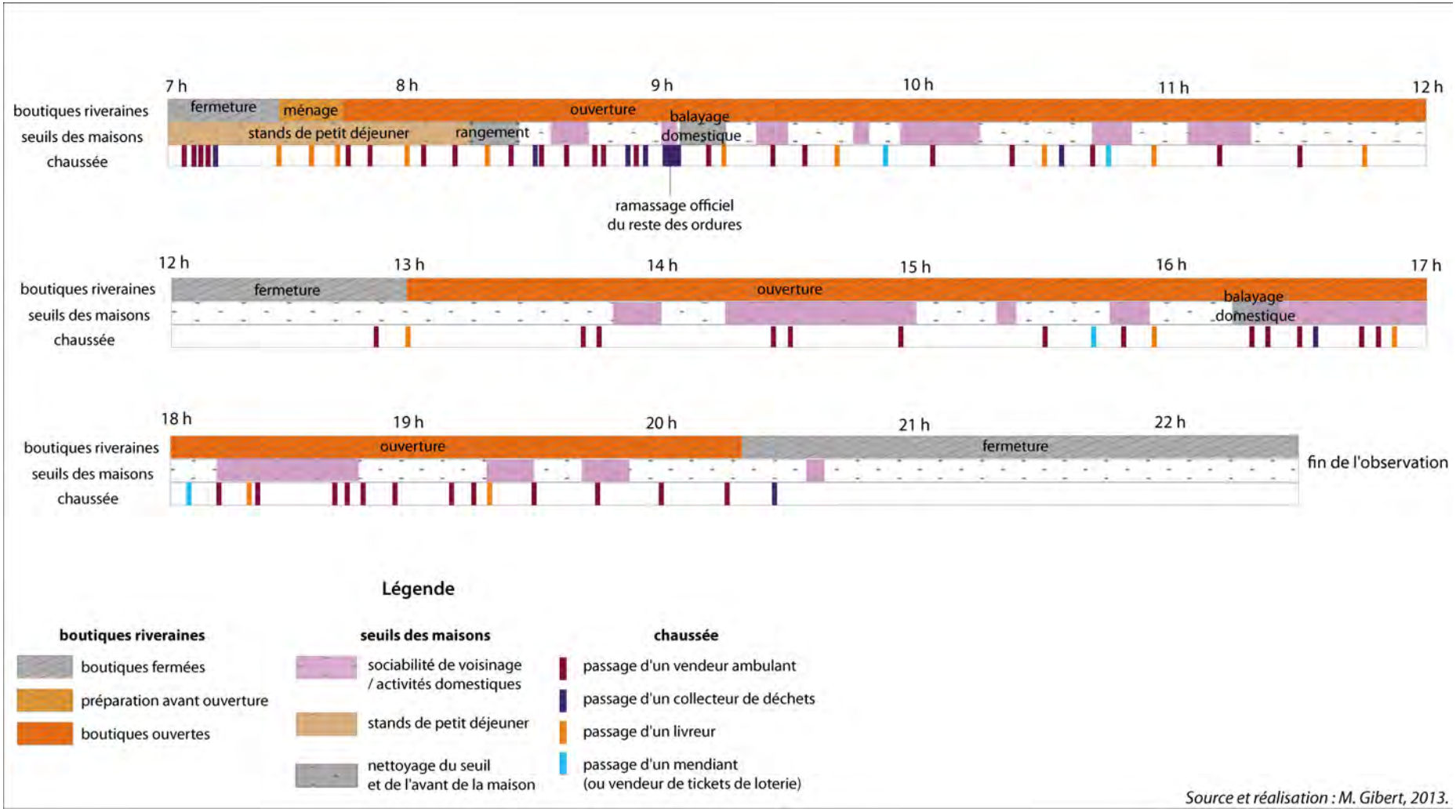
Illustration 73. Les appropriations et usages de la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh à différentes heures de la journée

a) à 8 h30

b) à 16 h30

Source : M. Gibert, 2011.

Graphique 6. Le compte rendu d'observation de l'ensemble des activités dans la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh, le 8 août 2011



La première séquence d'observation, entre 6 heures et 9 heures 30 du matin, constitue la plus animée de la journée, combinant la présence de nombreux vendeurs ambulants, le passage des collecteurs de déchets – informels puis formels –, le déploiement de nombreux stands de petit-déjeuner sur la chaussée et l'ouverture des boutiques riveraines, qui attirent de nombreux clients lors de leur passage vers le marché de quartier. On observe par exemple le passage de nombreux motards sans casque, fait assez rare dans les artères de la ville depuis le décret d'obligation du port du casque du 15 décembre 2007. Cette observation indique que ces derniers se rendent seulement à quelques centaines de mètres de chez eux, en grande majorité au marché local, comme en témoigne le retour des motos chargées de provisions.

Cette séquence dominée par les activités commerçantes est également riche en interactions sociales et rencontres entre voisins, lors du petit-déjeuner pris en commun dans la ruelle ou lors des circulations piétonnes vers le marché.

La séquence allant de 9 heures 30 à 11 heures s'inscrit dans une forme de continuité atténuée des activités commerçantes : les vendeurs ambulants et les livreurs continuent d'arpenter la rue, mais ils se font moins nombreux. La sociabilité de rue propre à cette séquence temporelle est par ailleurs plus exclusivement féminine. Les femmes sont en effet nombreuses à préparer leur repas – notamment les légumes, à l'aide de grandes bassines – directement sur le seuil de leur habitation, tout en bavardant entre voisines.

Le temps du déjeuner, entre 11 heures et 12 heures 30 génère une activité de rue beaucoup plus modérée. Le déjeuner est souvent rapidement pris à l'intérieur des habitations, ou à l'extérieur du quartier pour les salariés. Certains livreurs continuent néanmoins de passer, desservant en général plusieurs maisons lors de leur passage.

Cette séquence annonce déjà le calme propre à la séquence allant de midi et demi à 15 heures 30. Même si les commerces riverains rouvrent leurs portes à partir de 13 heures, les clients sont peu nombreux : l'heure est à la sieste et aux activités domestiques, à l'intérieur des habitations. Les discussions entre voisins reprennent néanmoins dès 14 heures, moment où passe dans la ruelle un stand ambulant offrant des services de manucure et pédicure, ce qui conduit au rassemblement de plusieurs clientes sur le seuil de l'habitation de l'une d'entre elles. Les soins prennent place directement sur le seuil de la maison, à la vue de tous. Ce temps de sociabilité féminine attire également quelques voisines qui ne recourent pas aux soins mais viennent aux nouvelles.

La séquence suivante s'ouvre sur la reprise du passage plus soutenu des vendeurs ambulants et le retour des enfants dans la ruelle, après leur journée de classe. Ces derniers restent souvent de longs moments à jouer ensemble, directement sur la chaussée, sous le regard de leurs parents ou grands-parents, qui devisent en général par petits groupes sur les

seuils des habitations. Les circulations transversales sont nombreuses, les voisins se conviant les uns chez les autres et les enfants allant profiter de sucreries chez différents voisins. Le moment est également propice aux achats dans les boutiques riveraines.

À partir de 17 h, ces circulations locales et transversales sont complétées par les circulations de transit et de desserte, avec le retour des employés après leur journée de travail. Entre 18 h 15 et 18 h 45, un riverain met en route une machine à karaoké dans son salon, directement ouvert sur la rue. La musique se répand dans une large partie de la ruelle et attire des voisins, venus participer à ce qui s'apparente à un jeu collectif. Les adolescents de la ruelle restent cependant assis à l'écart, en sirotant un café aux tables en plastique d'un café de ruelle, improvisé un peu plus loin.

Le retour au calme s'effectue progressivement après 19 h, heure à laquelle les riverains rentrent souvent chez eux pour dîner. Les boutiques riveraines tirent leur grille aux alentours de 20 h 30, au moment où la plupart des riverains ferment également leurs portes et déposent leurs ordures de la journée sur leur seuil, en prévision du passage des ramasseurs de déchets le lendemain matin. De l'aveu des riverains, la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh se situe dans un quartier « populaire mais sans histoire ». La nuit n'y est donc pas particulièrement associée à un temps interlope ou dangereux, même si chacun veille à rentrer ses biens de valeur – notamment les motos – à l'intérieur de son logement.

La remarque suivante, de l'anthropologue Catherine Earl, résume bien la réversibilité des temporalités dans les usages et appropriations des quartiers de ruelles à Hồ Chí Minh Ville :

> « When spaces seem to be simultaneously public arenas and locations for private activities, they become flexible and shifting spaces where their use changes depending on the time of day, time of year, the season, who is using the space, and for what reasons. These factors suggest that such spaces can be regarded as informal public space[39] » (Earl, 2010 : 92).

Ces observations quotidiennes demandent en effet à être complétées par des observations prenant place les jours particuliers du calendrier, tels que les jours fériés, les jours d'élections, mais également les jours d'enterrement.

---

[39] « Quand les espaces semblent être simultanément des arènes publiques et les lieux pour les activités privées, ils deviennent des espaces flexibles et changeants, dont les usages changent selon l'heure du jour, le moment de l'année, la saison, qui utilise l'espace, et pour quelles raisons. Ces facteurs suggèrent que de tels espaces peuvent être considérés comme des espaces publics informels. »

Cette présentation des différents usages quotidiens des ruelles et des territorialités qui leur sont associées remet en cause l'opérabilité de la dichotomie espaces publics / espaces privés dans l'analyse des espaces urbains. En effet, dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, la publicité des lieux se définit selon un gradient continu, allant des espaces intimes et domestiques localisés à l'arrière du logement aux espaces de mise en scène et d'interactions sociales maximisées au centre des ruelles. Ce sont précisément les pratiques habitantes, renouvelées quotidiennement, qui déterminent le caractère plus ou moins public des lieux, selon les moments de la journée. La « régime de publicité » des ruelles est ainsi défini par les usages et appropriations sociales, au détriment de leur statut juridique et de leur potentiel politique (Staeheli et Mitchell, 2008).

Ces pratiques habitantes multiples peuvent être analysées en termes de « compétences citadines », invitant à dépasser la vision du citadin comme simple récepteur des formes urbaines, pour l'envisager au contraire comme « producteur, émetteur et utilisateur » de la ville, par le biais de ces interventions quotidiennes (Berry-Chikhaoui et Deboulet, 2000 : 19). C'est d'autant plus important dans le cas des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville que ces derniers ont historiquement été le fruit d'aménagements et de réaménagements spontanés. Par leurs appropriations et leurs perpétuelles adaptations, les citadins contribuent aujourd'hui à la recomposition de ces quartiers et à leur dynamisme. Ils contribuent ainsi à la production de la matérialité urbaine, tout en lui conférant :

> « des fonctionnalités et des symboliques qui s'enracinent dans l'histoire sociale et urbaine, et qui sont renouvelées, reforgées et ravivées dans le contexte de l'agglomération et de la société contemporaines » (Berry-Chikhaoui et Deboulet, 2000 : 17).

Par leurs usages multiples, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville se constituent comme autant de territoires locaux, appropriés par les riverains. L'importance des activités prenant place directement sur la chaussée, à la vue des voisins – comme l'habitude de laisser les portes des habitations ouvertes la journée – contribue à générer une forte interconnaissance entre les riverains et un sentiment d'appartenance à une même communauté de voisinage. Cette dimension sociale et les « modalités de voisinage » méritent d'être explorées, la culture spatiale des ruelles se caractérisant également par les relations sociales qui s'y nouent, sur fond de proximité résidentielle et de surveillance par les autorités locales.

CHAPITRE 5

La ruelle comme unité de voisinage et de gestion : De l'interconnaissance à la surveillance

[…] les maisons font la ville mais les citoyens font la Cité.

Jean-Jacques Rousseau, *Du Contrat social ou principes du droit politique,* livre I, chap.VI, [1ère éd.1762] 1964, Paris, Gallimard, p. 361.

Les appropriations et usages quotidiens des ruelles de Hồ Chí Minh Ville par les riverains contribuent au renforcement des liens sociaux de proximité, donnant une signification forte à la notion de voisinage (*xóm, láng giềng, làng nghĩa xóm*). Dans certains quartiers, les liens de voisinage peuvent être de nature communautaire, poussant alors à son paroxysme l'appropriation partagée de l'espace public des ruelles, sur la base de la pratique d'un même métier, ou de valeurs et de pratiques culturelles communes. Au-delà de son fonctionnement spatial, la ruelle se construit alors comme un objet social, par la formulation locale d'un « pacte entre la permanence d'une forme spatiale et la stabilité ou la modification des usages riverains » (Gourdon, 2001 : 67). Ce pacte est fondé sur le partage de normes, de représentations communes et sur des modalités de gestion acceptées par l'ensemble des citadins. À ce titre, la ruelle peut également être envisagée comme un objet politique et un lieu de mise en scène du pouvoir.

Cette perspective est d'autant plus éclairante que le plus petit échelon de gestion institutionnelle et d'action publique des villes vietnamiennes prend précisément souvent la forme d'une ruelle : il s'agit de « l'unité de voisinage » (*tổ dân phố*), composée habituellement de 60 à 80 foyers, résidant le long d'une même ruelle – ou d'une ruelle principale et des ruelles secondaires ramifiées. L'échelle très fine de ces unités de voisinage témoigne de la densité de l'encadrement territorial au Việt Nam.

À l'extrémité inférieure de la chaîne décisionnelle de l'État-Parti vietnamien, l'observation du quotidien des ruelles donne ainsi à voir les conditions locales de l'exercice du pouvoir et permet de mettre à jour le fonctionnement de la « bureaucratie de rue »

(Lipsky, 2010), dans un pays caractérisé par la centralisation historique de son appareil d'État. Les modalités d'interactions entre les résidants et leurs autorités locales y sont marquées à la fois du sceau du contrôle et de la négociation.

1. La riveraineté et les relations de voisinage dans les ruelles

1.1. La notion de voisinage à Hồ Chí Minh Ville

Les notions de « voisinage » et de « quartier » ne constituent pas des objets clairement définis par les sciences sociales (Authier *et al*., 2007), mais sont cependant envisagées comme des échelles d'analyse – ou des unités d'observation – pertinentes dans de nombreuses études empiriques, portant par exemple sur les modes d'ancrage territoriaux des citadins et sur les jeux d'appartenance identitaires dans les espaces urbains. Ces notions se rapportent à l'espace du proche, à la temporalité quotidienne, et à « la portion de ville dans laquelle on se déplace facilement à pied » (Perec, [1ère éd. 1974] 2000 : 79). Mais, au-delà des « constructions savantes » diverses du quartier et de ses possibles « instrumentalisations politiques » (Authier *et al*., 2007), Michel de Certeau rappelle que la notion implique avant tout le sentiment d'appartenance et le processus d'appropriation d'un territoire urbain :

> « Face à l'ensemble de la ville, engorgé de codes dont l'usager n'a pas la maîtrise mais qu'il doit s'assimiler pour pouvoir y vivre, face à une configuration des lieux imposés par l'urbanisme, face aux dénivellations sociales internes à l'ordre urbain, l'usager parvient toujours à se créer des lieux de repli, des itinéraires pour son usage ou son plaisir qui sont les marques qu'il a su, de lui-même, imposer à l'espace urbain. Le quartier est une notion dynamique, nécessitant un apprentissage progressif qui s'accroît par la répétition de l'engagement du corps de l'usager dans l'espace public jusqu'à y exercer une appropriation » (de Certeau *et al*., [1ère éd.1980] 1994 : 20).

Le quartier engage donc une « territorialité vécue » et une « dimension affective ritualisée » (Lévy, 2001), nourrie par la répétition des relations sociales. Ces critères de définition sont pertinents pour l'analyse des ruelles de Hồ Chí Minh Ville.

1.1.1. La valeur sociale de la proximité résidentielle

Le « quartier » (*tổ, khu phố* [1]) – et le « voisinage » (*xóm, láng giềng, làng nghĩa xóm*) – y sont avant tout des lieux où se nouent des relations d'interconnaissance et souvent même d'interdépendance (Elias, 1974 : XIX), dans le cadre de la « mise en scène de la vie quotidienne » (Goffman, 1973). Cette mise en scène est elle-même le fruit de constantes négociations dans « un espace interactif de proximité » (Elias, 1991 : 49-50).

La sociabilité quotidienne à Hồ Chí Minh Ville a ceci de particulier qu'elle reste encore largement fondée sur la proximité spatiale et résidentielle, sur le modèle historique structurant de la communauté villageoise[2] (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 111). La genèse commerçante de Hồ Chí Minh Ville et l'alignement des maisons-compartiments le long des rues et ruelles expliquent que lieu de résidence et lieu de travail n'ont longtemps fait qu'un, contrairement à ce que souligne George Perec dans son évocation du quartier parisien :

> « Le quartier est aussi la portion de ville dans laquelle on ne travaille pas : on appelle son quartier le coin où l'on réside et pas le coin où l'on travaille : et les lieux de résidence et les lieux de travail ne coïncident presque jamais : cela aussi est une évidence, mais ses conséquences sont innombrables » (Perec, [1ère éd. 1974] 2000 : 79).

À Hồ Chí Minh Ville, le voisinage constitue souvent une unité sociale avec une double capacité d'intégration : à la fois par les réseaux amicaux et par les relations professionnelles. Le périmètre de ce voisinage correspond souvent à la ruelle où l'on vit et

---

[1] L'expression vietnamienne *tổ* signifie littéralement « le nid » et désigne d'un point de vue administratif « l'unité de voisinage », la plus petite unité de gestion urbaine au Việt Nam, qui correspond généralement à une ruelle, ou une ruelle principale et les ruelles secondaires attenantes. En revanche, l'expression *khu phố* désigne le quartier d'un point de vue plus strictement morphologique : *khu* signifiant « la zone, une aire » et *phố* la rue, le *khu phố* est donc littéralement l'aire regroupant plusieurs rues.

[2] Au Việt Nam, chaque communauté villageoise est dotée d'une maison communale (*đình*). Cette dernière est historiquement à la fois le lieu où demeure – et est honoré – le génie protecteur du village (*thành hoàng*), un lieu d'activités collectives et de festivités culturelles ou religieuses, mais aussi un lieu de réunions administratives pour les notables (Giran, 1912 : 334-335). Un édit du XIIe siècle, sous la dynastie des Ly, systématisa la construction d'une maison communale dans chaque village, même si les sources les plus anciennes concernant la construction effective de *đình* datent principalement du XVIe siècle (Hà et Nguyễn, 1998 : 80). L'architecture de ces *đình* a évolué au fil des siècles mais son caractère monumental et de prestige demeure une constante. La maison communale a aujourd'hui perdu nombre de ces fonctions anciennes, elle demeure néanmoins le cœur des activités culturelles villageoises, notamment lors des festivals.
À Hồ Chí Minh Ville, on trouve encore certaines des maisons communales des anciens villages ayant peu à peu été intégrés au tissu urbain. Ces dernières ont été généralement bâties au XIXe siècle (Hà et Nguyễn, 1998 : 370-382). Ces maisons communales donnent aujourd'hui parfois lieu à des mesures de protection et de rénovation architecturale. Dans le cadre du projet éditorial sur la culture des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, l'équipe du Cefurds a par exemple participé à la rénovation du *đình* Tân Kiểng dans le district 5, afin de contribuer à raviver son rôle de foyer communautaire pour les populations des quartiers de ruelles des alentours (ruelle 730 Trần Hưng Đạo).

aux ruelles secondaires adjacentes. La morphologie des quartiers et l'ouverture unique du logement à l'avant expliquent que l'on noue aisément des relations avec ses voisins d'en face et les riverains de sa propre ruelle, alors qu'on connaît nettement moins bien les voisins de la ruelle parallèle, avec qui on ne partage que des murs aveugles en fond de parcelle.

Lors des enquêtes, la ruelle est rapidement apparue comme une entité urbaine structurante dans le sentiment d'appartenance à la ville. Dans les discours des citadins, la ruelle est d'ailleurs souvent confondue avec la notion de quartier ou d'unité de voisinage.

1.1.2. Le voisinage comme ressource

Les relations de ruelles sont vécues comme un important « capital socio-spatial » (Gourdon, 2001 : 197) et une « porte d'entrée[3] » vers les aménités urbaines, en particulier pour les populations nouvellement installées à Hồ Chí Minh Ville. Quelle que soit la trajectoire résidentielle des riverains, la ruelle de résidence représente une ressource essentielle à l'intégration urbaine et un port d'attache signifiant, même après l'avoir quittée. Lors d'une série d'entretiens dans le sous-district 3 du district 3, dans le quartier commerçant de Bàn Cờ, un couple de personnes âgées a notamment insisté sur le départ douloureux de la ruelle de leurs deux filles après leur mariage. Ces dernières y reviennent cependant très régulièrement, pour rendre visite à leur famille, mais également pour effectuer certains achats spécifiques et retrouver les voisins de leur enfance. J'ai pu rencontrer l'une de leurs filles à l'occasion d'un second entretien avec cette famille dans le quartier de Bàn Cờ.

Une ancienne habitante du quartier de ruelles de Bàn Cờ (district 3), le 20 septembre 2011

> « Je vis aujourd'hui dans le quartier de ruelles de la rue Lê Quý Đôn avec mon mari et mes enfants. Ce n'est pas très loin, mais je ne m'y sens jamais aussi à l'aise qu'à Bàn Cờ, alors je reviens faire le marché tous les matins ici, à moto. Je sais que je peux faire confiance aux commerçants ici, ils me connaissent mieux et c'est aussi plus facile pour se faire accorder un petit crédit » (Hiên, 35 ans).

En enquêtant dans le sous-district 13 du district de Phú Nhuận, j'ai également noté le cas particulier d'une vendeuse ambulante vivant aujourd'hui dans le district voisin de Tân Phú, après avoir vécu 45 ans dans la ruelle de Phú Nhuận, où elle tenait une épicerie au

[3] Cette expression a été formulée lors d'une enquête dans le sous-district 22 du district Bình Thạnh, le 14 août 2011. Cette dernière a été conduite auprès d'une personne relevant de la catégorie des « migrants ruraux ».

rez-de-chaussée de son habitation. Elle a dû quitter son quartier avec son mari suite à la vente de leur maison pour des raisons économiques.

Une ancienne habitante du quartier de ruelle du sous-district 13 du district de Phú Nhuận, le 7 septembre 2011

> « Cela m'a semblé trop difficile de relancer mon commerce à Tân Phú, ma maison y est plus petite et surtout je n'y ai pas de clientèle. Alors, j'ai choisi de revenir au moins trois fois par semaine dans mon ancienne ruelle de Phú Nhuận, où j'ai mes clients mais aussi mes amis. C'est un quartier ancien, où tout le monde se connaît, même si les nouveaux arrivants y sont de plus en plus nombreux. Je laisse mon étal chez une amie durant la nuit et m'installe souvent juste devant chez elle, même la police me connaît bien et accepte cet arrangement […] » (Hà, 63 ans).

Ces deux extraits d'entretiens témoignent de l'inscription dans la durée des relations de voisinage et du fort sentiment d'appartenance à une ruelle, notamment pour les citadins installés de longue date. L'importance du voisinage est d'ailleurs fréquemment exprimée par le biais d'un dicton populaire qui rappelle qu'il vaut mieux « vendre la famille lointaine et acheter ses voisins proches (*Bán bà con xa, mua láng giềng gần*[4]). Le voisinage est souvent assimilé à « une grande famille » sur laquelle on peut compter, comme l'exprime également l'adage populaire : « La nuit tombée, les voisins s'éclairent avec la même lumière » (*Hàng xóm tối lửa tắt đèn*), pour signifier que quand les temps sont durs, le voisinage est considéré comme une ressource[5]. Nombreuses sont en effet les anecdotes autour du partage et des pratiques collectives dans une même ruelle. L'acquisition d'une télévision ou d'une machine à karaoké par un riverain entraîne en effet souvent des pratiques partagées, notamment durant des évènements particuliers. Ainsi les matchs de la coupe du monde de football de l'été 2010 ont-ils été vus collectivement dans la ruelle 209 Trần Kế Xương du sous-district 7 de Phú Nhuận, le poste grand format de l'un des riverains ayant été installé dans la ruelle à la nuit tombée.

Cette vision monolithique et positive apparaît néanmoins quelque peu romantique et mérite d'être confrontée à la diversité des situations de voisinage. Les tensions sont en effet assez fréquentes dans des ruelles caractérisées par leur étroitesse et un possible sentiment de promiscuité. Les conflits d'usages sont les plus courants. Ils concernent souvent la

[4] Il existe également la variante suivante de ce dicton : *Bà con xa không bằng láng giềng gần* (« Un parent éloigné ne vaut pas un voisin proche »).

[5] Le sociologue vietnamien Phạm Văn Bích rappelle que les « liens d'empathie » dans les relations sociales sont fondés sur différents critères dans la culture vietnamienne. Ces liens concernent en premier lieu la famille au sens large, la communauté de voisinage, mais également les personnes nées la même année, ou partageant le même rang dans la famille, ou dont les parents ont le même métier. Les critères sont ainsi nombreux pour expliquer la notion de « compatibilité sociale » (Phạm, 1999).

question du dépôt des ordures sur la chaussée, à la jonction avec la maison voisine, auxquels les voisins peuvent répondre par l'ajout de plantes d'ornements, jouant un rôle de séparateur clairement identifiable. Ces micro-ajustements locaux constituent autant de tactiques d'auto-gestion de cet espace partagé.

L'anthropologue Catherine Earl parle de la création d'un sentiment de « communauté de trottoir », pouvant en retour contribuer à produire un sentiment d'exclusion envers les populations uniquement de passage dans la ruelle. Elle identifie notamment les discussions d'ordre privé – voir intime –, prenant place à la vue de tous dans la ruelle, comme un vecteur de renforcement de ce sentiment communautaire exclusif, en évoquant les discussions quotidiennes entre deux sœurs du sous-district de Tân Định (district 1), prenant place directement dans leur ruelle :

> « They had created a sense of community on the pavement that was, at first, intimidating for outsiders to enter. […] Sharing personal problems and experiences in often lively laneway discussions and debates with relatives, neighbors, and visitors enabled Yến and Trang to inhabit and appropriate the particular social space with like-minded individuals to demonstrate a sense of belonging. […] The sisters demonstrated that they belonged not only to their family but also to the laneway[6] » (Earl, 2010 : 97-99).

La proximité de voisinage implique en effet l'absence totale d'anonymat dans l'espace public de la ruelle. L'intensité des relations quotidiennes de voisinage varie cependant d'un quartier à l'autre, en fonction de la trajectoire historique du quartier et du niveau de vie moyen des riverains. Tôn Nữ Quỳnh Trân et Hòa Nguyễn Trọng associent la culture du voisinage la plus développée aux quartiers populaires ou de classe moyenne, alors que dans les quartiers les plus aisés, l'individualisme serait davantage de rigueur (2010 : 36-37). Mais, dans tous les cas, les personnes interrogées indiquent qu'elles participent au minimum aux cérémonies d'enterrement des riverains de leur ruelle, en rendant visite à la famille en deuil et en participant à l'obole. Les mariages peuvent également donner lieu à ce type de pratiques, mais de manière moins systématisée. Dans certains quartiers à la trajectoire historique particulière, les relations de voisinage sont même devenues des relations d'ordre communautaire.

---

[6] « Elles ont créé un sens de la communauté de trottoir qui peut-être, de prime abord, intimidant pour les étrangers qui désireraient entrer. Le partage de leurs problèmes personnels et expériences lors de discussions souvent animées dans la ruelle, les débats avec les membres de la famille, les voisins et les visiteurs permettent alors à Yên et Trang de prendre place et de s'approprier cet espace social particulier avec des personnes dans le même état d'esprit et de manifester un sens de l'appartenance. […] Les sœurs démontrent ainsi leur appartenance, non seulement à leur famille, mais à leur ruelle ».

1.2. Du voisinage aux ruelles communautaires

Les quartiers de ruelles du péricentre de Hồ Chí Minh Ville ont pour caractéristique d'être assez mixtes socialement, même si certains districts ou sous-districts se sont historiquement caractérisés par l'accueil de profils sociaux plus exclusivement populaires, voire précaires[7]. C'est notamment le cas des districts à dominantes industrielles ou portuaires – comme les districts 4, 6 ou 8 – mais également de certains quartiers – comme le « quartier des confitures » ou de Mả Lạng par exemple –, qui témoignent de l'existence d'interstices de pauvreté, même dans les districts les plus centraux.

Si les quartiers sont globalement mixtes, on observe néanmoins une stratification sociale à l'échelle des différentes ruelles qui le composent, en lien avec l'accessibilité des parcelles : les ménages les plus aisés résident en général le long des rues ou des ruelles principales, alors que l'habitat le plus précaire se localise en cœur d'îlot, le long de ruelles peu accessibles, parfois en impasse ou le long des canaux[8].

Certains quartiers sont connus pour accueillir des communautés de voisinage spécifiques, en lien avec le partage d'une religion, d'une trajectoire migratoire, ou encore d'une activité professionnelle commune. Les relations de voisinage y sont donc particulièrement structurantes et prennent la forme particulière de relations communautaires.

1.2.1. Ruelles et communautés de religion : l'exemple des ruelles catholiques du sous-district 13 de Phú Nhuận et du sous-district 12 du district 3

Le sous-district 13 du district de Phú Nhuận, comme le sous-district 12 du district 3 qui le jouxte, sont connus pour être composés de quartiers à dominante catholique, en lien avec leur genèse dans les années 1950 (carte 32).

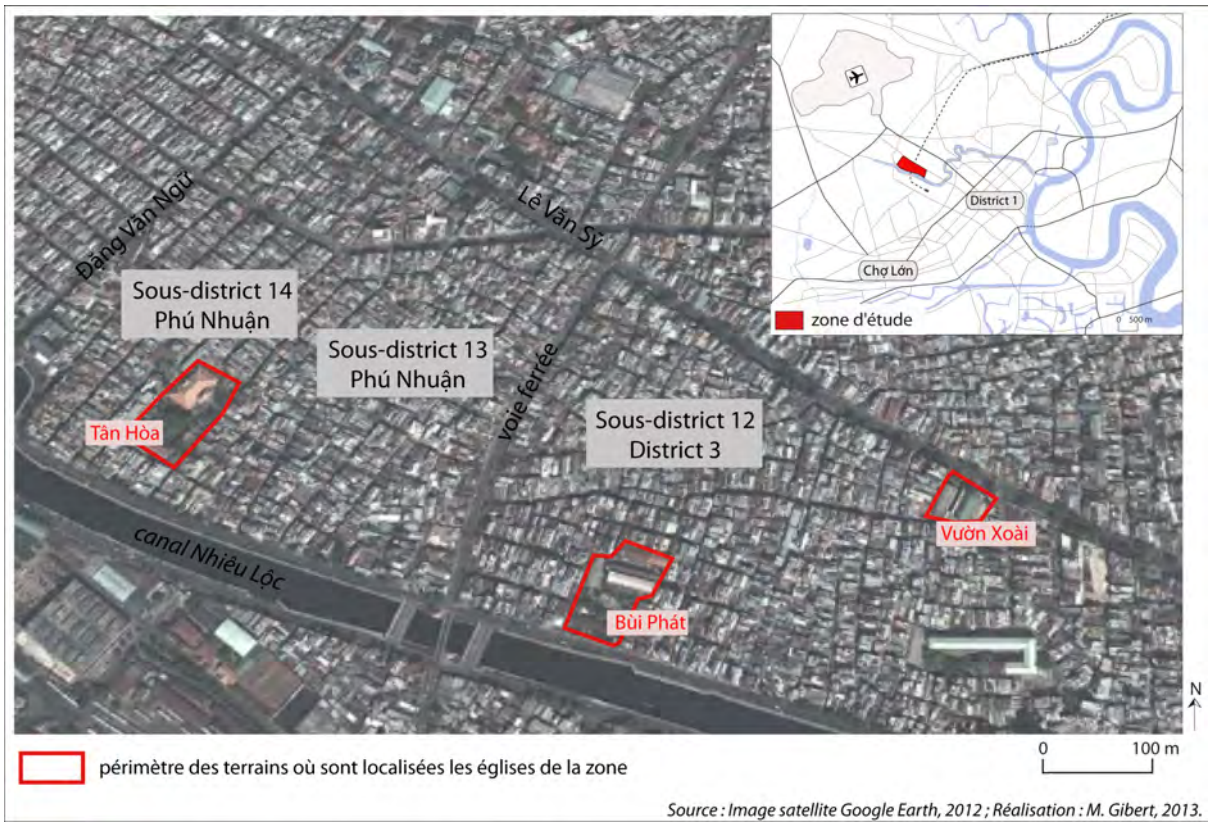
---

[7] Le niveau de vie des différentes populations résidant à Hồ Chí Minh Ville est un phénomène complexe à évaluer et mérite d'être fondé sur le croisement de critères variés. Dans leur enquête sur les migrations intra-urbaines et le niveau de vie des ménages à Hà Nội et Hồ Chí Minh Ville, Patrick Gubry et son équipe rappellent qu'il est par exemple difficile de corréler la situation socio-économique des foyers avec leur revenu mensuel, cet indicateur étant difficile à construire dans le contexte vietnamien. Dans ces conditions, ils proposent de mesurer le niveau de vie à partir de « la localisation, la propriété et la structure du logement ainsi que sur les équipements que possèdent les ménages » (Gubry *et al.*, 2008 : 99). Aussi la technique de l'observation participante se révèle-t-elle appropriée pour évaluer la situation sociale des ménages d'un quartier.

[8] À Hồ Chí Minh Ville, la précarité économique se conjugue souvent avec une marginalisation physique dans la ville et des conditions environnementales difficiles. Elle est aussi marquée par la précarité de l'emploi, l'absence de participation aux activités collectives et l'insécurité immobilière et foncière (Perucca *et al.*, 2012 : 19).

Historiquement inondables et marécageux, les terrains qui bordent le canal Nhiêu Lộc, à proximité de la voie ferrée, sont restés en friche durant la période coloniale, où ils accueillaient un site de décharge (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 172). C'est dans les années qui suivirent la partition du pays en 1954 que cette zone changea de visage, avec l'arrivée massive de populations réfugiées en provenance du Nord Việt Nam, en particulier de populations catholiques fuyant la politique du nouveau régime[9]. On estime que plus de 600 000 catholiques ont ainsi quitté le Nord pour se réfugier au Sud Việt Nam – alors dirigé par le catholique Ngô Đình Diệm – à cette période, en grande partie en direction de Sài Gòn (Trần Thị, 2004 : 253 ; Brocheux, 2011 : 155). Cet afflux de population impliqua une importante croissance de l'urbanisation et la mise en valeur de terrains auparavant délaissés au nord de la rive du canal Nhiêu Lộc.

Carte 32. Les églises des sous-districts 13 de Phú Nhuận et 12 du district 3 : des centralités structurantes à l'échelle des quartiers de ruelles



[9] Après les accords de Genève le 21 juillet 1954 et la partition du pays, les prêtres catholiques du Nord furent massivement arrêtés et interdits de ministère, les missionnaires étrangers furent expulsés du pays et les séminaires intégralement fermés.

Le drainage et la mise en valeur des terrains commencèrent quand des communautés de migrants catholiques – souvent originaires des mêmes villages dans les provinces du Nord comme les communautés de fidèles des diocèses de Bùi Chu et Phát Diệm dans la province du Ninh Bình –, achetèrent ces terrains en friche à l'État (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 172). Ils entreprirent alors l'aménagement de la zone sous l'égide de leurs autorités religieuses, qui y fondèrent deux paroisses: Vườn Xoài (littéralement, le « jardin des mangues ») et Bùi Phát. Une église de bois fut temporairement bâtie dès l'année 1955, avant que ne soit entreprise la construction beaucoup plus monumentale de l'église Vườn Xoài, puis de l'église Bùi Phát dans les années 1960, ces deux églises constituant toujours des centralités importantes du quartier aujourd'hui.

Au moment de la fondation du quartier, plus de 90 % des riverains des ruelles étaient des catholiques, majoritairement originaires du Nord Việt Nam, avant que des populations catholiques du Sud ne viennent également les rejoindre dans les décennies suivantes. Suite à la fuite du pays de nombreux catholiques après 1975[10] et aux différents mouvements migratoires qui eurent lieu depuis[11], le quartier de Bùi Phát compte aujourd'hui environ 70 % de personnes se revendiquant catholiques, contre 40 % dans le quartier de Vườn Xoài (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 173).

Au-delà de la construction des églises du quartier, les autorités religieuses fondèrent précocement le marché local de Bùi Phát, grâce aux dons récoltés dans la paroisse. Elles l'administrèrent par ailleurs durant plusieurs décennies, avant que sa gestion ne revienne aux autorités urbaines du district après 1975 (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 172). Les commerçants de ce marché, comme des ruelles des alentours, s'organisent encore souvent de manière communautaire dans leurs affaires, en mettant par exemple en place des groupes d'épargne et de crédit entre fidèles de la même paroisse[12].

Aujourd'hui encore, les autorités religieuses conservent un rôle central dans l'organisation de la vie collective et sociale du quartier. Ces dernières s'investissent en particulier par des actions sociales auprès des foyers les plus modestes, complétant ainsi les programmes de lutte contre la pauvreté conduits par les structures étatiques (Hoa Tâm,

---

[10] En dépit de l'opposition courante des populations catholiques au régime communiste, certains catholiques du quartier étaient néanmoins connus pour leurs activités pro-révolutionnaires et anti-guerre américaine dans les années 1960 et 1970, notamment autour de la figure des « prêtres patriotes » Phan Khắc Từ et Trương Bá Cần.

[11] Les travaux de réaménagement des rives du canal Nhiêu Lộc au début des années 2000 provoquèrent notamment des mouvements de population importants et l'arrivée de nouvelles populations extérieures, sans lien avec les communautés catholiques locales, contribuant à diminuer la spécificité communautaire du quartier.

[12] La série d'enquêtes dans ce quartier a été menée durant le mois décembre 2010, durant la période de l'Avent dans le calendrier catholique.

2012). Ces actions contribuent à perpétuer la spécificité culturelle et religieuse de ces quartiers, en dépit de l'augmentation récente des migrations intra-urbaines et de la diminution de la proportion de catholiques dans ces ruelles aujourd'hui.

De manière générale, chacune des églises de la ville-province de Hồ Chí Minh est généralement entourée de ruelles à dominante catholique, mais les quartiers de la rive nord du canal Nhiêu Lộc offrent un cas de ruelles communautaires particulier, de par leur genèse, l'importance du périmètre concerné et la prépondérance des relations de voisinage liée à la pratique partagée du catholicisme. L'identité religieuse de ces sous-districts est lisible dans le paysage urbain, avec la présence monumentale des deux églises, mais également de statues de la Vierge Marie, donnant lieu à des réunions de prières quotidiennes dans les ruelles. Au moment des fêtes du calendrier religieux, les ruelles de ces quartiers sont par ailleurs ornées de guirlandes à la symbolique religieuse, et des crèches ornent les carrefours ou les entrée de ruelles durant la période de l'Avent et de Noël (ill. 74). L'identité religieuse contribue ainsi à l'organisation spatiale du quartier.

Illustration 74. Les décorations religieuses dans les ruelles de la paroisse de Bùi Phát durant la période de Noël

Source : M. Gibert, 2010.

Ces photos ont été prises durant la période de l'Avent, en décembre 2010. À cette occasion, certaines entrées de ruelles sont investies par des décorations à caractère religieux, comme en témoigne la crèche de la photo de gauche. Les ruelles les plus larges sont par ailleurs intégralement couvertes de guirlandes lumineuses, pratique que l'on n'observe que dans les ruelles des quartiers à dominante catholique, comme sur la photo de droite, où l'on aperçoit en arrière-plan l'église de Bùi Phát.

1.2.2. Les trajectoires résidentielles partagées : les communautés de migrants

Les quartiers de ruelles précédemment évoqués, à la jonction entre les districts 3 et de Phú Nhuận, peuvent être qualifiés de « communautaires » sur la base de leur culture religieuse partagée, mais également en lien avec la trajectoire migratoire commune à de nombreux résidants. Ce sont en effet des communautés venues des provinces du Nord qui ont investi ces quartiers, et au-delà de leur expérience migratoire partagée, le sentiment communautaire s'est nourri de liens familiaux et villageois anciens. Les quartiers où les sentiments communautaires se développent avec le plus d'ampleur sont en effet ceux où les riverains partagent une histoire résidentielle ou migratoire commune[13].

La stabilité résidentielle au fondement de la communauté de voisinage

Parmi les quartiers à l'étude dans le cadre de cette recherche, le district 3 et le district de Phú Nhuận comptent parmi ceux où les riverains connaissent la stabilité résidentielle la plus longue : les foyers y sont majoritairement établis depuis au moins deux générations, contribuant à consolider les liens de voisinage, dans une ville historiquement marquée par l'importance des mobilités contraintes. Ce sont aussi les quartiers où les riverains se montrent en général les plus attachés à leur lieu de vie et le moins enclins à envisager un déménagement.

Dans la ruelle 489A Huỳnh Văn Bánh du sous-district 13 du district de Phú Nhuận par exemple, de nombreux riverains sont originaires du Nord et sont arrivés dans les années 1950. La population est majoritairement composée d'employés, d'enseignants, de médecins et d'autres professions libérales : nombreuses sont les personnes interrogées à préciser qu'il n'y a pas d'ouvriers dans les ruelles et pas de migrants ruraux non plus, même si certains riverains commencent à louer les chambres disponibles de leur habitation à des populations extérieures[14].

Cette relative homogénéité sociale et l'installation déjà ancienne des résidants du quartier ont permis la mise en valeur de la ruelle sur une base collective : lors des entretiens, les riverains soulignent par exemple l'abondance des plantes vertes – qui ont

---

[13] La tendance actuelle est cependant à la mobilité résidentielle, ne cessant de venir diversifier la composition des quartiers et remettre en cause le caractère fermé de certaines communautés de voisinage (Gubry *et al.*, 2008 ; Gubry et Lê Hô Phong, 2010).

[14] Dans le district de Phú Nhuận, ces pièces à louer sont à l'intérieur même des habitations et de bon standing : elles sont souvent le résultat de travaux de modernisation et d'agrandissement des maisons, avec ajout d'étages. Les propriétaires louent donc ces chambres à des prix bien supérieurs aux pièces dédiées aux migrants ruraux que l'on trouve en nombre important dans les districts moins centraux de la ville-province. Ces dernières se trouvent dans des bâtiments annexes, où se succèdent des petites chambres, louées à prix modiques.

parfois été achetées en commun – et la bonne entente dans la gestion locale, comme en témoigne l'organisation régulière de fêtes de quartier, notamment à l'occasion de la journée internationale des enfants le 1er juin, ou lors de la fête de la mi-automne, qui a lieu le 15e jour du 8e mois lunaire (*Tết Trung Thu*). Nombreux sont également les riverains à comparer spontanément leur ruelle au fonctionnement social d'un village traditionnel, fondé sur l'interconnaissance et l'entraide.

Dans ce type de quartier, marqué par une forte stabilité résidentielle, il arrive même que les riverains aient installé une porte à l'entrée de leur ruelle, afin d'en fermer l'accès la nuit, au nom de la sécurité locale. Cette porte devient alors le symbole du passage possible de la communauté locale au « communautarisme » exclusif. L'ajout de ces portes, qui demeurent malgré tout très peu nombreuses, est justifiée par les riverains par la crainte des cambriolages nocturnes, dans un contexte de croissance urbaine mal contrôlée, marquée par l'installation de populations d'origine rurale et précaire en ville. La figure du migrant rural est en effet fréquemment accusée de perturber le fonctionnement social des quartiers (Ngo Thi, 2014).

Les communautés de migrants ruraux dans les ruelles, un exemple dans le sous-district 22 de Bình Thạnh

Le quartier de ruelles structuré autour de la rue Phú Mỹ, dans le sous-district 22 de Bình Thạnh, accueille aujourd'hui de nombreuses populations migrantes, installées depuis quelques années seulement, parfois dans une perspective temporaire. Les ruelles du quartier de Phú Mỹ ont été loties de manière spontanée à partir des années 1980 et de nombreux logements y demeurent de simples taudis consolidés. Le quartier compte notamment une importante communauté de migrants en provenance des provinces du delta du Mékong.

Dans cette communauté résidentielle, les hommes occupent souvent des emplois précaires sur les chantiers de construction de la ville, ou de moto-taxis, en fonction des occasions économiques. La plupart des femmes travaillent directement sur place, au marché de Phú Mỹ, où elles louent de petits emplacements à la matinée pour vendre des légumes ou tenir des stands de boissons. Ces dernières se retrouvent habituellement pour un café en commun après leur retour du marché. C'est durant ce temps partagé qu'un entretien collectif a pu être conduit, en septembre 2011 (ill. 75).

Les femmes migrantes des ruelles de Phú Mỹ définissent leur quartier d'habitation comme « une communauté de travailleurs », qui s'entraide beaucoup sur le plan financier, en mettant en commun certaines recettes ou en prêtant de petites sommes aux voisins devant faire face à des dépenses imprévues. Le quartier est inondable, c'est leur principale

source d'inquiétude, car il faut régulièrement investir dans de petits travaux de remise en état des maisons et des ruelles après la saison des pluies.

Certains de ces migrants, notamment ceux arrivés depuis plusieurs années, vivent dans de petites maisons-compartiments consolidées, alors que d'autres se contentent de chambres exigües louées au mois, directement installées dans les cours des propriétaires historiques du quartier. Ces chambres sont alignées dans un bâtiment tout en longueur, exigu et sans étage, construit dans l'espace qui demeurait vacant sur la parcelle du propriétaire[15] (ill. 75).

La communauté des migrants ne noue pratiquement pas de liens d'entraide avec ces propriétaires, bien qu'ils partagent le même quartier. Ces deux groupes se tiennent à distance, à l'exception des liens financiers qui les unissent et instaurent des rapports hiérarchiques importants. Selon les propriétaires historiques, les migrants ruraux sont une population peu fréquentable et peu urbaine – au sens propre comme au sens figuré –, mais ils constituent un moyen efficace de rentabiliser les parcelles.

Illustration 75. La communauté des migrants dans les ruelles du quartier de Phú Mỹ (sous-district 22 du district de Bình Thạnh)

Source : M. Gibert, 2011.

Étant donné l'exiguïté des chambres individuelles qu'ils louent (dont le couloir d'accès est présenté sur la photo de droite), les travailleurs migrants du quartier de Phú Mỹ se retrouvent quotidiennement directement dans la ruelle, devant la maison de leur propriétaire, pour partager un café et les nouvelles. Ces temps collectifs contribuent à forger le sentiment d'une « communauté de destin ».

[15] On retrouve ce type de bâti spécifiquement destiné à loger des migrants ruraux temporaires dans l'ensemble des districts périphériques de la ville, là où les propriétaires de maisons possèdent une parcelle assez grande pour qu'elle ne soit pas totalement occupée par la superficie leur maison. Afin de rentabiliser leur parcelle, les propriétaires construisent ainsi sur l'espace vacant des bâtiments sans étage et tout en longueur, qu'ils divisent en petites chambres.

Portrait de riverain. Mme Hai, 53 ans,
vendeuse au marché de Phú Mỹ (district de Bình Thạnh)

Mme Hai s'est installée à Hồ Chí Minh Ville il y a deux ans. Elle est venue y rejoindre sa sœur et son beau-frère, qui habitent sur place depuis cinq ans environ. Son mari et son fils unique vivent toujours dans leur province d'origine, à Cần Thơ, dans le delta du Mékong, où ils possèdent un petit terrain leur permettant notamment de cultiver des fruits et un peu de riz. Son fils est ponctuellement employé comme mécanicien dans un atelier de réparation de motos.

Son départ a été motivé par les difficultés économiques de leur foyer et la nécessité de se procurer d'autres sources de revenus. C'est la présence de la famille de sa sœur à Hồ Chí Minh Ville qui a facilité son installation sur place et sa progressive insertion dans le district péricentral de Bình Thạnh. Mme Hai y loue une modeste chambre au mois, à proximité immédiate du marché local, où elle tient elle-même un petit stand d'épicerie tous les matins. Elle s'approvisionne auprès de commerçants en gros du district, de manière collective avec d'autres femmes migrantes et vendeuses dans le quartier. Cette activité lui permet d'envoyer un peu d'argent à sa famille, sur une base qui demeure malgré tout assez irrégulière.

Grâce à l'aide de sa sœur, Mme Hai s'est inscrite sans difficulté auprès des autorités locales en tant que migrante temporaire. Ce statut officiel a facilité la location de sa chambre dans une pension modeste, mais qui a bonne réputation. Ses voisins de chambre y sont majoritairement des femmes. Les plus âgées sont généralement vendeuses au marché local, alors que les plus jeunes quittent souvent le quartier en journée pour aller travailler dans des ateliers industriels et artisanaux des districts périurbains voisins. Comme elle ne travaille pas l'après-midi, Mme Hai se porte garante de la sécurité des chambres de ses voisines. Ici aussi, on redoute les cambriolages, d'autant que l'argent gagné est exclusivement conservé en espèces.
Mme Hai ne quitte que rarement le périmètre de sa ruelle et avoue ne pas se sentir très à l'aise dans la ville de manière générale. Le fait qu'elle ne possède pas de moto ou de vélo la contraint à prendre le bus pour circuler, ce qu'elle souhaite à tout prix éviter.

Les projets d'avenir de Mme Hai demeurent assez flous, elle aimerait que son fils vienne la rejoindre, certaine qu'il gagnerait mieux sa vie à Hồ Chí Minh Ville qu'à Cần Thơ, mais son père a besoin de lui pour les activités agricoles. Pour sa part, elle aimerait rentrer chez elle, mais ne l'envisage pas pour le moment. Son installation à Hồ Chí Minh Ville, en dépit de l'aide de sa sœur, a constitué un investissement financier, qu'elle commence à peine à rentabiliser. Elle est fière de ne plus avoir de dettes envers ses voisins et se sent maintenant un peu chez elle dans cette ruelle de Bình Thạnh.

Les migrants de Phú Mỹ, qui envisagent souvent leur migration en ville de manière temporaire, conservent des liens forts avec leur village d'origine et contribuent à faciliter la venue d'autres travailleurs du delta du Mékong, en leur trouvant une chambre à louer ou en leur prêtant une somme d'argent pour s'installer. Quel que soit le profil socio-économique

des différents quartiers de la ville-province, les relations financières entre voisins, par le biais d'emprunts et de prêts, sont très courantes à Hồ Chí Minh Ville et nourrissent à la fois de fortes relations d'entraide –mais également d'interdépendance – entre voisins, tout en générant des hiérarchies sociales structurantes à l'échelle des quartiers.

1.3. Emprunts et interdépendances de voisinage

L'intensité des liens entre les riverains d'une même ruelle à Hồ Chí Minh Ville s'explique par la pratique courante des emprunts informels entre voisins. Ce recours généralisé est lié aux difficultés d'accès au crédit des banques privées et commerciales pour des raisons de solvabilité, et par l'envergure très restreinte des programmes de microfinance gérés par l'État, dans le cadre des programmes de lutte contre la pauvreté (Colliot et Ho, 1997 ; Lelart, 2007).

Pour accéder aux prêts étatiques à taux préférentiels, les foyers doivent être dotés d'une « carte de foyer pauvre » (*sổ hộ nghèo*), octroyée par les autorités des Comités populaires de sous-districts, après enquête sociale et évaluation des biens du foyer[16]. Ces cartes sont distribuées avec parcimonie en raison du coût engendré pour le sous-district. Les critères d'arbitrage sont souvent flous et à la discrétion des autorités locales, malgré les textes officiels qui cherchent à les encadrer (privilégiant par exemple les foyers avec des enfants handicapés ou les minorités ethniques) (Dinh et Henaff, 2008 : 215). Obtenir la carte de foyer pauvre suppose par ailleurs que le foyer soit officiellement enregistré dans le sous-district par le biais du carnet de résidence (*sổ hộ khẩu*), et qu'il soit propriétaire de son logement, clauses fortement restrictives. Les prêts d'État sont par ailleurs refusés aux adultes isolés sans caution, ce qui est le cas de nombreux migrants ou de personnes âgées précarisées (Lange et Henaff, 2010). Les politiques sociales d'accès au crédit sont donc restrictives et interprétées comme trop complexes dans leur fonctionnement pour de nombreux foyers, qui recourent alors au crédit informel en négociant directement avec un créancier local, ou par le biais d'un intermédiaire.

Le montant accordé et les conditions d'emprunt sont à la discrétion du créancier et, si ce type de pratique apparaît comme la seule option possible pour les débiteurs peu solvables, l'expression populaire vietnamienne rappelle néanmoins qu'on « prête de l'argent qui coupe la gorge » (*cho vay tiền cắt cổ*). Les taux d'intérêt varient en effet entre 20 % et 150 % par mois (Lainez, 2010 : 24). De ce fait, il est fréquent que les débiteurs ne

[16] Ces prêts d'État sont gérés par les organisations de masse de l'échelle locale, comme l'Union des femmes, le représentant des Invalides de guerre ou la Banque pour les politiques sociales.

parvenant pas à solder leur dette rapidement doivent emprunter à nouveau pour rembourser les intérêts accumulés, car, selon l'expression populaire, « l'intérêt-mère génère des intérêts-enfants » (*laĩ mẹ đẻ laĩ con*).

> « Un emprunt initial de quelques dizaines de dollars peut atteindre plusieurs centaines en l'espace de quelques mois, cloîtrant le débiteur dans une spirale infernale qui le contraint à emprunter ailleurs et dans les mêmes conditions pour rembourser uniquement les intérêts. La dette initiale se fractionne ainsi en plusieurs dettes qui génèrent de nouveaux intérêts à leur tour. Jour après jour, le débiteur "étouffe" sous la pression écrasante du créancier qui mobilise tous les moyens à sa disposition – insulte, menace, violence – pour recouvrer sa créance » (Lainez, 2010 : 25).

Dans le documentaire de 2009, intitulé « La ruelle » (*Con hẻm*) consacré à la ruelle 125 Đinh Tiên Hoàng (dans le district de Bình Thạnh), la réalisatrice Nguyễn Việt Anh Thu[17] filme une vendeuse ambulante venue de la périphérie de Hồ Chí Minh Ville pour vendre ses légumes et cette dernière explique son processus d'endettement :

> « - *La vendeuse* : J'ai emprunté cinq millions[18] à l'État et, maintenant, c'est devenu plus de dix millions de dettes. J'ai emprunté, car mon mari voulait se lancer dans l'élevage de poissons, de poulets et de cochons. C'est lui qui s'est endetté, car le registre foncier est à son nom, il a emprunté cinq millions et la somme atteint maintenant onze ou douze millions.
>
> - *Une cliente* : Quel délire ! Les dettes de l'État ont augmenté si vite ?
>
> - *La vendeuse* : Ce n'est pas à cause de l'État. On devait de l'argent à l'État, mais, à l'échéance, on n'a pas pu payer les intérêts. Alors, on a dû aller emprunter ailleurs pour payer l'État. Et ça a augmenté petit à petit. Le destin est contre moi ! J'ai acheté dix billets de loterie au chiffre 65, mais je n'y crois plus ! » (Nguyễn Việt, 2009 : séquence 3).

Ce documentaire, qui traite assez longuement des prêts entre voisins, vient corroborer les témoignages des entretiens effectués dans les quartiers de ruelles du péricentre : on emprunte parfois en complément d'un prêt d'État limité, ou pour couvrir des frais non validés par les institutions, comme l'achat d'une moto neuve ou d'un ordinateur. Un homme du district de Bình Thạnh explique par exemple que de nombreux habitants de son quartier ont prétexté vouloir devenir moto-taxis pour justifier l'achat d'une moto neuve

[17] Ce reportage a été réalisé dans le cadre des Ateliers Varan.
[18] En 2009, cinq millions de dongs équivalaient à environ 150 euros.

par un emprunt étatique, mais que les autorités ne sont plus dupes et refusent systématiquement cet argument à présent[19].

Les emprunts informels correspondent généralement à des sommes modestes, dépassant très exceptionnellement les 200 dollars. Les riverains des ruelles de Hồ Chí Minh Ville recourent principalement à ces emprunts pour effectuer les travaux nécessaires à l'entretien de leur logement – notamment dans les zones inondables –, mais aussi pour lancer une affaire ou un petit commerce, s'acheter une moto, ou payer des frais de santé. Il arrive aussi que des foyers endettés doivent laisser leur moto ou d'autres biens en gage chez leur voisin créancier. Dans certaines ruelles, certains sont même devenus « prêteurs sur gage ». Certains foyers aisés, ayant la capacité d'emprunter des sommes assez importantes auprès des banques privées, n'hésitent pas à recourir à des emprunts officiels à un taux d'intérêt avoisinant généralement les 10 %, pour ensuite devenir à leur tour créancier auprès de leurs voisins de ruelle, en pratiquant des taux d'intérêt bien plus élevés (souvent autour de 25 %).

Les prêts de ruelles fonctionnent selon des modalités variées et contribuent à asseoir les hiérarchies sociales locales. La relation de dettes (*nợ*) est en effet socialement très structurante. S'acquitter de sa dette est une question d'honneur dans la culture vietnamienne : ne pas honorer sa dette conduit à « perdre la face » aux yeux du voisinage et de son créancier[20]. Les prêteurs acquièrent ainsi un statut social ambigu à l'échelle du quartier : appréciés pour l'accès rapide à des liquidités qu'ils permettent – ce geste étant souvent interprété comme un geste d'entraide de voisinage (Quỳnh Trân et Nguyễn Trọng, 2007 : 113) –, ils peuvent également devenir des figures redoutées et haïes, lorsque l'incapacité de les rembourser fait « perdre la face » à leur voisin. Ces pratiques informelles, fondées sur la proximité résidentielle et l'interconnaissance illustrent bien la constitution de « chaînes d'interdépendance fluctuantes », au détriment d'une vision mythifié de la solidarité de quartier (Elias, 1991 : 49-50). Présentées comme une « assistance mutuelle » (*giúp đỡ*) par les riverains, elles rappellent le dispositif d'entraide propre aux communautés villageoises du pays, où les normes sociales invitent à apporter un soutien matériel aux foyers du voisinage dans trois cas de figure particuliers : l'organisation de festivités pour un mariage, la construction d'une habitation et lors de funérailles

[19] Entretien daté du 4 août 2011.

[20] Si quelqu'un ayant contracté une dette vient à mourir, il est capital que sa famille puisse solder cette dette dans des délais très brefs, afin que l'âme du défunt puisse accéder au repos et ne pas revenir hanter sa famille. Être redevable d'une dette est une situation socialement très inconfortable et ne pouvoir l'honorer place les débiteurs dans des situations de faiblesse sociale pouvant être dramatiques. Nicolas Lainez montre bien dans ses travaux sur la prostitution au Việt Nam comment les dettes à honorer peuvent être à l'origine de l'entrée de membres du foyer dans des réseaux de prostitution (Lainez, 2010).

(Tessier, 2009 : 207). Ce système formalise ainsi un cadre de relations de réciprocité non-marchandes entre familles villageoises.

À Hồ Chí Minh Ville, les prêteurs de ruelles ne sont pas nécessairement fortunés eux-mêmes : certains prêtent de l'argent à un moment où ils ont des liquidité d'avance, dans l'espoir d'obtenir une plus-value rapide par le jeu des intérêts, mais se retrouvent soudainement dans une position de débiteur envers d'autres voisins, car ils doivent faire face à une dépense imprévue et leurs propres débiteurs ne sont pas en mesure de leur rembourser leur dû. Les chaînes d'interdépendance, très complexes à l'échelle d'une ruelle, sont un facteur central dans la compréhension des relations de voisinage. Dans les ruelles les plus homogènes socialement, les spirales d'endettement demeurent malgré tout modérées et les emprunts entre voisins se soldent bien souvent en moins d'une semaine. Au-delà des emprunts à proprement parler, il existe également des pratiques de micro-crédits communautaires, sous la forme très populaire au Việt Nam de la tontine de ruelle, plaçant davantage les participants sur un pied d'égalité et contribuant à renforcer les liens de voisinage et le caractère fonctionnel de ces derniers.

L'inscription des citadins dans un réseau de voisinage est considérée comme une ressource incontournable pour s'établir durablement dans un quartier et bénéficier de l'ensemble des occasions économiques que la ville peut offrir. Mais au-delà de ces liens informels de voisinage, toute installation officielle en ville nécessite l'obtention d'un permis, gage de la reconnaissance administrative des autorités locales. L'octroi de ce permis s'effectue par le biais du carnet de résidence (*sổ hộ khẩu*), héritage de la période socialiste, qui constitue le premier outil de contrôle de la population urbaine.

2. S'inscrire dans un quartier : le carnet de résidence, entre contrôle local et stratégies de contournement

Calquée sur les modèles soviétiques (Moine, 2003) et chinois (*hukou*) (Boquet, 2009), la politique du carnet de résidence (*sổ hộ khẩu*) trouve ses racines dans la période de construction du socialisme au Việt Nam[21]. L'enjeu d'un tel outil politique était alors double : c'était à la fois un vecteur de connaissance précise et de contrôle de la population

[21] Une filiation peut aisément être établie entre les registres résidentiels des foyers et les registres politiques (*lý lịch*) mis en place à la même époque, dressant les notices biographiques des citoyens au nom de la sécurité nationale (Hardy, 2001). Le carnet de résidence est également venu se surimposer au registre statistique d'enregistrement des naissances, mariages et décès (*hộ rịch*). La différence majeure est le degré de précision des informations inscrites dans le carnet de résidence familial (*sổ hộ khẩu)*, mais surtout l'enregistrement systématique des déplacements des membres du foyer.

nationale mais également un moyen de fixer la population en limitant les circulations[22] et surtout d'éviter toute croissance urbaine.

Lors de sa mise en place, ce système de gestion de la population était très englobant, puisqu'il constituait la base du système de planification nationale : c'est à partir des listes des foyers inscrits qu'était calculé le tonnage de riz alloué à chaque commune ou sous-district urbain, mais également les besoins en infrastructures scolaires ou de santé. Jusqu'aux réformes de 1986, la possession d'un livret de résidence en règle conditionnait tous les aspects de la vie des foyers: il était nécessaire pour enregistrer une naissance, se voir attribuer un logement et un emploi, accéder aux tickets de rationnements alimentaires ou encore pour acheter un vélo. Quitter illégalement son lieu de résidence pour tenter de s'établir en ville relevait de l'impossible et rendait les foyers qui s'y risquaient totalement tributaires du marché noir, et à la merci de la police.

Lors de la réunification de 1975, cette politique fut appliquée au sud du pays : la grande majorité des ruraux venus s'installer à Hồ Chí Minh Ville durant la « période américaine » furent alors renvoyés dans les campagnes, ou dans les nouvelles « zones économiques spéciales » et l'octroi de carnets de résidence urbain fut sévèrement limité.

Les réformes du Renouveau et l'ouverture à l'économie de marché n'ont pas conduit à l'abandon de ce système d'enregistrement de la population dans leur commune ou leur sous-district urbain de résidence[23]. Le système s'est néanmoins quelque peu assoupli : il n'est plus nécessaire de demander l'autorisation de sa commune ou de son sous-district d'origine pour déménager[24], mais il demeure nécessaire d'obtenir l'accord et la mise à jour du carnet dans la commune ou le sous-district urbain d'arrivée.

---

[22] Les seules circulations encouragées étaient les départs des urbains vers les zones rurales sous-peuplées des hauts plateaux.

[23] La réglementation du carnet de résidence a peu évolué depuis les réformes du Renouveau, mais il est devenu possible de contourner ce dispositif de contrôle par le jeu du marché. Le carnet de résidence reste indispensable pour travailler dans le secteur d'État ou inscrire ses enfants à l'école publique, mais il n'encadre plus la distribution alimentaire, l'accès au logement et les achats en général. L'explosion du petit commerce est venue biaiser le système et offrir de précieuses offres d'emplois urbains. Les réformes du Renouveau ont ainsi été marquées par des mouvements migratoires massifs en direction de Hồ Chí Minh Ville, au sein desquels la part des migrants non enregistrés de manière permanente n'a cessé d'augmenter, sans que jamais les différentes directives de régularisation ne parviennent à légaliser leur présence.

[24] Cet assouplissement est en grande partie lié à l'amendement américain de 1994, stipulant que les États-Unis ne commerceraient qu'avec les pays assurant la libre circulation des personnes. À partir des décrets 60 et 61/CP de 1994, il n'est plus nécessaire d'obtenir une autorisation de départ de son lieu d'origine pour changer de lieu de résidence : une simple autorisation du lieu d'accueil suffit.

2.1. Les différentes classes de citadins définies par le carnet de résidence

Le carnet de résidence n'est pas un document personnel : il est édité à l'échelle de chaque foyer. Ce sont les autorités du sous-district qui gèrent les demandes d'installation des foyers à Hồ Chí Minh Ville, conjointement avec la police locale, sur la base d'un système qui définit quatre classes de citadins, les « KT » pour *kiểm tra*, signifiant littéralement « contrôler / inspecter ». À chacune des quatre catégories officielles sont accordés des droits différents, comme le synthétise le tableau 7.

Tableau 7. Les différents statuts résidentiels au Việt Nam et les droits associés

Statuts résidentiels	Descriptif du statut résidentiel	Accès aux services urbains (éducation, soins, adduction d'eau)	Accès à l'aide sociale et aux systèmes de prêts bancaires	Accès au marché immobilier et foncier	Compensations en cas de procédure de récupération de la terre
KT 1	Résidant permanent Le foyer vit dans son sous-district d'enregistrement.	Accès à tous les services urbains	Accès total à l'aide sociale et au système bancaire formel	Accès au marché immobilier et aux droits d'usages du sol	Foyers éligibles aux programmes de compensations
KT 2	Résidant permanent Mais le foyer vit dans un sous-district différent de celui où il est enregistré.	Accès à tous les services urbains, mais préférentiellement dans le sous-district d'enregistrement	Accès total à l'aide sociale et au système bancaire formel	Accès au marché immobilier et aux droits d'usages du sol	Foyers éligibles aux programmes de compensations
KT 3	Résidant temporaire de longue durée (6 à 12 mois renouvelables)	Exclusion des services sauf exception locale *(ex: si des places restent disponibles dans une classe)* Accès *via* des intermédiaires	Accès partiel à l'aide sociale Pas d'accès au système bancaire officiel	Accès au marché immobilier et aux droits d'usages du sol	Non éligibles aux programmes complets de compensation
KT 4	Résidant temporaire de courte durée (moins de 6 mois) Concerne des individus	Exclusion des services urbains Accès *via* des intermédiaires	Pas d'accès à l'aide sociale Pas d'accès au système bancaire officiel	Accès au marché immobilier locatif	Indemnisation uniquement sur la valeur du bâti

Source : Castiglioni et al., *2006 ; Réalisation : M. Gibert, 2011.*

Ce tableau illustre l'importance du carnet de résidence au quotidien : sa mise à jour officielle conditionne l'accès au services urbains de base, mais également l'accès légal au marché immobilier, ou l'obtention d'un permis de construire. Être propriétaire des droits d'usage du sol de sa parcelle ne suffit pas : il faut également que le foyer possède un carnet de résidence à jour. Il est certes toujours possible de contourner ce dispositif par le jeu du marché privé, mais cette démarche place alors les foyers dans une situation illégale et précaire.

Les textes officiels ne spécifient pas l'existence d'une cinquième catégorie, échappant à tout dénombrement officiel : les migrants illégaux. Cette population dite « flottante », n'ayant jamais fait la demande d'un statut de KT4, est ignorée des pouvoirs publics. Ces « clandestins dans la ville » (Papin et Passicousset, 2010 : 227) sont en effet considérés comme des résidants relevant de leur ville d'origine en matière de soin, d'éducation ou d'aides sociales. Ces derniers sont malgré tout tolérés à Hồ Chí Minh Ville, car ils sont devenus indispensables à l'économie, notamment au secteur de la construction[25].

2.2. Accéder aux quartiers de Hồ Chí Minh Ville : l'étape redoutée de la mise à jour du carnet de résidence

La mise à jour du carnet de résidence constitue souvent la première prise de contact entre les résidants et les autorités locales. C'est une démarche souvent redoutée, car longue, coûteuse et incertaine, malgré les inflexions apportées par la loi 81/2006/QH11 sur la résidence de 2006. Cette loi cherchait à faciliter les processus de régularisation et à instaurer une meilleure reconnaissance des migrants légaux de longue durée, en facilitant l'accession des foyers enregistrés comme citadins temporaires de longue durée (KT3) au statut de citadins permanents (KT1). Pour postuler à ce statut, il est nécessaire de fournir la preuve légale d'une activité professionnelle ininterrompue en ville depuis au moins un an, accompagnée d'un enregistrement résidentiel légal d'au moins un an également[26]. Dorénavant, il n'est plus nécessaire d'être propriétaire de son logement pour postuler à un KT1, un bail de location délivré par des propriétaires correctement enregistrés suffit[27].

---

[25] Rouage essentiel de l'économie, ces migrants illégaux demeurent inexistants aux yeux des pouvoirs publics et vivent souvent dans des conditions extrêmement précaires, notamment en périphérie de la ville, où ils ne peuvent prétendre à aucune aide ou accès aux logements subventionnés par l'État. On estime que ces citadins hors classe représentent aujourd'hui environ 20 % de la population de Hồ Chí Minh Ville, mais ils représentent jusqu'à un tiers de la population du district périphérique 12 et jusqu'à trois quarts du district industriel de Bình Chánh, à l'ouest de la ville (Papin et Passicousset, 2010 : 227).

[26] Jusqu'en 2005, il fallait un justificatif de cinq ans au moins puis, entre 2005 et 2007, de trois ans au moins.

[27] Cette évolution législative eut cependant moins d'effets qu'escomptés, notamment en raison de la clause sur le contrat de travail d'un an à présenter. De nombreux ménages – migrants ou non – n'ont pas d'emploi stable et multiplient les contrats saisonniers, parfois en dehors de tout cadre légal, ou pratiquent un petit commerce informel, et sont donc dans l'incapacité de fournir un contrat de travail d'un an en bonne et due forme. Malgré la multiplication de rapports sur l'état de la pauvreté urbaine et les discriminations structurelles dont souffrent les ménages sans statut résidentiel permanent ou sur l'importance des migrations dans le contexte économique actuel, il n'est pour le moment pas question d'éradiquer le système des carnets de résidence. Aussi, les candidats à la migration urbaine n'ont souvent d'autres choix que de contourner de manières plus ou moins légales et risquées la politique des carnets de résidence.

Les résidants sont nombreux à dénoncer le caractère arbitraire (*tùy tiện*) des décisions des autorités locales en la matière. La démarche de mise à jour de son carnet est par ailleurs coûteuse, car les fonctionnaires locaux monnayent, de manière illégale, ce service indispensable. Cet état de fait a conduit le gouvernement à inclure des clauses précises sur le coût des mises à jour des carnets de résidence dans la loi sur la résidence de 2006. Ces tarifs ont été rendus publics par l'organisme de presse du Parti communiste, le journal *Saì Gòn Giải Phóng*. La circulaire n° 7/2008/TT_BTC du 15 janvier 2008 a ensuite abouti à l'édition d'un guide sur les tarifs des enregistrements des foyers, rappelant qu'en aucun cas les autorités locales ne pouvaient demander des sommes subsidiaires.

La loi impose par ailleurs d'aller notifier aux autorités du bloc tout déplacement de plusieurs jours en dehors du sous-district ou tout accueil de visiteurs extérieurs à la ville. Cette politique de contrôle des déplacements demeurent donc très contraignante et fait l'objet de nombreux contournements et négociations. Les différentes tactiques de contournement auxquelles ont recours les nouveaux citadins témoignent des entorses à la loi régulièrement effectuées par les autorités du sous-district et leurs relais locaux dans les ruelles.

2.3. Les stratégies locales de contournement

Dans le cas de l'installation en ville d'individus seuls, la stratégie la plus répandue consiste à s'enregistrer sur le carnet de résidence d'un membre de sa famille plus ou moins éloignée ou d'un proche. Il faut dans ce cas l'aval d'un chef de foyer dans la zone d'accueil et que ce dernier ait des relations suffisamment bonnes avec la police du sous-district pour obtenir l'inscription d'un membre supplémentaire sur son carnet de résidence[28]. De nombreux étudiants nés et enregistrés dans d'autres provinces, et qui souhaitent venir étudier et s'installer à Hồ Chí Minh Ville ont recours à ce procédé.

2.3.1. L'activation des réseaux familiaux : l'exemple de Hiên, étudiante installée à Hồ Chí Minh Ville depuis six ans

Hiên[29], est originaire de la ville de Tuy Hòa, dans la province de Phú Yên. Aujourd'hui étudiante à l'Université de technologie, est arrivée à Hồ Chí Minh Ville au moment de son

[28] Cette possibilité est par ailleurs limitée par la taille du logement du chef de foyer : les autorités du sous-district doivent veiller à ce que chaque habitant enregistré sur le carnet de résidence bénéficie au moins de 2 m^2 dans le logement, ce afin d'éviter les enregistrements abusifs.

[29] Cette enquête a été menée auprès d'un échantillon d'étudiants venus s'installer dans les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville pour leurs études en juillet 2011.

entrée au lycée. Depuis, elle est hébergée chez un oncle dans le district 6. Afin de s'inscrire au lycée, une mise à jour de son statut résidentiel était exigée. Son oncle du district 6 ne s'estimait pas en mesure de mener les démarches administratives nécessaires auprès des autorités de son sous-district. Hiên a donc sollicité une inscription sur le carnet de résidence d'une proche de la famille, ayant de solides relations dans le district 1. Cette proche l'a alors inscrite sur son carnet de résidence, contre la somme de dix millions de dongs[30] versés à la police, qui effectue les enregistrements.

Cette inscription par des voies détournées a permis à Hiên de s'inscrire dans un lycée du district 1, alors même qu'elle n'y a jamais résidé. Quelques années plus tard, quand ses parents et son jeune frère sont à leur tour venus s'installer à Hồ Chí Minh Ville, ils se sont également installés dans le district 6 et ont sollicité l'accord de proches pour obtenir des statuts résidentiels temporaires, finalement obtenus dans le district 5. La famille possède par ailleurs trois motos, toutes trois ont été immatriculées au nom de l'oncle du district 6. Cette manière de fonctionner a permis aux quatre membres de cette famille migrante de s'installer à Hồ Chí Minh Ville, en bénéficiant de quelques aménités, notamment en permettant aux enfants un accès plus ou moins direct au système éducatif et aux parents d'ouvrir une boutique, également enregistrée au nom de l'oncle du district 6.

Ces arrangements familiaux font malgré tout courir un grand risque aux individus migrants en cas d'inimitié avec ceux qui leur servent de prête-nom et dont ils demeurent tributaires. Il existe ainsi un marché noir des carnets de résidence, lorsque des chefs de foyer acceptent de servir de prête-nom auprès des autorités pour de nouveaux arrivants, monnayant de lourdes rémunérations. Ces rapports de dépendance, fondés sur des accords totalement informels, placent les nouveaux citadins dans une précarité pouvant conduire à des issues dramatiques comme la spirale de l'endettement. Ils échappent aux risques d'éviction par les autorités mais dépendent en revanche du bon vouloir de leurs réseaux interpersonnels.

C'est l'un des paradoxes de cette politique de contrôle de la population : elle est aisément contournable mais conduit à des situations d'une grande précarité, au nom d'une planification urbaine maîtrisée. La stratégie de recours au prête-nom peut être utilisée de manière temporaire : le temps d'obtenir un emploi fixe, de se constituer un petit capital et de nouer ses propres réseaux de relations, avant de faire la demande d'un statut KT1, facilitée par la loi de 2007. Malgré les risques qu'elle engendre, cette stratégie de contournement est considérée comme moins coûteuse que de ne pas s'enregistrer du tout et de devoir monnayer directement sa présence illégale auprès des autorités.

[30] C'est-à-dire environ 300 euros.

Il est en effet également possible de monnayer de manière corruptive sa présence dans un quartier, en versant une somme à la police en échange de son « indifférence » (*làm ngơ*) et donc d'une forme d'autorisation de présence informelle. Cette manière de faire permet de négocier sa présence, mais pas d'accéder aux services urbains et sociaux. Se voir attribuer une réelle mise à jour de son statut résidentiel nécessite bien davantage qu'un paiement discrétionnaire : faire intervenir des intermédiaires de poids et jouer de ses réseaux sociaux sont indispensables, en complément des arrangements strictement monétaires. Cette forme de négociation à l'échelon le plus local de la ville fonctionne sur le modèle du clientélisme partagé, auquel se livrent régulièrement les fonctionnaires locaux.

2.3.2. S'installer illégalement : l'exemple de Đức, commerçant originaire du delta du Mékong

L'autre alternative à laquelle ont souvent recours les foyers non enregistrés est de se plier au paiement éventuel des amendes auxquelles ils s'exposent, en cas d'intervention de la police. La famille calcule le rapport de coût entre les profits générés par leur installation en ville et les amendes que cela peut entraîner. Dans ces calculs, le facteur temps est considéré comme déterminant.

La famille de Đức, originaire de la province du Bac Liêu dans le delta du Mékong, tient ainsi depuis quelques années un petit commerce dans un carrefour passant du district de Bình Thạnh. La famille a acheté son logement, qui tient également lieu de boutique, de la main à la main, directement auprès des anciens propriétaires, sans possibilité d'enregistrer leur achat puisqu'ils ne sont pas recensés sur place. Le recours aux transactions immobilières en dehors des canaux officiels permet à la fois aux vendeurs de ne pas payer de taxes sur la transaction immobilière et aux acheteurs non régularisés de pouvoir pénétrer le marché immobilier, malgré leur situation d'irrégularité.

Cette pratique place néanmoins les ménages dans une situation précaire étant donné qu'ils ne bénéficient d'aucun titre de propriété légal, ce qui peut s'avérer très problématique en cas de procédure de récupération des terrains par les autorités. La famille de Đức en est tout à fait consciente, mais elle fait un pari sur le temps. Si un jour la famille venait à être inquiétée, elle aura néanmoins bénéficié de nombreuses années de laisser-faire, durant lesquelles elle aura pu mettre à profit un emplacement favorable au commerce et se constituer un petit capital, bien supérieur à ce que gagnait la famille dans sa province d'origine. Par ailleurs, plus les foyers installés illégalement parviennent à passer du temps

dans leur quartier d'accueil, plus leur régularisation pourra éventuellement être facilitée par la suite, notamment par le jeu des relations qu'ils auront pu nouer localement[31].

Au-delà de l'obtention du carnet de résidence, l'achat d'un bien immobilier dans le sous-district est conditionné par une autorisation préalable des autorités. Après enquête, et une fois l'accord officiel accordé, les autorités du sous-district annoncent au voisinage l'intention de l'achat du bien et de la parcelle correspondante par le biais des panneaux d'information. Les résidants ont alors une quinzaine de jours pour s'opposer à cette acquisition s'ils le souhaitent et sont en mesure de l'argumenter[32]. Cette close témoigne du poids de la communauté des riverains dans la définition de ce qui est acceptable ou non, au-delà des décisions des autorités publiques (Koh, 2004a : 5). Cette co-gestion locale renvoie ainsi à la notion « d'accord » formulée par Jean-Loup Gourdon (2001 : 66).

3. La gestion institutionnelle et politique des quartiers : les ruelles comme espaces négociés

Les ruelles se situent à l'extrémité inférieure de la chaîne décisionnelle dans le système politique et institutionnel très centralisé du Việt Nam. Les responsables de ruelles, de quartiers et de sous-districts correspondent ainsi aux « agents de base », définis par Michael Lipsky (1995 : 195) pour désigner les autorités politiques au contact direct de la population. Ils constituent les principales courroies de transmission entre les autorités des échelons supérieurs – État, province, district – et la population riveraine des ruelles. Malgré leur positionnement en bas de l'échelle du pouvoir, ils occupent une position stratégique d'interface et leur position géographique, au cœur de l'intimité des quartiers – et loin du gouvernement de Hà Nội – leur offre une certaine marge d'autonomie et de négociation dans l'exercice de leurs fonctions publiques.

---

[31] Malgré ces possibilités, les résidants temporaires ou non enregistrés restent vulnérables et sont les premiers concernés par le risque de pauvreté urbaine (VET *et al*., 2005 : 53-54). Une absence de plus de six mois de leur ville ou village de départ signifie officiellement l'éradication du carnet de résidence d'origine. Cette situation rend alors impossible l'enregistrement de la naissance d'un enfant ou d'un mariage, condamnant à la précarité la génération suivante. En des circonstances exceptionnelles, telles que la mise en œuvre d'une procédure de récupération de la terre dans leur quartier d'installation, les inégalités entre les différentes classes de citadins apparaissent avec force.

[32] Monsieur Pho Dân, consultant pour l'ONG Villes en transition, explique cette démarche par l'histoire complexe du marché immobilier à Hồ Chí Minh Ville, marquée par les changements de régimes politiques et fonciers dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, et les possibles litiges qui peuvent demeurer aujourd'hui. Ce système de cooptation entre riverains permet également d'empêcher tout achat immobilier pour les foyers endettés envers leurs voisins (entretien daté du 30 mars 2010).

> « I maintain that public policy is not best understood as made in legislatures or top-floor suites of high-ranking administrators. These decision-making arenas are important, of course, but they do not represent the complete picture. To the mix of places where policies are made, one must add the crowded offices and daily encounters of street-level workers[33] » (Lipsky, 2010 : XIII).

Étant donné la variété de leurs prérogatives au sein d'un régime politique, où le contrôle des foyers reste un pilier de la conception du pouvoir, les autorités locales sont des figures importantes dans la vie quotidienne de leurs administrés. Instruments de contrôle du régime, elles sont également des vecteurs de négociations et de compromis avec les résidants, ce qui explique que les pratiques locales dans les ruelles ne répondent que rarement aux injonctions réglementaires du gouvernement de Hà Nội. Philippe Papin parle ainsi de « liberté interstitielle » offerte par la structure et le fonctionnement étatiques au Việt Nam (Papin, 2003 : 152). Par leurs choix opérationnels à l'échelle des quartiers, les autorités locales déterminent en effet l'envergure et l'efficacité réelle du pouvoir de l'État vietnamien (Koh, 2004b : 197).

Dans son analyse consacrée au fonctionnement du pouvoir local dans les provinces rurales de Lào Cai et Tây Ninh, Martin Gainsborough évoque une « résilience étatique » pour le régime autoritaire vietnamien, précisément permise par la relative souplesse dont font preuve les autorités à la base du système institutionnel, dans leur pratiques quotidiennes (Gainsborough, 2010 : 111). L'analyse de ces pratiques révèle la subtilité des relations entre l'État socialiste et la société vietnamienne, dans un contexte de libéralisation économique et de décentralisation (Kerkvliet *et al*., 2003 ; Kerkvliet et Marr, 2004).

L'observation de la gestion quotidienne des ruelles de Hồ Chí Minh Ville permet ainsi de saisir dans les phénomènes routiniers, « le foisonnement inventif des pratiques quotidiennes » (De Certeau *et al*., 1980 : 361) et les logiques informelles de gouvernement. Au-delà d'une perspective institutionnelle, j'ai privilégié l'analyse de la dimension d'interaction dans les relations de pouvoir, en observant les temps et les modalités de rencontres entre les riverains et leurs autorités, et en décryptant les diverses « technologies gouvernementales » (Foucault, 1994 : 728) mises en œuvre dans le cadre d'un encadrement territorial et social rapproché.

---

[33] « Je maintiens que la politique publique ne gagne pas à être entendue comme l'appareil législatif ou les administrateurs de haut rang qui occupent les suites des étages supérieurs. Ces arènes où sont prises les décisions sont importantes, bien évidemment, mais elles n'offrent pas une vision complète du tableau. Parmi les lieux variés où les politiques sont conçues, il est important d'ajouter les bureaux surpeuplés et les confrontations quotidiennes des agents de la bureaucratie de rue. »

3.1. L'encadrement territorial dans les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville

3.1.1. Le système dualiste de l'État-Parti vietnamien

Au nom de l'unité nationale, l'organisation du pouvoir politique au Việt Nam relève du « centralisme démocratique » (*tập trung dân chủ*), comme l'affirme l'article 6 du chapitre 1 de la Constitution de 1992, encore en vigueur actuellement[34]. Cela se traduit par un système strictement hiérarchisé – de l'État au sous-district (tab. 8) –, où les directives qui émanent des échelons supérieurs de l'appareil d'État sont systématiquement répercutées aux échelons inférieurs, alors chargés de mettre en œuvre les lois et politiques décidées au niveau national. Les administrations publiques des échelons locaux ne sont donc que des émanations de l'État et non des collectivités territoriales.

Par ailleurs, le système étatique vietnamien ne prévoit pas de séparation des pouvoirs législatifs, exécutifs et judiciaires, tous trois placés sous la tutelle de l'Assemblée nationale – qui contrôle directement le gouvernement, la Cours populaire et le Parquet populaire suprêmes – et du Comité central du Parti communiste. Le système institutionnel est dominé par le Parti communiste (*Đảng Cộng Sản*), parti unique, qui « dirige l'État et la société », selon l'article 4 du chapitre 1 de la Constitution. L'« État-Parti » vietnamien est ainsi organisé autour d'un système dualiste[35] : aux échelons de l'appareil d'État correspondent les échelons d'organisation du Parti communiste, tout aussi hiérarchisé et centralisé, ce dernier contrôlant directement les institutions étatiques (tab. 8).

Le tableau 8 présente l'organisation de l'appareil de gestion vietnamien dans le cas particulier où les échelons locaux sont constitués par des districts urbains, au sein des villes-provinces[36], ce qui est le cas pour les districts de Hồ Chí Minh Ville à l'étude dans le

---

[34] La Constitution de 1992 est actuellement en cours de révision, ce qui donne lieu à de nombreux débats organisés et encadrés par le « comité de rédaction du projet de révision de la Constitution », sous l'égide de l'Assemblée Nationale. Ce comité doit ensuite communiquer son projet d'amendement au comité central et au bureau politique du Parti.

[35] Sur le modèle chinois, l'État et le Parti furent longtemps incarnés par un seul homme au Việt Nam, à savoir Hồ Chí Minh entre 1946 et 1969. La mort de Hồ Chí Minh mit cependant un terme à ce fonctionnement et donna naissance à un système à deux têtes, aujourd'hui de plus en plus remis en cause pour les blocages et tensions qu'il tend à engendrer (Papin, 2003 : 130).

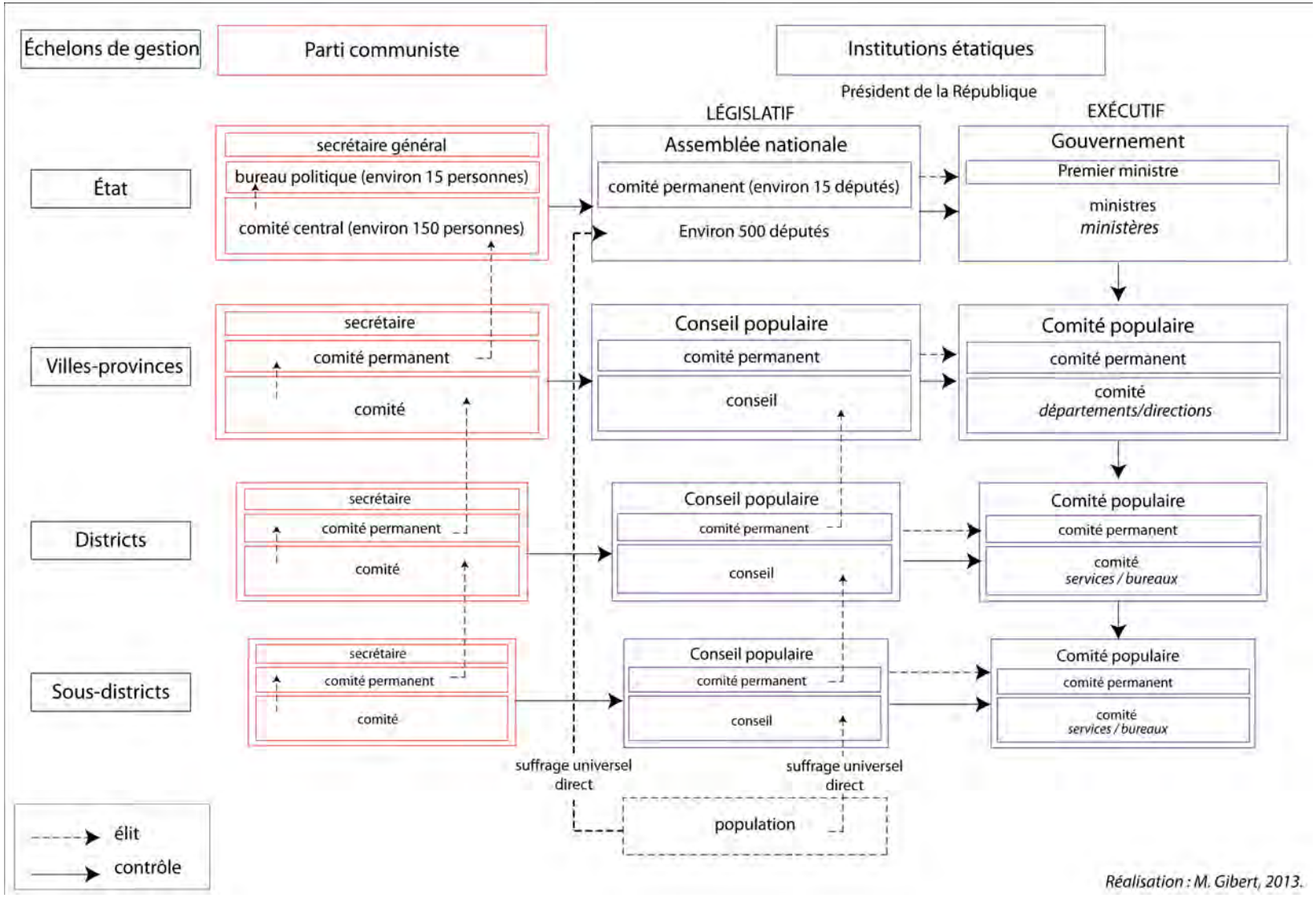
[36] Le Việt Nam compte aujourd'hui 58 provinces (*tỉnh*) et 5 villes-provinces (*thành phố trực thuộc Trung ương*), dépendant directement de l'échelon national : Hà Nội, Hồ Chí Minh Ville, Đà Nẵng, Hải Phòng et Cần Thơ. Les villes-provinces sont alors subdivisées en district urbains (*quận*) et en districts ruraux (*huyện*).
Les provinces (*tỉnh*) sont en revanche divisées en districts (*huyện),* en villes de province (*thành phố trực thuộc tỉnh*) ou en municipalités (*thị xã*). Les subdivisions locales sont ensuite composées des quartiers (*phường*), des communes (*xã*) et des bourgades (*thị trấn*). Les équivalents de l'unité de voisinage

cadre de cette recherche. À chaque échelon de gestion, le pouvoir législatif de l'État est représenté par les « Conseils populaires » (*Hội đồng nhân dân*) élus par la population. Ces Conseils populaires élisent les membres des « Comités populaires » (*Ủy ban nhân dân*), chargés du pouvoir exécutif. Ces Comités populaires et leurs départements[37] (*sở*) sont donc soumis à un double contrôle : de manière latérale en étant élus par les conseils populaires et de manière verticale, car ils dépendent directement des échelons supérieurs et de la tutelle gouvernementale. Ce mode de fonctionnement rend les prises de décisions complexes pour les Comités populaires bénéficiant de marges de manœuvre très faibles. Dans ce système, c'est donc le Parti communiste qui joue le rôle d'arbitre et domine l'ensemble (Papin, 2003 :137-138). À l'échelon national, c'est d'ailleurs majoritairement le Parti qui est initiateur des lois. L'Assemblée nationale joue, quant à elle, un rôle de chambre d'enregistrement et le gouvernement est chargé de mettre les lois en application, dans un État où l'on gouverne très souvent par décrets.

(*tổ dân phố*) dans les districts urbains des villes-provinces sont alors les villages (*bản*), les hameaux (*thôn*) ou le voisinage (*áp*) selon les cas de figure.

[37] On parle en général de ministère (*bộ*) à l'échelon national, de départements (*sở)* à l'échelon de la ville-province et de bureaux (*phòng*) à l'échelon des districts.

Tableau 8. Le système dualiste de l'État-Parti vietnamien



Le système institutionnel repose donc sur un « parlementarisme de façade », malgré les récentes évolutions concernant le rôle et le fonctionnement de l'Assemblée nationale[38]. Ce système dualiste, scindé entre d'un côté l'appareil d'État et ses fonctionnaires, et de l'autre l'appareil politique du Parti et ses cadres, est en réalité unifié par le jeu des acteurs. Le mode de préparation du scrutin au suffrage universel direct destiné à l'élection des députés de l'Assemblée nationale laisse en effet peu de place à l'imprévu[39] : plus de 90 % des députés élus sont affiliés au Parti communiste et plus de 60 % des membres du Parti sont traditionnellement députés. Par ailleurs, au moins 10 des 15 membres du Comité permanent de l'Assemblée nationale[40] appartiennent au Comité central du Parti.

Cette collusion entre les deux appareils se retrouvent avec la même force aux échelons inférieurs du système d'État : les fonctionnaires des comités populaires sont très souvent membres du Parti[41]. Il est même fréquent que l'on retrouve les mêmes personnes dans les Conseils et les Comités populaires[42], selon une hiérarchie légèrement différente dans les deux systèmes. La hiérarchie qui prévaut en terme de pouvoirs décisionnels est sans conteste celle du Parti. Les interférences systématisées entre le Parti, le système législatif et l'exécutif expliquent qu'un petit nombre de personnes suffit à contrôler une province, un district ou un sous-district. Plus on descend dans les échelons de gestion, plus

---

[38] Depuis les réformes du Renouveau de 1986, l'État vietnamien tente d'établir une progressive normalisation de son pouvoir politique et de revaloriser la notion de droit dans son fonctionnement. Ces évolutions passent notamment par une revalorisation du rôle de l'Assemblée nationale et par des efforts en termes de formation pour les fonctionnaires d'État, appelés à accroître leur niveau d'expertise (Salomon, 2004b : 6).

[39] Les élections au suffrage universel direct de l'Assemblée nationale sont étroitement préparées par le Front de la patrie, le Parti et le Conseil électoral – composé des cadres supérieurs de l'État-Parti –, qui valident les candidatures des potentiels candidats en amont du scrutin selon un système de quotas. Le choix final s'avère donc immanquablement très restreint, même si la loi requiert au moins deux candidats pour un poste de député et le partage du pouvoir s'effectue par cooptation (Salomon, 2004a). Les résultats sont donc toujours prévisibles et le temps des élections génère très peu d'enthousiasme populaire.

[40] Le comité permanent de l'Assemblée nationale compte généralement une quinzaine de membres et assure la continuité du travail de l'Assemblée entre ses deux sessions plénières. C'est notamment ce comité permanent qui fixe la liste des juges provinciaux et municipaux et qui éditent les ordonnances relatives aux sujets les plus sensibles comme les forces armées, les impôts, les mesures contre la corruption ou encore la révision du statut des fonctionnaires. Dans la durée de la législature, le comité permanent est responsable au moins de la moitié des textes de lois proposés par l'Assemblée nationale. Ces derniers représentent par ailleurs moins de 10 % des textes législatifs nationaux, largement proposés directement par le gouvernement et le Parti (Papin, 2003 : 136).

[41] Le nombre d'adhérents au Parti était estimé à prêt de quatre millions d'individus en 2011, ce qui permet de verrouiller l'ensemble des postes de direction, à tous les échelons du système (Papin, 2011).

[42] Le système des Conseils populaires est présenté dans les textes officiels comme la base de la démocratie socialiste, en raison des élections populaires auxquels ils donnent lieu. Cependant, leur pouvoir demeure dérisoire face aux prises de décisions des Comités populaires et des comités du Parti. De ce fait, l'existence même de ces Conseils populaires fait aujourd'hui l'objet de débat. Par ailleurs, il est question de fusionner officiellement le poste de secrétaire du Parti et de chef de l'État à l'échelle nationale et le poste de secrétaire du parti avec le poste de président du Comité populaire aux échelles provinciales et locales, reconnaissant ainsi un état de fait et venant réaffirmer le rôle du Parti dans le jeu politique (Papin, 2011).

le taux de double appartenance est élevé : il atteint en moyenne 60 % à l'échelon des provinces et plus 80 % à l'échelon des sous-districts (Papin, 2003 : 145).

À ce système institutionnel centralisé, il faut également adjoindre le Front de la patrie (*Mặt Trận Tổ Quốc Việt Nam*), défini par l'article 9 du chapitre 1 de la Constitution de 1992 comme une coalition politique qui réunit et encadre l'ensemble des organisations de masse, dont le Parti communiste lui-même – qui le contrôle totalement –, mais également des organisations sociopolitiques, telles que la Ligue de la jeunesse communiste, l'Union des femmes du Việt Nam et des groupes ethniques ou religieux officiels. Ces organisations sont structurées selon les mêmes échelons de gestion que le Parti et l'État, et regroupent plus de 15 millions de membres, pénétrant ainsi l'ensemble de la société et du territoire vietnamien.

En dehors de son rôle d'organisation sociale et de contrôle de toute activité collective, le Front de la patrie est chargé de l'organisation des élections des députés de l'Assemblée nationale et des représentants locaux des Conseils populaires, une fois tous les 5 ans en recevant et en sélectionnant les candidats potentiels par le biais de débats. Le Front de la patrie constitue alors un instrument essentiel du Parti et lui permet de contrôler la composition de l'Assemblée nationale (Hayton, 2010 : 98).

3.1.2. La figure du fonctionnaire local dans les quartiers de ruelles

L'importance des ramifications du système administratif va de pair avec la multiplication des fonctionnaires locaux, figures incontournables des quartiers, chargées « d'administrer l'ensemble du champ social » (Papin et Passicousset, 2010 : 124), par le biais des très nombreuses procédures bureaucratiques relevant de leurs attributions. Le manque de formation de ces fonctionnaires locaux demeure problématique. En tant qu'« agents de base », ce sont ces derniers qui sont chargés de la mise en application de la loi, alors même que leurs connaissances en droit et en gestion sont souvent extrêmement faibles. Aujourd'hui encore, moins d'un tiers des fonctionnaires de district a suivi des études supérieures.

Mal payés[43], ces fonctionnaires entrent par ailleurs très facilement dans le jeu de la corruption quotidienne, en exigeant de nombreux « dédommagements » pour accélérer les

[43] Pour un niveau hiérarchique moyen, au sein des Comités populaires de district et de sous-district, le salaire officiel d'un fonctionnaire s'échelonne entre 100 et 200 euros par mois (Papin et Passicousset, 2010 : 125). Par ailleurs, les auteurs dénoncent la « vénalité croissante des offices » pour ces fonctionnaires, prêts à payer pour obtenir leur poste et les facilités qui l'accompagnent en dépit du petit salaire. Nombre d'entre eux s'endettent pour entrer dans le système et n'hésitent alors pas à recourir à la corruption facilitée par leur nouveau poste pour rembourser l'investissement initial (Papin et Passicousset, 2010 : 143).

formalités dont ils ont la charge. On estime qu'ils triplent généralement leur salaire par ce biais. Cela explique la mauvaise image que véhiculent ces fonctionnaires peu respectés par la population, qui se plie néanmoins à cette « arithmétique des enveloppes » au quotidien[44]. Un jeu de mot est ainsi couramment employé par les résidants des quartiers de ruelles à partir de l'expression « administration » (*hành chính*) : en ajoutant les mots « dân là » au milieu de l'expression, on obtient en effet *hành dân là chính,* ce qui signifie alors « torturer la population principalement ».

Face à l'ampleur de ces problèmes, qui ne sont pas propres à Hồ Chí Minh Ville (Koh, 2006), le Parti a lancé dès 1998 – par le biais de la directive 30-CT/TW – une campagne de promotion de la « démocratie de base », accompagnée par la loi 09/1998/QH10 sur les dénonciations, visant à responsabiliser les agents locaux[45]. Cependant, malgré les rancœurs et la lassitude, les riverains jugent souvent impensable, bien trop incertain et surtout vain, d'aller dénoncer les mauvaises pratiques locales. Ils préfèrent s'en accommoder et tâcher de tirer profit de cette corruption locale généralisée pour leurs propres besoins. Suite à cette campagne orchestrée par le Parti, les critères de candidature pour les élections des Conseils populaires ont néanmoins évolué durant la dernière décennie, en réévaluant à la hausse le niveau de connaissance et de formation nécessaire pour l'exercice de la charge.

Malgré tout, la recommandation politique demeure le critère central d'accès aux postes. C'est d'autant plus courant dans le cas des fonctionnaires des sous-districts, étant donné leur absence de mobilité géographique et leur maintien dans les réseaux locaux, fondés sur l'échange de services et les alliances familiales (Fontanel, 2001 : 60). En 2003, un numéro de la revue officielle vietnamienne *Études législatives* fut consacré au « renouveau de l'organisation et des activités des autorités de la commune et du sous-district » (Thai Vinh, 2003), relançant le débat sur la formation des fonctionnaires locaux dans le cadre d'un nouveau programme national de réforme administrative[46]. Des sessions de formation continue furent alors instaurées, même s'il est difficile d'en évaluer les résultats dans le fonctionnement quotidien des Comités populaires de sous-districts.

---

[44] Le Việt Nam se place à la 123e place, sur 188 pays, dans le classement de la corruption établi par Transparency International en 2012. Il est l'un des pays les plus corrompus d'Asie du Sud-Est après l'Indonésie et le Cambodge.

[45] La lutte contre la corruption a également été retenue comme programme national lors du dernier Congrès du Parti en 2011.

[46] Ce programme de réforme de l'efficacité administrative au Việt Nam répond à une double injonction : de la part de la population lassée des scandales et des affaires de corruption, de plus en plus relayées dans la presse, mais également de la part des bailleurs et partenaires économiques internationaux (Musil, 2013).

L'image que renvoient les fonctionnaires locaux aux résidants est donc teintée d'ambiguïté : elle oscille entre dédain des pratiques discrétionnaires et des démarches administratives très aléatoires, et reconnaissance pour les possibilités de négociations toujours ouvertes. Les riverains apprennent ainsi à user de « tactiques » dans leurs interactions avec ces figures locales du pouvoir, comme en témoignent par exemple le jeu des négociations et des contournements dans la mise à jour des carnets de résidence. Les « agents de base » sont eux-mêmes pris dans un faisceau d'intérêts contradictoires, entre leur mission comme membres d'un corps constitué – et sous contrôle étroit du Parti – chargés d'appliquer les mesures décidées aux échelons supérieurs, et leurs intérêts individuels comme résidants du quartier et membres de la communauté locale, dont ils cherchent avant tout à préserver l'« harmonie ».

3.1.3. Les acteurs et les territoires du contrôle dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville

Au-delà des quatre échelons officiels, le système administratif se ramifie encore au sein des sous-districts, avec les blocs (*khu phố*), eux-mêmes subdivisés en unités de voisinage (*tổ dân phố*). Ces deux derniers échelons sont gérés directement par le sous-district, qui en coopte les responsables locaux. À Hồ Chí Minh Ville, on compte en moyenne 10 blocs par sous-district[47] et 9 à 10 unités de voisinage par bloc, ce qui illustre la finesse de l'encadrement territorial, puisqu'une unité de voisinage compte en moyenne seulement 60 à 80 foyers.

La figure locale du responsable du bloc

Le responsable du bloc (*khu phố*) est nommé par le sous-district et bénéficie d'un salaire de fonctionnaire local. Ce responsable habite très souvent sur place et remplit ses fonctions pour le compte direct des autorités du sous-district, qu'il assiste dans la gestion et la surveillance du quartier au quotidien. Par exemple, les nouveaux riverains obtiennent leur autorisation officielle de résidence auprès du sous-district – qui se charge de mettre à jour leur carnet de résidence, après validation de leur dossier –, mais c'est dans les relais locaux d'enregistrement du bloc (*điểm tiếp nhận thông báo lưu trú*) qu'ils viennent ensuite signaler leurs allées et venues et l'accueil éventuel de visiteurs temporaires.

[47] On dénombre souvent moins de blocs dans les sous-districts centraux de Hồ Chí Minh Ville, en raison de leur périmètre plus réduit : le sous-district 13 du district de Phú Nhuận compte par exemple 4 blocs et 47 unités de voisinage.

Les blocs sont également surveillés par une « milice[48] » (*chốt dân phòng*) et une « défense civile » (*dân phòng*) locales, placées sous la tutelle de la police de sous-district, et bénéficiant de petits locaux au cœur du bloc (*trụ sở dân phòng)*. Ces forces de l'ordre sont également assistées dans leur tâche de maintien de l'« harmonie sociale » du quartier par une « équipe de sécurité locale » (*bảo vệ dân phố*), composée de volontaires parmi la communauté des habitants. Sur son site Internet, le district de Phú Nhuận vante l'efficacité de ces équipes de sécurité locale, appelées à « monter la garde de jour comme de nuit, pour garantir la sécurité des habitants du secteur ». L'article précise que ces équipes travaillent conjointement avec les forces de police des sous-districts pour assurer la gestion de la circulation et le maintien de l'ordre dans les rues : ces équipes ont envisagées comme une source d'information locale stratégique, pour dénoncer les crimes et en particulier la pratique de jeux d'argent et de combats de coqs dans les ruelles. Enfin, ces équipes de sécurité assistent la police dans ses actions de propagande en faveur des programmes se protection civile et de la sécurité nationale (Hà Thanh Danh, 2011).

Ces volontaires ne sont pas armés, mais portent souvent un uniforme ou un brassard qui officialise leur fonction. Ils bénéficient parfois d'un petit local au cœur du quartier, qu'ils partagent en général avec d'autres institutions, comme les milices, la défense civile, les organisations de masse ou les cellules du Parti, témoignant bien de l'interpénétration locale entre les institutions étatiques, le Parti et les organisations de masses (ill. 76).

[48] Les entretiens avec des responsables de blocs à Phú Nhuận et dans le district 3 ont permis de préciser le profil des « miliciens » : ce sont souvent des jeunes hommes du quartier dispensés de service militaire. En effet, alors même que le service militaire est obligatoire pour tous les hommes de 18 ans, très rares sont les jeunes de l'élite économique et sociale des villes qui se résolvent à partir au service militaire, tant les excuses et modalités de négociations locales sont nombreuses (Papin et Passicousset, 2010 : 184).

Illustration 76. Des locaux officiels pour les acteurs sociaux et politiques du bloc, un exemple dans une ruelle du sous-district 3 de Phú Nhuận

Cette photo présente le type de local dans lequel sont installées à la fois l'équipe de sécurité locale du bloc (*bảo vệ dân phố*) et l'association de masse du « club des grands-parents et des petits enfants » (*câu lạc bộ ông bà cháu*). Les panneaux officiels sont toujours de couleur rouge ou bleue.

L'échelle du bloc joue un rôle de relai pour les autorités du sous-district. Ses attributions sont centrées sur les questions de contrôle et de sécurité, alors que les représentants de l'unité de voisinage ont davantage un rôle de médiation et de représentation des riverains.

Au cœur de l'administration des ruelles : les unités de voisinage

Une unité de voisinage (*tổ dân phố*) compte en moyenne 60 à 80 foyers, représentés par un « chef » (*tổ trưởng tổ dân phố*). À cette échelle, la figure type du chef est incarnée par un retraité vivant depuis longtemps dans le voisinage, participant aux activités des

organisations de masse locales et généralement apprécié et respecté de ces voisins[49]. Il est élu par les résidants et coopté par les autorités du sous-district, auxquelles il rend des comptes régulièrement et touche une petite indemnité au nom du temps consacré à sa tâche[50]. Sa mission est de veiller à la quiétude de la ruelle, de régler les éventuels petits différends entre voisins et de signaler aux autorités du sous-district les pratiques illégales, en particulier « les fléaux sociaux » (*tệ nạn xã hội*), c'est-à-dire la vente et la consommation de drogue, la prostitution où encore la pratique de jeux d'argent (ill. 77).

Illustration 77. La communication contre les « fléaux sociaux » à l'échelle des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville

Source : M. Gibert, 2010.

Ces photos témoignent de la terminologie et de la forme prise par les campagnes de lutte contre les « fléaux sociaux » au cœur des quartiers de ruelles de la ville. Le panneau de gauche indique que « la population de l'unité de voisinage 47 est déterminée à éradiquer le fléau des jeux d'argent », alors que le panneau de droite précise que « la population du bloc 2 est déterminée à construire un quartier sans drogue ». La lutte contre les « fléaux sociaux » n'incombe pas à la police, mais directement au Comité populaire de la ville-province et à ses représentants locaux, chargés de la « rééducation des déviants » (Hayton, 2010 : 62).

Il est cependant assez rare que le chef de l'unité de voisinage ait à faire intervenir les autorités du sous-district, son rôle est au contraire de régler à l'amiable les tensions

[49] La figure de l'ancien constitue en effet un gage de respect au Việt Nam et les retraités sont des médiateurs de quartier appréciés, dont la légitimité est très rarement discutée. Un dicton populaire vietnamien affirme en effet que « celui qui vit longtemps devient chef de village » (*Sống lâu lên lão làng*). Cette réalité a conduit Bill Hayton à intituler de manière provocatrice son chapitre consacré à la gestion urbaine locale au Việt Nam « Grandfather is watching you ! » (« Grand-père te surveille ! ») (Hayton, 2010 : 68).

[50] Le chef de ruelle touche rarement plus de 150 000 dongs par mois, ce qui correspond à six euros environ. Cette indemnité symbolique est largement compensée par les facilités administratives accordées par les autorités du sous-district à sa famille.

éventuelles dans le quartier et de représenter la voix des habitants lors des réunions avec les autres chefs des unités de voisinage du sous-district. Le chef de l'unité de voisinage ne bénéficie d'aucun local officiel spécifique : son domicile privé lui fait office de bureau pour accueillir les résidants, brouillant encore davantage les pistes entre sphères publique et privée à cette échelle très locale.

L'échelle de l'unité de voisinage se rapproche des comités de résidants des villes chinoises, même si le fonctionnement de cette instance para-administrative tend aujourd'hui à se professionnaliser (Audin, 2008 et 2013). Son rôle de médiation est essentiel : il s'agit de canaliser d'éventuelles revendications. Les autorités des Comités populaires ont intérêt à conforter cet espace de négociation local afin de préserver les échelons supérieurs du système.

Portrait de riverain. M. Tuan, 72 ans,
chef d'une unité de voisinage dans le district de Phú Nhuận

M. Tuan s'est installé avec sa femme et sa fille à Hồ Chí Minh Ville en 1978, alors qu'il a grandi, et effectué le début de sa carrière dans le service de comptabilité d'une société étatique de production de béton, à Hà Nội. Le diplôme de ses 50 ans de service au sein du Parti communiste est ostensiblement accroché dans son salon. Il reste allusif sur le contexte de son installation à Hồ Chí Minh Ville, mais il explique qu'il n'a jamais quitté la ruelle du district de Phú Nhuận, où il vit encore avec sa femme. De nombreux habitants de son quartier sont également d'anciens Hanoiens, venus s'installer au Sud à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Il précise qu'on trouve d'excellents petits restaurants spécialisés dans les plats traditionnels de Hà Nội dans son quartier d'adoption.

M. Tuan est à la retraite depuis sept ans, après une carrière dans l'administration publique à Hồ Chí Minh Ville. Il a été nommé chef d'unité de voisinage quelques mois après son départ à la retraite et s'en réjouit. Il décrit son quartier comme facile à administrer et précise qu'il connaît personnellement chacun des riverains. Il ne quitte presque jamais le quartier et connaît les habitudes de chaque famille. Les riverains viennent souvent solliciter son aide pour effectuer leurs démarches administratives, car ils savent qu'il a longtemps occupé un poste dans la fonction publique. Il entretient également d'excellentes relations avec les autorités du sous-district et tient à préserver la quiétude du quartier : il se dit très vigilant au sujet des « maux sociaux ». La proximité du canal lui fait craindre les trafics de drogue. L'augmentation de la circulation motorisée est également un problème et a déjà causé plusieurs accidents dans sa ruelle.

Note : Afin de préserver l'anonymat de M. Tuan, personnalité publique du district de Phú Nhuận, j'ai fait le choix de ne pas spécifier le sous-district où réside et officie ce dernier comme chef d'unité de voisinage.

Les cellules locales du Parti et leurs vecteurs de communication dans les ruelles

Comme pour l'ensemble des échelons administratifs, on trouve également des cellules du Parti à ces échelles micro-locales de gestion. Une cellule peut officiellement être créée à partir de trois membres : les plus petites cellules locales sont des « nids » (*tổ Đảng*), selon une terminologie calquée sur celle de l'unité de voisinage (*tổ dân phố*), alors qu'entre 5 et 30 membres – ce qui correspondant à l'échelle du sous-district –, on parle généralement de « cellule » (*chi bộ Đảng)*. Les districts accueillent ensuite les « comités » du parti (*Đảng ủy*).

On dénombrait en 2010 plus de 3,7 millions d'adhérents au Parti à l'échelle nationale, contre seulement 2 millions en 1996 (Papin et Passicousset : 2010, 164). Le Parti s'est en effet lancé dans une large politique de recrutement depuis la fin des années 1990[51]. Dans la logique d'ensemble du système, peu importe que les adhérents de chaque cellule et nid soient nombreux : l'important est qu'ils soient partout et contrôlent l'ensemble du corps social et des territoires. Cette démarche est d'ailleurs très officiellement encouragée et évaluée par le biais de la revue *Édifier le Parti communiste,* qui décerne des *satisfecit* aux provinces parvenues à « éradiquer l'absence de membre du Parti dans les villages, les quartiers et les écoles de leur ressort ». La collusion entre cellules du Parti et autorités de gestion administrative se lit très clairement dans le paysage urbain des quartiers, où les différentes instances sont regroupés dans les mêmes locaux et où les panneaux de propagande pour le Parti sont nombreux (ill. 78).

[51] Devant le vieillissement des membres et cadres du Parti, l'organisation s'est engagée dans une vaste entreprise de recrutement depuis la fin des années 1990, conduisant à l'adhésion de 200 000 nouveaux membres par an, contre seulement 30 000 en 1990 (Papin, 2011). L'un des enjeux est de recruter au-delà du seul cercle historique des fonctionnaires du service public mais d'intégrer davantage de femmes, de minorités ethniques, de jeunes et d'acteurs du secteur privé afin de toucher l'ensemble de la société et de rajeunir le Parti. La Parti communiste du Việt Nam change ainsi peu à peu de nature : de cercle fermé pour l'élite prolétarienne, il cherche à devenir aujourd'hui le reflet de la nation, à l'instar du Front de la patrie, au risque de mettre son unité en danger et de générer une forme de « multipartisme dans le Parti » (Papin, 2011). La composition du Comité central et du bureau politique demeurent néanmoins aux mains des caciques traditionnels.

Illustration 78. Un panneau de propagande à l'effigie du Parti communiste du Việt Nam dans une ruelle du district de Phú Nhuận

Source : M. Gibert, 2010.

Traduction : « Vive le glorieux Parti communiste du Việt Nam »

L'échelle locale et la cristallisation sur les enjeux sécuritaires

Le souci de sécurisation des quartiers de ruelles est un thème dominant des entretiens conduits aussi bien auprès des autorités locales que des résidants. Les vols de moto et les cambriolages sont particulièrement redoutés et largement relayés dans la presse et sur les panneaux d'information de quartier, contribuant en retour à alimenter des craintes, que ne manquent pas d'exploiter les agents locaux du Parti et l'administration, partisans d'un contrôle territorial très étroit. Les questions sécuritaires alimentent toujours longuement les réunions de riverains sous l'égide du chef de l'unité de voisinage[52].

Ce souci sécuritaire a par exemple conduit les riverains d'une unité de voisinage du district de Phú Nhuận à solliciter le recrutement d'un gardien privé pour leur ruelle auprès de leur chef d'unité de voisinage[53]. Ce dernier a relayé leur demande auprès des autorités du sous-district, qui en a accepté le principe, mais a imposé le recrutement d'un jeune homme appartenant à la famille d'un des fonctionnaires du sous-district, cherchant à se faire dispenser de service militaire. Les riverains ont dû accepter cet arrangement, qui s'est avéré

[52] Entretiens auprès de chefs d'unité de voisinage datés de 2010 et 2011.
[53] Anecdote relayée lors d'un entretien daté de juillet 2011.

être un mauvais calcul, puisqu'arguant de l'insuffisance de son salaire de gardien, le jeune homme a sollicité l'autorisation d'ouvrir un parking à motos payant dans la ruelle auprès du sous-district, requête qui lui a été accordée. L'ouverture de ce petit parking de ruelle a contribué à engorger la circulation locale, ce qui est vécu comme une atteinte supplémentaire à la sécurité locale par les riverains.

3.1.4. La gestion et le contrôle quotidien des ruelles de Hồ Chí Minh Ville : une inscription territoriale

L'action des différents acteurs officiels présents à l'échelle locale des sous-districts s'inscrit de manière visible dans le territoire des ruelles : le bureau des autorités de sous-district est par exemple un élément de centralité important, régulièrement fréquenté par les riverains pour leurs démarches d'état-civil, pour solliciter un permis de construire ou encore pour enregistrer leur véhicule. Ce bureau central est complété par un réseau important de petits locaux officiels, jalonnant toutes les ruelles, accompagnés de panneaux d'informations officielles et de propagande, de boîtes aux lettres pour effectuer des suggestions ou des délations, de panneaux d'interdiction ou de consignes, constituant autant de marqueurs territoriaux (ill. 79).

Illustration 79. Les marqueurs spatiaux liés au contrôle des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville

Le bureau des autorités du bloc

Le bureau de la défense civile du bloc
et du comité de surveillance de l'unité de voisinage,
point d'accueil et d'enregistrement des déplacements

Le bureau de la police du sous-district et
du comité de surveillance de l'unité de voisinage,
point d'enregistrement de la résidence,
bureau de la milice du bloc

Le bureau de l'exécutif du bloc
et bureau de la défense civile

Le comité de pilotage des forces militaires du sous-district

Une boîte aux lettres
pour les réclamations en matière de droits

Source : M. Gibert, 2010-2011.

Cette territorialisation du pouvoir peut également s'effectuer de manière sonore, par la diffusion de messages officiels par le biais de haut-parleurs (*loa phường*) installés dans les carrefours, sur les pylônes électriques (ill. 80). Ces derniers sont moins nombreux à Hồ Chí Minh Ville qu'à Hà Nội et sont loin d'être systématisés à l'ensemble des blocs de ruelles, mais ils demeurent cependant symptomatiques de la conception du pouvoir héritée de la période socialiste, où les messages officiels s'adressaient directement aux masses. Les diffusions des haut-parleurs font partie des sons banalisés dans la ville, à tel point que de nombreux riverains n'y prêtent plus aucune attention. Il arrive même que les résidants aient réclamé et obtenu l'arrêt total de ces haut-parleurs considérés comme une nuisance sonore, devenue inutile avec la diversification des canaux de communication contemporains[54].

Historiquement, ces haut-parleurs de quartier diffusaient des bulletins d'information locaux de 30 minutes environ, matin et soir[55]. Les messages diffusés sont directement gérés par le Comité populaire du sous-district ou du district. Les thèmes abordés correspondent à ce qu'on peut lire aujourd'hui sur les panneaux officiels d'information dans les blocs et unités de voisinage : annonces de campagnes de vaccination, mises en garde contre les fléaux sociaux, annonces des décisions décrétées par les niveaux supérieurs d'administration ou informations sur les pensions de retraités, ou les tarifs de l'électricité.

Illustration 80. Les haut-parleurs dans le paysage des ruelles du district 3

Source : M. Gibert, 2010.

[54] Entretien de juillet 2011.
[55] Les haut-parleurs, en particulier à Hà Nội, sont les témoins d'une époque où l'achat d'une radio ou d'une télévision demeurait inabordable pour une importante partie de la population.

Les panneaux bleus d'information (*bảng tin*), héritage de la période de guerre au Nord Việt Nam, demeurent aujourd'hui l'outil de communication par excellence des blocs et unités de voisinage. Ils sont apposés directement sur le mur de la maison située à l'entrée de la ruelle. Ces panneaux constituent des sources intéressantes sur le fonctionnement social et politique des quartiers de ruelles ; ils permettent de préciser les attributions de chacun des acteurs à une échelle encore peu étudiée dans les travaux de sciences politiques, alors même que c'est au niveau des sous-districts et de leurs quartiers que sont mises en œuvre, avec plus ou moins d'adaptations locales, les politiques de l'État-Parti vietnamien.

L'observation des moments de rencontres et d'interactions entre ces autorités locales et leurs administrés permet par ailleurs de mettre à jour les logiques informelles de gouvernement, caractéristiques de l'échelle urbaine locale.

3.2. La gestion et l'encadrement du quotidien : contrôle, interactions, négociations

David Koh présente l'échelon des sous-districts, incontournables courroies de transmission entre l'État-Parti et la population, comme étant à la fois « les yeux, les oreilles et les mains de l'État » (Koh, 2004a : 343). Les autorités de sous-district sont en effet en contact direct et régulier avec leurs administrés, dont ils contrôlent de très nombreux aspects de la vie quotidienne par le biais de diverses « technologies gouvernementales » (Foucault, 1994 : 728), au premier rang desquelles figure le carnet de résidence, instrument de contrôle rigide mais faisant néanmoins l'objet de négociations révélatrices. L'observation des pratiques de gouvernement à l'échelle locale révèle en effet une mise en œuvre du pouvoir dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville à l'interface entre contrôle et négociations.

Outre le contrôle des résidants locaux par le biais du carnet de résidence, les autorités du sous-district ont à leur charge des attributions variées, comme le synthétise le tableau 9, réalisé à partir de relevés systématiques et la traduction des panneaux d'information dans les quartiers à l'étude.

En dehors des attributions de permis divers – à commencer par la mise à jour du carnet de résidence, l'enregistrement des véhicules ou la délivrance de permis de construire ou d'effectuer des travaux –, ces attributions concernent l'accès aux services urbains de base, la gestion sanitaire du quartier, son contrôle sécuritaire, la réglementation de la voie publique, l'animation de la vie culturelle et communautaire locale, ainsi que la mise en place d'éventuels travaux.

Il est intéressant de s'attarder sur les communiqués des autorités du sous-district à l'occasion des fêtes officielles du calendrier national, telles que la fête nationale du 2 septembre, mais également le nouvel an lunaire ou la fête de la mi-automne et la fête de la libération de Saigon – toujours combinée avec l'anniversaire de la naissance du Parti communiste le 30 avril et la fête du travail du 1er mai.

Avant chacune de ces festivités, les autorités du sous-district organisent un nettoyage communautaire des quartiers, impliquant l'ensemble de la population, conjointement avec les représentants du Parti, les organisations de masse, les fonctionnaires et la police. Les panneaux officiels rappellent également l'obligation qui est faite à l'ensemble des riverains d'accrocher le drapeau national sur leur façade (ill. 81), et le contrôle (*kiểm tra*) auquel cela donnera lieu de la part des autorités. La suite du communiqué annonce le nombre de jours fériés officiellement accordés et lance un appel aux volontaires pour effectuer des rondes de sécurité avec les représentants de la police locale, pendant que la plupart des riverains seront partis en famille à la campagne, dans leur village natal (*quê*), où il est de coutume de rentrer à l'occasion des jours fériés. Le communiqué prévoit enfin l'organisation d'une cérémonie locale avec présentation d'encens dans le bureau du sous-district. Certains de ces communiqués annoncent également des campagnes de collectes de dons à destination des ménages pauvres du quartier.

Illustration 81. La sortie des drapeaux par les riverains des ruelles lors de la fête nationale, un exemple dans le sous-district 3 du district 3

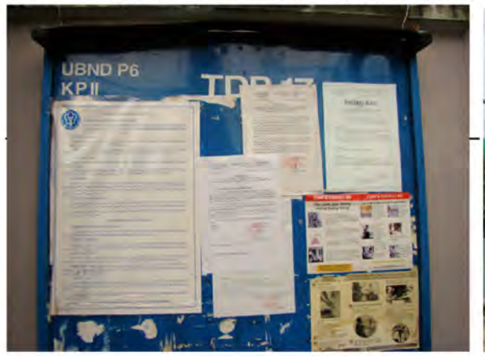
Source : M. Gibert, 2011.

Tableau 9. Les attributions des sous-districts

Accès aux services urbains

- Accès à l'eau et l'électricité
- Gestion du ramassage des déchets

Des recommandations d'hygiène dans la lutte contre la grippe H1N1 et un panneau d'information sur la lutte contre les moustiques



Questions sanitaires

- Gestion des inscriptions à la sécurité sociale
- Campagnes d'informations sanitaires
- Organisation d'un don du sang
- Enregistrement des animaux domestiques

« Édifions un quartier sans activités criminelles,
un quartier avec de la criminalité sera immédiatement repéré et sanctionné »

La liste des conscrits du sous-district pour l'année 2011

Questions sécuritaires

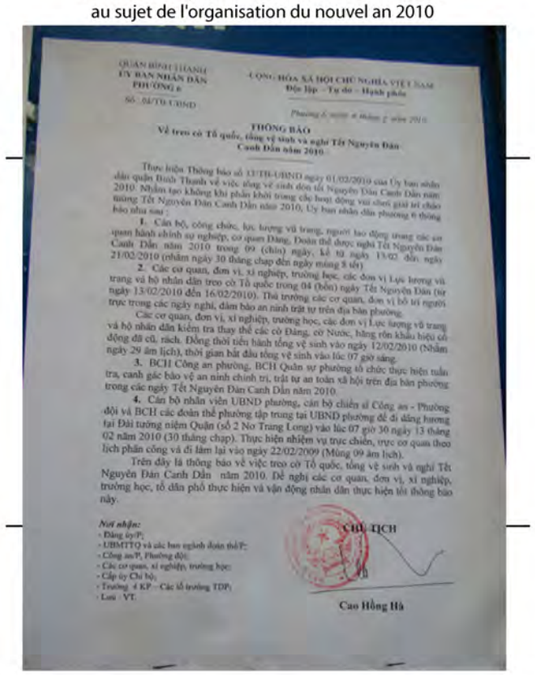
- Lutte contre les incendies
- Campagne contre la criminalité et le vol
- Annonce des conscrits du bloc pour le service militaire

Réglementation de la voie publique

- Réglementation du stationnement et de la circulation
- Réglementation concernant le dépôt des ordures
- Réglementation du commerce de rue

Une interdiction du commerce de rue et de trottoir, sous peine de sanctions

Un communiqué des autorités du sous-district
au sujet de l'organisation du nouvel an 2010



QUẬN BÌNH THẠNH
ỦY BAN NHÂN DÂN
PHƯỜNG 6
Số: /TB-UBND

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Phường 6, ngày 4 tháng 2 năm 2010

THÔNG BÁO
Về treo cờ Tổ quốc, tổng vệ sinh và nghỉ Tết Nguyên Đán
Canh Dần năm 2010

Thực hiện Thông báo số 13/TB-UBND ngày 01/02/2010 của Ủy ban nhân dân quận Bình Thạnh về việc tổng vệ sinh đón tết Nguyên Đán Canh Dần năm 2010. Nhằm tạo không khí phấn khởi trong các hoạt động vui chơi giải trí chào mừng Tết Nguyên Đán Canh Dần năm 2010, Ủy ban nhân dân phường 6 thông báo như sau :

1. Cán bộ, công chức, lực lượng vũ trang, người lao động trong các cơ quan hành chính sự nghiệp, cơ quan Đảng, Đoàn thể được nghỉ Tết Nguyên Đán Canh Dần năm 2010 trong 09 (chín) ngày, kể từ ngày 13/02 đến ngày 21/02/2010 (nhằm ngày 30 tháng chạp đến ngày mùng 8 tết).

2. Các cơ quan, đơn vị, xí nghiệp, trường học, các đơn vị Lực lượng vũ trang và hộ nhân dân treo cờ Tổ quốc trong 04 (bốn) ngày Tết Nguyên Đán (từ ngày 13/02/2010 đến 16/02/2010). Thời trường các cơ quan, đơn vị bố trí người trực trong các ngày nghỉ, đảm bảo an ninh trật tự trên địa bàn phường.

Các cơ quan, đơn vị, xí nghiệp, trường học, các đơn vị Lực lượng vũ trang và hộ nhân dân kiểm tra thay thế các cờ Đảng, cờ Nước, băng rôn khẩu hiệu cũ động đã cũ, rách. Đồng thời tiến hành tổng vệ sinh vào ngày 12/02/2010 (Nhằm ngày 29 âm lịch), thời gian bắt đầu tổng vệ sinh vào lúc 07 giờ sáng.

3. BCH Công an phường, BCH Quân sự phường tổ chức thực hiện tuần tra, canh gác bảo vệ an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội trên địa bàn phường trong các ngày Tết Nguyên Đán Canh Dần năm 2010.

4. Cán bộ nhân viên UBND phường, cán bộ chiến sĩ Công an - Phường đội và BCH các đoàn thể phường tập trung tại UBND phường để đi dâng hương tại Đài tưởng niệm Quận (số 2 Nơ Trang Long) vào lúc 07 giờ 30 ngày 13 tháng 02 năm 2010 (30 tháng chạp). Thực hiện nhiệm vụ trực chiến, trực cơ quan theo lịch phân công và đi làm lại vào ngày 22/02/2009 (Mùng 09 âm lịch).

Trên đây là thông báo về việc treo cờ Tổ quốc, tổng vệ sinh và nghỉ Tết Nguyên Đán Canh Dần năm 2010. Đề nghị các cơ quan, đơn vị, xí nghiệp, trường học, tổ dân phố thực hiện và vận động nhân dân thực hiện tốt thông báo này.

Nơi nhận:
- Đảng ủy(P);
- UBMTTQ và các ban ngành đoàn thể(P);
- Công an(P), Phường đội;
- Các cơ quan, xí nghiệp, trường học;
- Cấp ủy Chi bộ;
- Trưởng 4 KP – Các tổ trưởng TDP;
- Lưu - VT.

CHỦ TỊCH

Cao Hồng Hà

Vie culturelle et communautaire

- Organisation des festivités et de la mise en ordre du quartier pour les fêtes nationales
- Organisation de journée de nettoyage communautaire des ruelles
- Bourse au livres à destination des élèves des familles pauvres
- Organisation de vente de denrée alimentaire à prix coûtant
- Initiatives sociales

Gestion des travaux publics

- Annonce de travaux à venir
- Annonce des réunions de quartier concernant des travaux publics
- Réglementation de la ruelle durant la durée des travaux

Photos : M. Gibert, 2010-2011; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Ce type de communiqué révèle le rôle très englobant des autorités du sous-district dans la vie locale des quartiers, notamment en termes de contrôle de la vie sociale locale. Cependant, en interrogeant les riverains sur ces communiqués lors des enquêtes, la plupart d'entre eux expliquent qu'il est possible d'échapper aux séances de nettoyage communautaire du quartier en payant une compensation financière. Les volontaires pour assurer la sécurité des lieux durant les périodes de circulations intenses liées aux fêtes sont traditionnellement les représentants des cellules locales du Parti ou des organisations de masse. Les communiqués des autorités locales sont donc très rarement envisagés comme des contraintes fortes.

Les autorités de sous-district peuvent même être considérées comme des alliés dans l'obtention d'un certain nombre de permis accordés officiellement par l'échelon supérieur du district. Il en va ainsi des permis de construire pour les maisons donnant sur les rues principales[56] : les autorités de districts chargent le sous-district d'effectuer les enquêtes locales et de donner leur avis, avant d'éditer les documents officiels. Or, aux yeux des riverains, il est plus facile de négocier avec les autorités locales, qui sont souvent des voisins et des membres de la communauté de voisinage, qu'avec les autorités du district.

Les arbitrages quotidiens effectués par ces agents de base témoignent en effet de la marge d'autonomie dont ils disposent vis-à-vis de leurs administrations supérieures et des pratiques discrétionnaires mises en œuvre, contribuant au fonctionnement effectif de la machine d'État[57]. Les habitants des ruelles ont été plusieurs à évoquer le dicton populaire selon lequel « les lois de l'Empereur s'inclinent devant les coutumes du villages » (*Phép vua thua lệ làng*).

Par le jeu des pratiques locales, l'autoritarisme qui caractérise le système politique et institutionnel vietnamien se révèle donc être un « autoritarisme négocié », sur un modèle que l'on retrouve également aux échelons locaux dans les villes chinoises (Houssay-Holzschuch *et al*., 2007 : 91).

---

[56] Les autorités de district sont en charge des permis de construire et d'effectuer des travaux pour les logements donnant sur les rues, alors que les autorités de sous-district se chargent des permis de construire dans les ruelles.

[57] Isaac Joseph et Gille Jeannot insistent sur « les conditions du face-à-face » et la dimension « d'expérience individuelle » de l'agent de base, dans ses pratiques professionnelles quotidiennes. Les décisions et arbitrages qu'il effectue quotidiennement oscillent entre autonomie et contraintes (notamment en termes de moyens), à l'interface entre « l'appareil gestionnaire » et « les ajustements de service » (Joseph et Jeannot, 1995 : 185-187).

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville constituent le lieu de vie – parfois doublé du lieu de travail – d'une immense majorité de la population urbaine. Leur organisation morphologique et leur fonctionnement spatial au quotidien en font des lieux d'interconnaissance. Les liens sociaux qui s'y tissent, de la sociabilité de quartier aux relations d'interdépendance, participent alors pleinement à la définition de cette forme urbaine et invitent à en considérer la dimension politique.

Plus petit échelon de gestion administrative d'un système institutionnel et politique très centralisé, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville sont considérées par les autorités comme autant d'espaces à contrôler, par le biais de différents vecteurs. Le premier d'entre eux est d'ordre juridique, dans un pays où l'État est officiellement l'unique propriétaire foncier et concède uniquement des droits d'usage du sol. Le pouvoir se pose également en garant de l'ordre public en définissant des usages légaux et illégaux de l'espace public des ruelles et par ses « injonctions régulatrices » (Houssay-Holzschuch *et al.*, 2007 : 94). Enfin, la « production de l'espace » (Lefebvre, 1974), ses aménagements et la récente volonté politique de sa « modernisation » constituent un autre vecteur de contrôle de ces espaces publics du quotidien par les acteurs étatiques.

Les rouages de l'autoritarisme négocié qui caractérise le régime politique vietnamien apparaissent avec d'autant plus de visibilité quand les quartiers sont soumis à des projets urbains de rénovation. Durant cette période, tous les représentants locaux de l'autorité se retrouvent mobilisés et tâchent de négocier leur position d'intermédiaires, entre les échelons supérieurs – initiateurs des projets – et les résidants. La planification de projets de rénovation urbaine à l'échelle des ruelles est aujourd'hui justifiée par les dysfonctionnements dont elles se font le révélateur.

CHAPITRE 6

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville face à la « modernité » : des enjeux croisés

[…] la forme d'une ville
Change plus vite, hélas ! que le cœur d'un mortel

Charles Baudelaire, « Le Cygne », *Les fleurs du mal*,
Paris, Éd. J-C Lattès, [1ère éd. 1857] 1987, p. 219.

Les conditions d'émergence de la trame viaire et sa hiérarchie incomplète et la place qu'occupe encore aujourd'hui le réseau de ruelles dans la structuration du péricentre sont autant d'éléments qui contribuent à expliquer la situation de saturation du réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui. À l'heure de la construction métropolitaine, cet héritage morphologique, et le foisonnement des pratiques auxquelles il est associé, représentent un défi majeur pour les autorités.

Alors que les autorités de la ville-province ont longtemps envisagé la gestion de la ville héritée par le seul biais de l'urbanisme réglementaire, les années 2000 ont vu émerger des projets de rénovation urbaine destinés à moderniser le cadre urbain, en intervenant précisément sur la trame viaire. Dès le schéma directeur de 1998, il est alors question de prévoir l'élargissement de l'ensemble des ruelles de la ville-province[1].

Les restructurations envisagées dans les quartiers de ruelles demeurent modestes, mais l'analyse de ce projet d'aménagement permet de mettre à jour les facteurs de dysfonctionnement du réseau viaire et la vision contemporaine de la rue portée par les autorités vietnamiennes. Au-delà des enjeux officiels mis en avant pour justifier et promouvoir le programme d'élargissement des ruelles, ce projet est révélateur d'enjeux

[1] Ce projet ne trouva cependant une traduction législative destinée à une réelle mise en œuvre qu'en 2007, avec la promulgation de la décision 88/2007/QĐ-UBND.

croisés plus officieux, ayant trait à la valorisation foncière, à la régularisation des statuts administratifs des citadins et à l'édification idéologique d'une « ville civilisée et moderne » (*văn minh đô thị, đô thị hiện đại*). En ce sens, le projet d'élargissement des ruelles offre un cadre d'analyse intégré pour appréhender à une échelle très fine les mutations métropolitaines à l'œuvre à Hồ Chí Minh Ville.

Dans une ville à la trajectoire historique complexe, ce projet d'élargissement de la voirie tertiaire s'inscrit dans un contexte général de reprise en main de la planification urbaine par les autorités et dans un processus volontariste de construction métropolitaine. À ce titre, il est important d'envisager ce projet d'urbanisme – et d'éclairer les enjeux qui lui sont associés – en l'inscrivant dans le contexte plus large des interventions généralisées sur les infrastructures de transport et la voirie à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui, ces dernières prenant par ailleurs place dans un cadre législatif en mutation.

1. La rue, observatoire des maux de la ville

La rue est souvent présentée comme une métonymie de la ville, comme « sa forme élémentaire, la plus simple unité en laquelle la forme urbaine puisse se résumer tout en nous livrant les mécanismes de son fonctionnement » (Gourdon, 2001 : 14). À ce titre, analyser le fonctionnement – et plus encore les dysfonctionnements – quotidiens des rues de Hồ Chí Minh Ville permet de mettre à jour les défis urbains auxquels elles doivent faire face, à l'heure où les autorités de la ville-province cherchent à afficher l'image d'une « métropole moderne » (*đô thị hiện đại*) sur la scène régionale. Assurer la fluidité d'un réseau viaire constitue la clé de voûte de l'orientation des programmes contemporains d'aménagement et de planification urbaine à Hồ Chí Minh Ville.

1.1. Un réseau saturé

Les scènes d'embouteillages (*kẹt xe*[2]) impliquant des milliers de motos – dont les chauffeurs n'hésitent pas à emprunter les trottoirs –, et de plus en plus de files de voitures, sont devenues quotidiennes à Hồ Chí Minh Ville (ill. 82), au point de devenir un poncif des cartes postales à destination des touristes. En 2009, un article de *Vietnam News* titrait même de manière provocatrice : « In Ho Chi Minh City, trafic jams have become a way of life[3] » (*Vietnam News*, 2009). Ces embouteillages se sont accompagnés d'une baisse moyenne de

[2] L'expression *kẹt xe* désigne le blocage lié aux embouteillages au sud du Việt Nam. Elle est construite sur la même structure que *kẹt tiền*, expression qui qualifie l'absence de liquidité et le blocage financier (Truitt, 2008 : 12).
[3] « À Hồ Chí Minh Ville, les embouteillages sont devenus un mode de vie. »

la vitesse de circulation dans les rues de la ville de 30 km/h en 1975 à 10 km/h à la fin des années 2000 aux heures de pointe (P. Thanh, 2007).

Illustration 82. Les embouteillages, des situations quotidiennes à Hồ Chí Minh Ville

Le pont Bình Triều 2 (district de Thủ Đức)

Source : Sài Gòn Giải Phóng, *20 octobre 2009.*

La rue Hồng Bàng (district 5)

Source : VietNamNet, *14 juin 2010.*

1.1.1. Hồ Chí Minh Ville, la chronique d'une congestion annoncée

La saturation du réseau viaire par la circulation est un problème ancien à Hồ Chí Minh Ville, qui préoccupait déjà les aménageurs de la période coloniale. En 1932, lors du Congrès international de l'urbanisme aux colonies, Ernest Hébrard blâmait par exemple le choix du plan en damier qui a été retenu à Sài Gòn et s'avère peu adapté à la circulation motorisée :

> « La circulation, dans un plan en damier, est difficile et dangereuse, surtout lorsque les voies publiques ont toutes 20 mètres de largeur, comme dans les rues du centre de Sài Gòn. Dans cette dernière ville, les canaux remblayés de 50 mètres de largeur auraient pu donner de magnifiques percées formant les artères principales de la ville, mais l'on a préféré les boucher par le Théâtre et l'Hôtel de Ville. Les rues du commerce de luxe sont étroites ; les rues Catinat[4] à Sài Gòn, Paul Bert à Hà Nội et à Hải Phòng ont de 15 à 20 mètres de largeur, ce qui rend difficile, sinon impossible la circulation des automobiles en fin d'après-midi, aux heures d'achat. Il est vrai que

[4] La rue commerciale Catinat est celle qui est la plus fréquemment citée dans les articles de presse de la période coloniale comme étant congestionnée et dangereuse. Le bulletin 319 de la police criminelle de l'Indochine de 1935 en attribue une part de responsabilité aux conducteurs de pousse-pousse, qui « sur l'ordre des personnes qu'ils transportent traversent brutalement la rue pour s'arrêter à gauche ». Ce bulletin souligne précocement une difficulté qui se pose encore actuellement dans les rues de Hồ Chí Minh Ville : la cohabitation de différents types de véhicules sur une même voie, avec la tendance des véhicules légers à serpenter sur toute la largeur de la voie. Comme les pousse-pousse de la période coloniale, ce sont aujourd'hui les bus – qui roulent sur la file de gauche réservée aux véhicules à quatre roues – qui traversent la voie pour desservir les arrêts de bus, situés sur la droite et provoquant congestions et accidents.

> les voies ont été tracées bien avant le développement de l'automobile » (Hébrard, 1932 : 279).

L'argument de l'inadaptation du réseau viaire aux besoins de la circulation est également mis en avant par les autorités urbaines actuelles, qui planifient des élargissements de rues et la construction de nouvelles voies rapides, de grand gabarit. Les grands axes hérités sont en effet peu nombreux et la trame viaire demeure incomplète dans une ville où 85 % des voies sont inférieures à 12 mètres de large. Les carrefours sont également peu hiérarchisés et constituent des zones critiques dans la formation des embouteillages. Le thème du « manque de rues » (*không có đường cho xe*) face à la croissance exponentielle des motos est d'ailleurs souvent mis en avant par les autorités du département des Transports et des communications (DOTC) lors des entretiens[5]. Mais les facteurs de congestion sont multiples.

La croissance démographique accélérée de Hồ Chí Minh Ville, principalement liée aux apports migratoires, s'est traduite par une extension des zones urbanisées et industrielles en périphérie du noyau hérité. Depuis une décennie, cette évolution contribue à une explosion des mobilités intra-urbaines auxquelles les autorités n'étaient pas préparées (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 108). La progressive déconnexion de l'habitat et des lieux d'activités alimente également cette tendance.

Lors de la conférence de la Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains (Codatu) XIII[6], organisée en décembre 2008 à Hồ Chí Minh Ville, le nombre de déplacements motorisés journaliers dans la ville a été estimé à 16 millions. En plus des déplacements interne à la ville-province, plus de 500 000 motos et 60 000 voitures venues des provinces voisines empruntent le réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville tous les jours (*Vietnam News*, 2009). Ces mobilités quotidiennes sont assurées à plus de 75 % par le recours à la moto, alors que les transports en commun assurent moins de 5 % des déplacements (graph. 7). On dénombre aujourd'hui plus de quatre millions de motos dans les rues, et déjà plus de 450 000 voitures[7] (département des Transports et des communication, 2010 : 6).

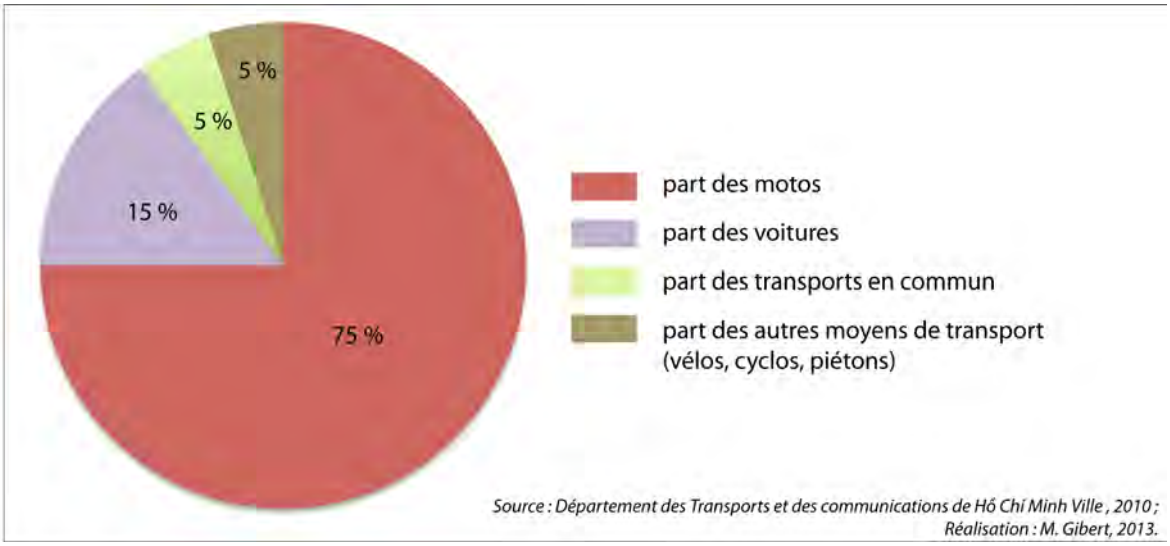
---

[5] Ce thème a notamment été longuement abordé par Lê Minh Triêt, responsable au département des Transports, lors de trois entretiens datés du 29 décembre 2010, du 2 août 2011 et du 26 septembre 2011.

[6] La Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains (Codatu) et périurbains est née de la conférence mondiale sur les transports urbains, organisée à Dakar en 1980.

[7] Ces chiffres officiels ne comptabilisent que les véhicules officiellement enregistrés auprès des autorités de district et sont donc en deçà du nombre réel de véhicules qui arpentent la ville quotidiennement.

Graphique 7. Les moyens de transport pour les déplacements quotidiens à Hồ Chí Minh Ville



L'augmentation du nombre de motos dans la ville depuis les années 1980, au détriment de l'usage des transports collectifs, est un bon indicateur de l'élévation du niveau de vie des ménages depuis les réformes économiques de 1986 (Truitt, 2008 : 5). Entre 1992 et 2002, le prix moyen d'une moto d'entrée de gamme a été divisé par 2,5 et la flotte enregistrée à Hồ Chí Minh Ville a triplé (Benkhelifa, 2006 : 6-7). D'abord alimenté par des importations de modèles étrangers, produits dans les pays limitrophes – en particulier la marque Honda, à tel point que le terme de « moto » est souvent rendu en vietnamien par l'expression *xe Honda* –, le marché s'est largement diversifié. Le marché de l'occasion est également florissant et permet aujourd'hui aux étudiants et aux populations les moins aisées d'avoir également accès à la moto, considérée comme le moyen de transport le plus pratique et adapté aux besoins des citadins, dans une ville où les rues sont étroites et les places de parkings adaptées aux voitures sont rares. L'année 2000 a marqué un tournant décisif avec l'arrivée sur le marché des motos Honda produites en Chine, ce qui se traduisit par une hausse des ventes de 30 %, par rapport à l'année 1999 (Truitt, 2008 : 12).

Au-delà de son utilité au quotidien, dans une ville où les déplacements domicile-travail sont de plus en plus fréquents et de plus en plus longs, la possession d'une moto – et plus encore d'une voiture – constitue un marqueur social important[8]. Les transports en commun et le bus en particulier, sont unanimement associés aux mobilités des populations pauvres (Earl, 2013). La circulation de véhicules toujours plus nombreux entre alors en

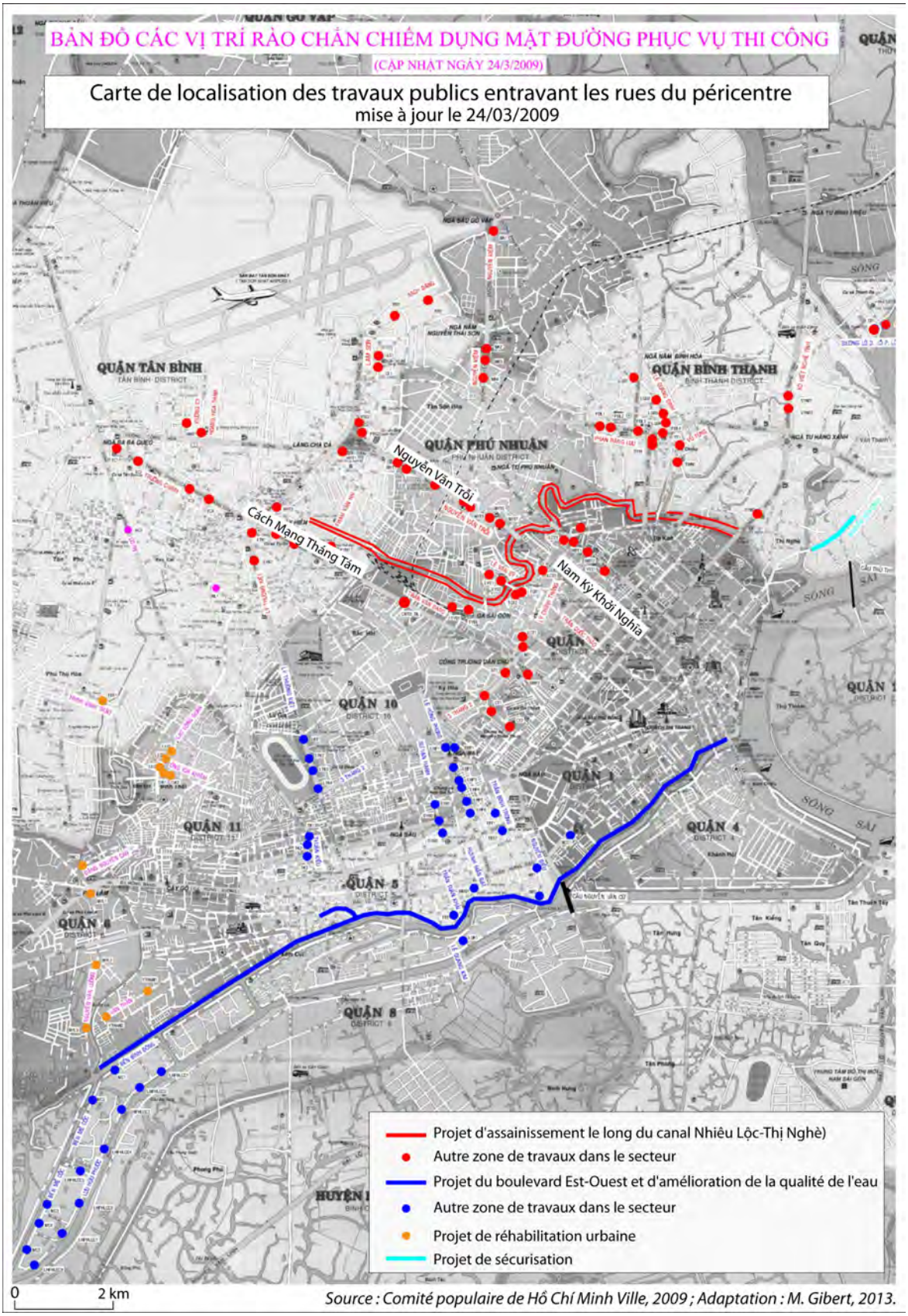
[8] Alison Truitt corrèle la stratification sociale par le type de véhicule possédé avec la stratification des voies, organisées par type de véhicule : la file de gauche est réservée aux véhicules motorisés à 4 roues, alors que la file de droite est occupée par les « véhicules rudimentaires » (*xe thô sơ*), comme les vélos, les cyclos ou les charrettes des recycleurs. Au centre de la voie circulent ainsi les motos, véhicules de la classe moyenne par excellence (Truitt, 2008 : 7).

concurrence spatiale directe avec les très nombreuses activités que les rues et ruelles de la ville accueillent, notamment les fonctions commerçantes.

Les facteurs d'aggravation des embouteillages ne manquent pas, comme les fréquentes inondations de la voirie lors de la saison des pluies et la multiplication des sites de travaux publics venant encore réduire la largeur des artères. Ces dernières années de très nombreuses artères centrales, comme les rues Cách Mạng Tháng Tám, Lê Văn Sỹ, Nguyễn Văn Trỗi ou Nam Kỳ Khởi Nghĩa ont été concernées (carte 33). Par exemple, durant les années 2009-2010, sur les sept kilomètres qui composent l'artère de Cách Mạng Tháng Tám, on a dénombré pas moins de 14 sites de travaux, engendrant des réductions de la moitié de la voie. Dans ces zones, la vitesse de circulation était alors réduite à 2 ou 3 km/h aux heures de pointe.

La carte 33 témoigne des efforts nouvellement menés par le département des Transports et des communications en matière d'information sur l'état du réseau. Ce dernier met par exemple à jour une carte de localisation des travaux publics sur son site Internet, une base hebdomadaire.

Carte 33. La recension des zones de travaux sur les principaux axes de Hồ Chí Minh Ville au mois de mars 2009



Source : Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2009 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Les effets néfastes de ces embouteillages sont nombreux, à commencer par le niveau de pollution atmosphérique dans la métropole (Benkhelifa, 2006 ; Storch *et al*. 2008 : 453 ; Bose, 2013 : 212). Le professeur Pham Xuan Mai de l'Université de technologie de Hồ Chí Minh Ville estime que les ralentissements et congestions coûtent par ailleurs plus de 14 trillions de dong par an (soit environ 850 millions de dollars), équivalents à 5 % du produit intérieur brut de la ville-province (*Vietnam News*, 2009). La fluidité du trafic constitue un impératif pour le bon fonctionnement de l'économie de marché, requérant une mise en contact efficace des produits et des marchés (Sweet, 2011). La mauvaise image de la ville en terme de circulation est alors répulsive pour les potentiels investisseurs, notamment étrangers.

La croissance non maîtrisée de la flotte de véhicules qui empruntent quotidiennement un réseau de moins en moins adapté cause par ailleurs de très nombreux accidents de la route, régulièrement relayés dans la presse. La province de Hồ Chí Minh Ville est celle qui concentre le plus d'accidents dans le pays, avec près de 10 % de la totalité des accidents annuels, dont 68 % concernent des deux roues motorisées (Atelier du Paddi « Sécurité routière: enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques », 2011). Prenant la mesure du problème, les autorités de la ville-province ont édité une décision sur les « points noirs » (*điểm đen*) du réseau dès 2005 (13/2005/QĐ-BGTVT). La notion de point noir y est précisée : elle est fondée sur le nombre de tués et de blessés en une année sur un même lieu, très souvent un carrefour important. Un lieu où se produisent au moins deux accidents mortels par an, ou trois accidents dont au moins un mortel, ou encore quatre accidents avec des blessés, est classé comme « point noir » pour l'année. En 2011, la ville-province comptait 24 points noirs (carte 34)[9]. Ces points noirs donnent alors lieu au déploiement renforcé d'agents de circulation et de policiers[10].

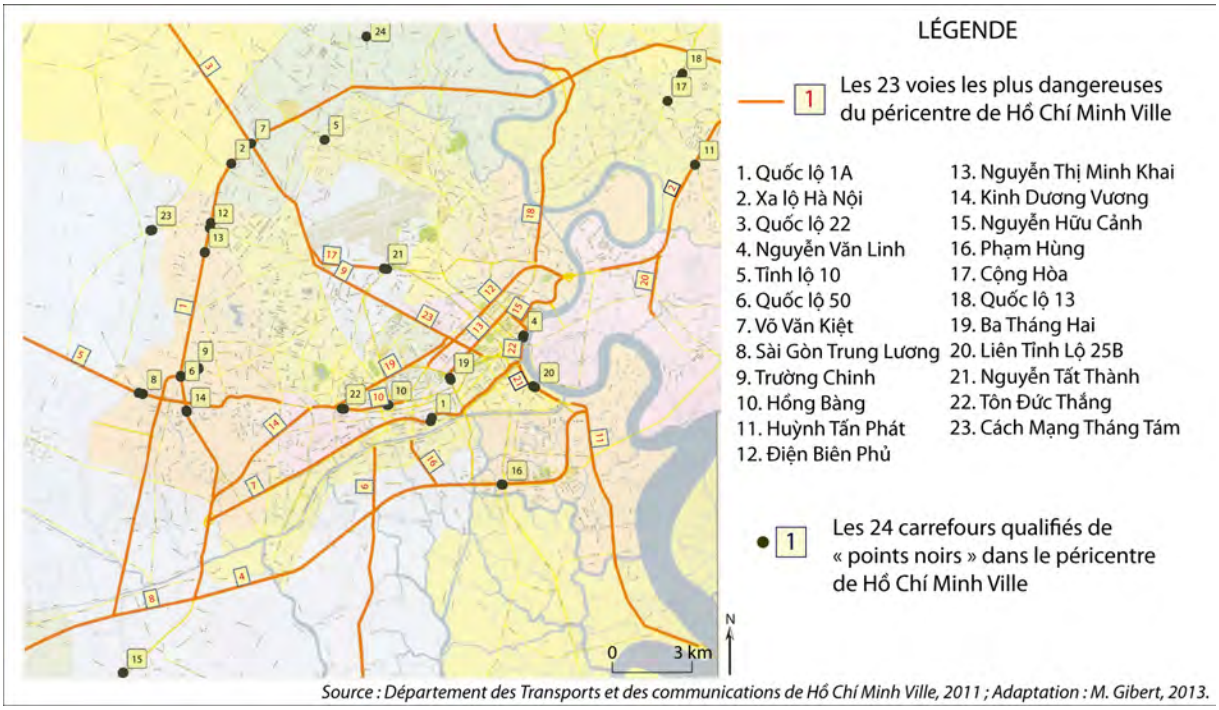
La carte 34 permet de spécifier la localisation des points noirs du réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville. Ces derniers concernent de manière quasi-exclusive les grands axes structurants, où le trafic quotidien et les vitesses de circulation sont les plus importants. Les carrefours les plus meurtriers mettent en contact les axes d'échelle métropolitaine avec des rues de moindre envergure. Les flots de motos y sont alors confrontés à la circulation des poids lourds, sans aucun vecteur de régulation.

---

[9] Dans son travail sur le district rural et périphérique de Hóc Môn, Erik Harms insiste également sur l'augmentation des tués et blessés le long des nouvelles autoroutes intra-urbaines comme l'autoroute Xuyên Á (Harms, 2011 : 155).

[10] Lê Minh Triêt, responsable du département des Transports, pointe en effet le non-respect du code de la route et l'usage d'alcool au volant comme premières sources de ces accidents (entretien du 29 décembre 2010).

Carte 34 : Les « points noirs » du réseau viaire dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville en 2011



Source : Département des Transports et des communications de Hồ Chí Minh Ville, 2011 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Si les articles de presse évoquent régulièrement les congestions les plus spectaculaires sur les grands axes de la ville, le réseau de ruelles est également de plus en plus concerné par les effets d'embouteillage. En effet, les ruelles ont rapidement joué un rôle de dérivatif, spontanément empruntées par les citadins pour éviter les grandes artères saturées, notamment aux heures de pointe – le matin de 7 heures 30 à 9 heures et le soir à partir de 17 heures. Ainsi les marchés et stands de restauration de ruelle du matin se sont-ils retrouvés en concurrence spatiale directe avec les flots de motos évitant les boulevards. Il ne s'agit plus ici d'une desserte de proximité, mais d'un nouveau statut spontanément accordé aux ruelles, celui de voies de transit à l'échelle de la ville.

Cette tendance a peu à peu été encouragée et encadrée par les autorités urbaines, pour pallier le manque de voies secondaires. Des règlements ont été imposés par les Comités populaires de district – sans jamais être réellement respectés – pour que les ruelles traversantes les plus larges soient limitées aux usages circulatoires à certains horaires. Dans le district 10, le Comité populaire a même mis en place des panneaux d'information concernant l'état de la circulation sur les grands axes, avec des itinéraires dérivatifs conseillés à travers le dédale des ruelles[11].

[11] Enquête avec Lê Kiên Trung, responsable du Bureau de la gestion urbaine du district 10, datée du 30 septembre 2011.

1.1.2. Les premières mesures réglementaires

Les premières mesures prises par les autorités pour faire face à cette situation épineuse furent d'ordre réglementaire. Comme l'analysait déjà Anne Burlat en 2000, « dès qu'il s'agit de la ville existante, l'évolution est traitée par le biais de la gestion, non par celui de la planification par anticipation » (Burlat, 2001 : 296). Les premières mesures ont concerné l'organisation des voies en différentes files de véhicules, en fonction de leur gabarit[12] : des quatre-roues motorisées à gauche aux véhicules non motorisés sur la droite, la partie centrale étant investie par les motos, qui n'hésitent cependant pas à serpenter sur toute la largeur de la voie en cas de ralentissement, en dépit des menaces d'amendes. Les rues à sens unique sont également multipliées, ainsi que les séparateurs de voies ou terre-plein au centre des axes les plus importants. La proximité de la zone portuaire avec le centre-ville est une autre source de difficultés en matière de circulation et les autorités ont fini par interdire le transit des poids-lourds dans la ville durant la journée, jusque 21 heures.

Il faut attendre les années 2000, et les recommandations des bailleurs de fonds et des experts internationaux, pour que les autorités envisagent de limiter la croissance du parc des véhicules motorisés individuels, au profit de la modernisation du réseau de transport en commun. Les tarifs d'immatriculation des voitures et des motos ont par exemple été revus à la hausse en 2003. Même si cette initiative n'a pas eu les résultats escomptés, elle marque de manière concrète l'engagement nouveau des autorités urbaines en faveur du développement des transports en commun. La saturation du réseau a ainsi constitué l'un des points d'entrée des premiers programmes de la Banque mondiale à Hồ Chí Minh Ville (Truitt, 2008) et les transports urbains demeurent l'un des premiers secteurs d'intervention de l'aide internationale (35,2 %)[13], avec les projets d'adduction et d'assainissement d'eau (Cusset, 2008 : 229 ; Musil, 2013 : 94).

1.2. Lutter contre les inondations et les risques d'incendies

Outre les scènes quotidiennes d'embouteillages, les rues de Hồ Chí Minh Ville sont menacées par les inondations durant la saison des pluies, entre mai et octobre. Durant ces épisodes, l'eau monte très régulièrement de plusieurs dizaines de centimètres en l'espace

[12] Certains véhicules jugés « rudimentaires » (*xe thô so*), tels que les cyclo-pousse, font aujourd'hui l'objet d'interdiction sur un nombre important de grands axes. Ces derniers restent seulement présents dans le damier colonial et à Chợ Lớn, notamment à destination des touristes ou pour le transport ponctuel de marchandises, des marchés de gros aux boutiques de détail.

[13] À Hồ Chí Minh Ville, le cabinet de consultants Almec fut l'un des premiers à effectuer des études en matière de transport, avec le bureau d'études danois Contrans (Cusset, 2008 : 234).

d'une vingtaine de minutes, ce qui rend alors la circulation extrêmement difficile et affecte durement les rez-de-chaussée des habitations et commerces riverains.

1.2.1. Les facteurs multiples du risque d'inondations à Hồ Chí Minh Ville

Plusieurs facteurs contribuent à expliquer ces phénomènes cycliques de plus en plus violents. Tout d'abord, Hồ Chí Minh Ville est située au nord du delta du Mékong, sur des terrains très largement marécageux, et la partie sud de la province donne directement sur la mer de Chine méridionale. La ville est donc directement soumise aux mouvements des marées par le biais des nombreux canaux, rivières et marécages qui caractérisent son site[14]. L'altitude du site de la ville-province oscille entre 0,5 et 34 m au dessus du niveau de la mer, 65 % de la superficie de la province ayant une altitude inférieure à 1,5 m et 75 % une altitude d'un niveau inférieur à deux mètres. Cette donnée topographique est en cours d'aggravation sous les effets cumulés de l'élévation du niveau de la mer et de l'affaissement progressif du site de la ville, en partie lié à la surexploitation des réserves d'eau souterraine du site[15]. Les épisodes d'inondation ont des causes différentiées : ils peuvent être dus au débordement des rivières Sài Gòn et Đồng Nai et de leurs affluents en amont du site de la ville[16], mais également aux ruissellements de surface lors des épisodes de fortes pluies ou de typhons. Dans les cas extrêmes, il arrive que ces deux facteurs agissent de manière combinée.

Les effets de ces aléas s'avèrent de plus en plus problématiques à mesure que l'urbanisation du site et l'imperméabilisation des sols progressent. Entre 1989 et 2006, la superficie bâtie de la ville-province a doublé (Tran Thi et Ha, 2007 : 5), entraînant une artificialisation et une imperméabilisation des sols (carte 35).

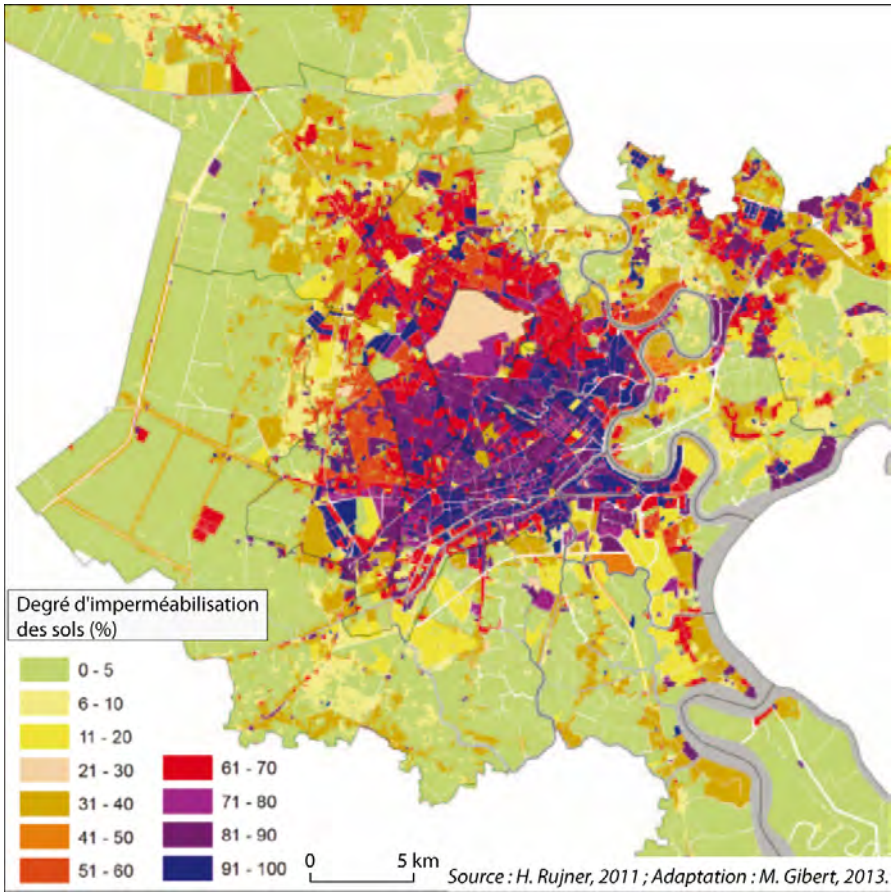
---

[14] Les premières opérations d'aménagement de la ville en contexte colonial ont d'ailleurs consisté à endiguer la rivière Sài Gòn et à remblayer de nombreux canaux. Malgré cela, on dénombre encore aujourd'hui plus de 2 000 km de canaux dans les seuls districts urbains de ville-province (Long Phi et Tan Sinh, 2012 : 5).

[15] L'exploitation illégale des réserves souterraines d'eau par les foyers non raccordés au système d'adduction d'eau officiel accélère l'érosion des sols et les affaissements de terrains : entre 1996 et 2002, les mesures effectuées montrent que le niveau moyen des terrains dans les districts urbains Hồ Chí Minh Ville a diminué de quatre millimètres par an (Le et Ho, 2009 : 19-22).

[16] Ce type d'inondations, également lié aux mouvements de marées, est le plus dévastateur et devient de plus en plus fréquent, à mesure que le niveau de la mer s'élève (Huynh *et al.*, 2013 : 12).

Carte 35. L'imperméabilisation des sols dans la ville-province de Hồ Chí Minh



Cette imperméabilisation des sols – qui échappe largement au contrôle des autorités avec la multiplication des constructions informelles – est d'autant plus dommageable qu'elle concerne souvent les terrains les plus bas – les berges des rivières et les zones humides par exemple –, qui sont également les premiers à être affectés par les inondations lors des débordement des cours d'eau et qui constituaient auparavant des zones d'évacuation naturelle des eaux. On estime que les districts centraux[17] représentent aujourd'hui 60 % de la superficie inondable de la province (Tấn Long, 2011 : 15). Dans ce contexte, les quelques bassins de rétention d'eau sont devenus de plus en plus insuffisants. Les capacités de drainage de la ville sont également détériorées par l'importance des déchets solides qui affectent les canaux, entraînant une inquiétante pollution de l'eau (Huynh *et al*., 2013 : 14). Les bouches d'égout installées le long des trottoirs constituent également des lieux privilégiés pour le dépôt d'ordures ménagères, venant altérer un système de drainage déjà insuffisant.

[17] C'est à dire les districts 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, Tân Bình, Phú Nhuận et une partie des districts de Bình Thạnh, Gò Vấp et Bình Tân, d'après le découpage du centre de lutte contre les inondations du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville.

Le réseau viaire des districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville – y compris les grandes artères structurantes – est alors systématiquement affecté par les inondations durant la saison des pluies, souvent de manière critique (ill. 83). Comme les embouteillages massifs, ces inondations parfois spectaculaires font l'objet de nombreux articles et critiques dans la presse (Danh, 2011).

Illustration 83. Les grandes artères face aux inondations caractéristiques de la saison des pluies, dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville

1.2.2. Les dommages collatéraux des programmes de surélévation des grands axes

L'une des opérations engagées depuis cinq ans par le département des Transports et des communications de la ville-province pour lutter contre les inondations des grands axes a consisté à surélever le niveau de la chaussée (Nguyễn Ân, 2010). Cet élément de réponse à court terme a certes permis d'améliorer l'écoulement des eaux sur les grands axes, mais elle a eu pour effet de vulnérabiliser les habitations riveraines, qui se retrouvent parfois

plusieurs dizaines de centimètres en contrebas de la chaussée et reçoivent immanquablement les ruissellements lors des averses (Quang Khải, 2010) (ill. 84).

Illustration 84. La surélévation de la chaussée et des trottoirs : une vulnérabilité pour les riverains en contrebas

Source : M. Gibert, 2010.

Par ailleurs, ce programme de surélévation de la chaussée n'a que très rarement concerné les réseaux des ruelles, ces dernières dépendant directement de la gestion des districts. Les quartiers de ruelles se sont alors souvent retrouvés en position de cuvette par rapport aux grands axes qui les encadrent, ce qui les rend d'autant plus vulnérables en cas de fortes pluies (Thanh Đông, 2013) (ill. 85).

Illustration 85. Le décalage de niveau entre les grands axes et les ruelles, un facteur aggravant des inondations : des exemples dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh

Source : M. Gibert, 2013.

Source : Tuổi Trẻ, 2012.

Parmi les quartiers de ruelles à l'étude, les sous-district 22 du district de Bình Thạnh et le sous-district 11 du district 6 sont tout particulièrement concernés par les épisodes d'inondations, en raison de leur proximité respective avec la rivière Sài Gòn et le canal de Lò Gốm, et de la présence de marécages et de petits canaux sur leur site. Les inondations y sont présentées par les riverains comme étant l'inconvénient majeur du quartier[18].

[18] Enquêtes dans les ruelles 12, 32 Phú Mỹ et 44 Ngô Tất Tố, en septembre 2011.

Un riverain de la ruelle 12 Phú Mỹ, régulièrement inondée
sous-district 22 du district de Bình Thạnh, le 1er septembre 2011

« Les inondations, c'est vraiment un problème dans ce quartier. C'est bien simple, on doit refaire les peintures du rez-de-chaussée presque tous les ans, car le fleuve déborde et c'est de pis en pis ! Plusieurs voisins ont déjà surélevé leur rez-de-chaussée, c'est la meilleure solution, mais c'est coûteux et ce n'est pas encore envisageable pour notre famille. Alors on monte les meubles à l'étage et on place des sacs de sable devant l'entrée, mais ça suffit rarement et le rez-de-chaussée est régulièrement inondé, surtout en septembre, avec les typhons. Il faudrait des subventions du Comité populaire pour ces travaux, mais ce n'est pas prévu je crois. Heureusement, avec des voisins nous avons mis en place un pot commun pour effectuer les petits travaux de remise en état tous les ans, après la saison des pluies. Le pire, c'est pour les petits commerçants… parfois l'eau monte si vite que les produits stockés au rez-de-chaussée sont touchés. L'un de mes voisins épicier a perdu presque la moitié de son stock de denrées alimentaires l'an dernier et il a dû fermer son commerce plusieurs jours pour tout remettre en état. Ces inondations deviennent vraiment problématiques et je pense à déménager avec ma famille. »

Pour faire face à cette situation récurrente, certains riverains ont pris l'initiative d'installer un dos d'âne dans leur ruelle, cherchant ainsi à protéger l'entrée de leur impasse, surtout si elle est située en contrebas d'une rue plus élevée (ill. 86). Mais l'initiative la plus courante, notamment en cas de construction d'une maison neuve, consiste à surélever sa maison par rapport au niveau de la ruelle. La réponse est donc apportée à une échelle individuelle.

Illustration 86. Les initiatives des riverains face au risque d'inondations dans les ruelles : un exemple dans le sous-district 7 du district de Phú Nhuận

De nombreuses maisons neuves sont aujourd'hui conçues avec un rez-de-chaussée d'au moins une vingtaine de centimètres au-dessus du niveau de la chaussée, parfois davantage. Les résidants redoutent que les autorités ne décrètent une nouvelle surélévation des rues et cherchent à anticiper. Il faut dire que la surélévation des rues par les autorités urbaines ces dernières années n'a pas toujours suivi la hauteur qui avait été officiellement annoncée en amont du projet et certaines habitations, malgré la surélévation de leur rez-de-chaussée en amont du projet, se sont retrouvées en contrebas de la rue, provoquant la colère des habitants (Nguyễn Linh, 2010).

Il arrive également qu'une rue principale ait été surélevée plusieurs fois afin de suivre l'évolution du niveau des inondations. C'est notamment le cas de la rue Phạm Thế Hiển, le long du canal de Kênh Đôi dans le district 8, qui fut surélevée une première fois d'un mètre en 2010-2011, puis de nouveau de 40 cm en 2013 (Thanh Đông, 2013). Ces pratiques d'urgence et non coordonnées traduisent une gestion à court terme et ne prennent pas en compte les facteurs d'inondations de manière globale à l'échelle de la ville-province.

Organiser un plan de lutte systémique contre les inondations est aujourd'hui l'un des enjeux prioritaires du Comité populaire de la ville-province[19]. Un plan d'aménagement global du système d'évacuation des eaux de Hồ Chí Minh Ville a par exemple été approuvé en 2011[20]. Ce plan traite des inondations par ruissellement et vient compléter le plan d'aménagement hydraulique de 2008, contre les inondations liées aux crues des fleuves[21]. Le projet d'élargissement et de rénovation des ruelles s'inscrit dans ce plan d'envergure provinciale. Les mesures décidées dans ces décisions officielles tardent cependant encore à être mises en place étant donné la complexité du problème et les coûts afférents.

1.2.3. Les ruelles et la menace des incendies

Si les inondations affectent fortement et très régulièrement le fonctionnement et la salubrité des ruelles, il existe cependant un enjeu qui préoccupe encore davantage les autorités locales de districts et de sous-districtcs : le risque d'incendie et l'incapacité de faire intervenir un véhicule de pompiers dans ce réseau étroit. Cet argument est très rarement évoqué par les riverains des ruelles, pour qui le risque d'inondations est bien plus fréquemment présent, mais il constitue un élément de discours incontournable des autorités[22].

Il n'existe cependant pas de sources officielles accessibles recensant les incendies, et en particulier les incendies se déclarant dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville. De mémoire des riverains, dans les six quartiers à l'étude, aucun n'a jamais subi d'incendie destructeur. Seul le sous-district 1 du district 3, le quartier précaire « des confitures » est considéré comme vulnérable par ses habitants, en raison du nombre de maisons en bois qu'on y trouve encore. Les très fortes densités de population, la promiscuité des habitations et la présence de nombreux matériaux de construction inflammables laissent en effet craindre une propagation très rapide en cas d'incendie, d'autant que l'activité de rue de préparation de fruits confits peut constituer un risque supplémentaire.

Les incendies de ruelles dont la presse fait état sont souvent causés par des dysfonctionnements électriques dans les habitations (Phùng Bắc et Trường Sơn, 2013 ;

---

[19] Cette thématique a donné lieu à un atelier du Paddi en décembre 2011, organisé conjointement avec le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville et son centre de lutte contre les inondations, intitulé « Prise en compte des risques liés à l'eau : vers une planification d'éléments systémiques ».
[20] Le Premier ministre a en effet approuvé la décision 752/QD-TTg le 19 juin 2011.
[21] Ce dernier fut approuvé par le Premier ministre par la décision 1547/QD-TTg du 28 octobre 2008.
[22] Le risque d'incendie a systématiquement constitué le premier des arguments mis en avant lors des enquêtes avec les représentants des départements de la Construction (entretien du 1er avril 2010) et des Transports et communications (entretiens de décembre 2010), mais également avec le représentant du programme de rénovation urbaine Ho Chi Minh City Urban Upgrading Programme (HUUP), interrogé le 15 juillet 2010, et les représentants des Bureaux de gestion urbaine des districts étudiés, interrogés à différentes reprises entre 2010 et 2011.

Anh Phương, 2013). Les pompiers interviennent alors grâce à de petits véhicules, notamment des quadricycles (*quads*) équipés, ou en déployant leurs tuyaux et lances à eau depuis la rue principale. Ils sont généralement épaulés par les riverains de la ruelle dans cette entreprise complexe. Les difficultés d'accès pour les secours dans les îlots de ruelles sont systématiquement soulignées lors du compte rendu de ces interventions. La sécurisation des quartiers contre les risques d'incendies constitue l'un des premiers arguments justifiant les projets d'élargissement des ruelles. L'article 1 des dispositions générales de la décision législative 88/2007/QĐ-UBND, concernant « l'emprise et la gestion des ruelles dans les zones résidentielles de Hồ Chí Minh Ville[23] » précise ainsi :

> « La détermination officielle de l'emprise des ruelles dans les zones résidentielles doit être fondée sur les besoins en matière de trafic, d'évacuation urgente, de lutte contre les incendies, d'équipement en ligne électrique, d'adduction d'eau, de drainage et télécommunication, d'aération et d'hygiène de l'habitat. »

Les deux premiers arguments invoqués dans la décision 88 concernent ainsi les dysfonctionnements des ruelles en tant que réseau. La mention du besoin d'aération et de mise aux normes des habitations a par ailleurs de fortes consonances hygiénistes, dans un contexte urbain où les quartiers de ruelles sont souvent assimilés par les autorités à des zones précaires.

1.3. La persistance de quartiers de ruelles précaires

L'analyse morphologique des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville a permis de souligner la diversité de leurs propriétés formelles, d'un îlot à l'autre, en fonction de leurs trajectoires historiques et de leurs conditions de production, souvent informelles. Certains de ces quartiers se distinguent aujourd'hui par l'insalubrité de leur environnement et la vétusté de leur cadre bâti, allant de pair avec la précarité des populations qui y résident[24]. Présents dans l'ensemble des districts de la ville-province, ces quartiers précaires se présentent sous forme d'interstices dans le tissu urbain, notamment le long des canaux et au cœur des îlots hérités. La résorption de l'habitat précaire et le réaménagement des quartiers qui l'accueille sont des enjeux majeurs pour les autorités urbaines aujourd'hui.

---

[23] L'intitulé de la décision 88/2007/QĐ-UBND en vietnamien est le suivant : « Về ban hành quy định về lộ giới và quản lý đường hẻm trong các khu dân cư hiện hữu thuộc địa bàn thành phố ».

[24] La pauvreté urbaine est un phénomène complexe à évaluer et qui mérite d'être fondé sur le croisement de nombreux critères. À Hồ Chí Minh Ville, la précarité économique se conjugue souvent avec une marginalisation physique dans la ville, la discrimination et la vulnérabilité sociale, la précarité de l'emploi, des conditions environnementales difficiles, l'absence de participation aux activités collectives et l'insécurité immobilière et foncière (Perucca *et al.*, 2012 : 19). C'est dans ce sens global que nous comprenons ici le terme générique de « précarité ».

1.3.1. Des ruelles précaires le long des canaux de la ville

Les quartiers précaires se sont historiquement localisés le long des canaux de la ville, qui firent office de repoussoir en raison des risques d'inondations qui leur étaient associés. Dès la période coloniale – par la décision du 6 mai 1862 –, c'est le long de l'arroyo de Bên Nghe[25] que furent repoussées les populations annamites jugées non solvables pour rester sur le site central de Plateau. Au début du XX^e^ siècle, les autorités coloniales commencèrent cependant à déplorer la prolifération des « paillotes » sur les berges des canaux, contre lesquels aucun programme d'habitat social ne parvint à lutter efficacement (Herbelin, 2009 : 13). Cette localisation privilégiée des quartiers d'habitat précaire le long des canaux a perduré jusqu'à aujourd'hui. Parmi les quartiers à l'étude dans le cadre de ce travail, le sous-district 11 du district 6 et le sous-district 22 du district de Bình Thạnh en constituent de bons exemples.

Une partie importante de la superficie du sous-district 11 du district 6 fut longtemps occupée par une zone de marécage – aujourd'hui réinvestie par un grand projet de tours, suite à l'assèchement de la zone[26] – et de nombreuses habitations, notamment à proximité du canal de Lò Gốm, demeurent précaires, souvent faites de bois et de matériaux de récupération. Les ruelles y sont très étroites et sinueuses : aucune hiérarchie ne vient structurer leur distribution aléatoire. Toutes n'ont pas encore été bitumées, fait de plus en plus rare dans les districts urbains de la ville (ill. 87).

Ces caractéristiques témoignent de l'absence de tout programme d'aménagement dans cette zone, dont l'urbanisation date principalement de la « période américaine », avec l'arrivée de nombreux migrants ruraux venus investir ce qui constituait alors les marges de la ville, alors occupées par des petites fabriques et des briqueteries. La zone accueillit également de nombreux réfugiés à la fin des années 1970. Ce sous-district reste d'ailleurs aujourd'hui un foyer d'accueil de migrants ruraux – très majoritairement des travailleurs non qualifiés, au statut administratif souvent illégal[27].

---

[25] Cet arroyo est couramment désigné sous le nom « d'arroyo chinois » en raison de sa proximité avec le quartier de Chợ Lớn.

[26] Le projet de tours de logement H098 était toujours en construction lors de mon dernier séjour d'étude en août 2013.

[27] En témoigne la multiplication des rappels réglementaires affichés par les autorités et la police du sous-district, concernant les règles à suivre en cas de location de chambres à des migrants (*Nội quy nhà trọ*).

Illustration 87. Le sous-district 11 du district 6 : des quartiers de ruelles marqués par la précarité

La photo a) témoigne de la présence dans la zone de logements pour migrants temporaires, sous la forme de petites chambres à louer, alignées le long d'un bâtiment sans étage, construit récemment dans un interstice disponible de la zone. La ruelle sur laquelle ouvrent ces chambres n'a pas été bitumée, fait extrêmement rare dans les quartiers péricentraux de Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui.
La photo b), représente une ruelle au tracé irrégulier et tortueux, en cœur d'îlot, le long de laquelle les riverains ont installé des extensions informelles de leur logement, notamment des espaces de cuisine (visibles au premier plan à droite de la photo). Ces extensions sont protégées de la pluie et du soleil par la pose de bâches. Ces appropriations informelles viennent ainsi réduire l'emprise de la chaussée.
La photo c) témoigne enfin de la pollution extrême du canal de Lò Gốm, qui jouxte le quartier de ruelles du sous-district 11 du district 6. L'eau du canal est noirâtre et les déchets flottants y sont très nombreux, en dépit des opérations régulières de nettoyage engagées par les autorités locales.

Le sous-district 11 est de ce point de vue représentatif de l'ensemble du bassin du canal de Lò Gốm, caractérisé par une proportion importante de foyers sans accès officiel à l'eau ou à l'électricité – qui se procurent alors ces services de manière sommaire et informelle, auprès de vendeurs de rue ou par des raccordements illégaux –, et sans sanitaires individuels, de petites constructions de bois suspendues au-dessus du canal jouant ce rôle (Legrand, 2008 : 4-8). Les ruelles de la zone sont par ailleurs réputées pour être propices au développement des « maux sociaux », tels que la prostitution ou la consommation de drogues.

Le canal de Lò Gốm est également devenu l'un des plus pollués de la ville-province au cours des années 1990, en raison des rejets domestiques, mais également industriels qui

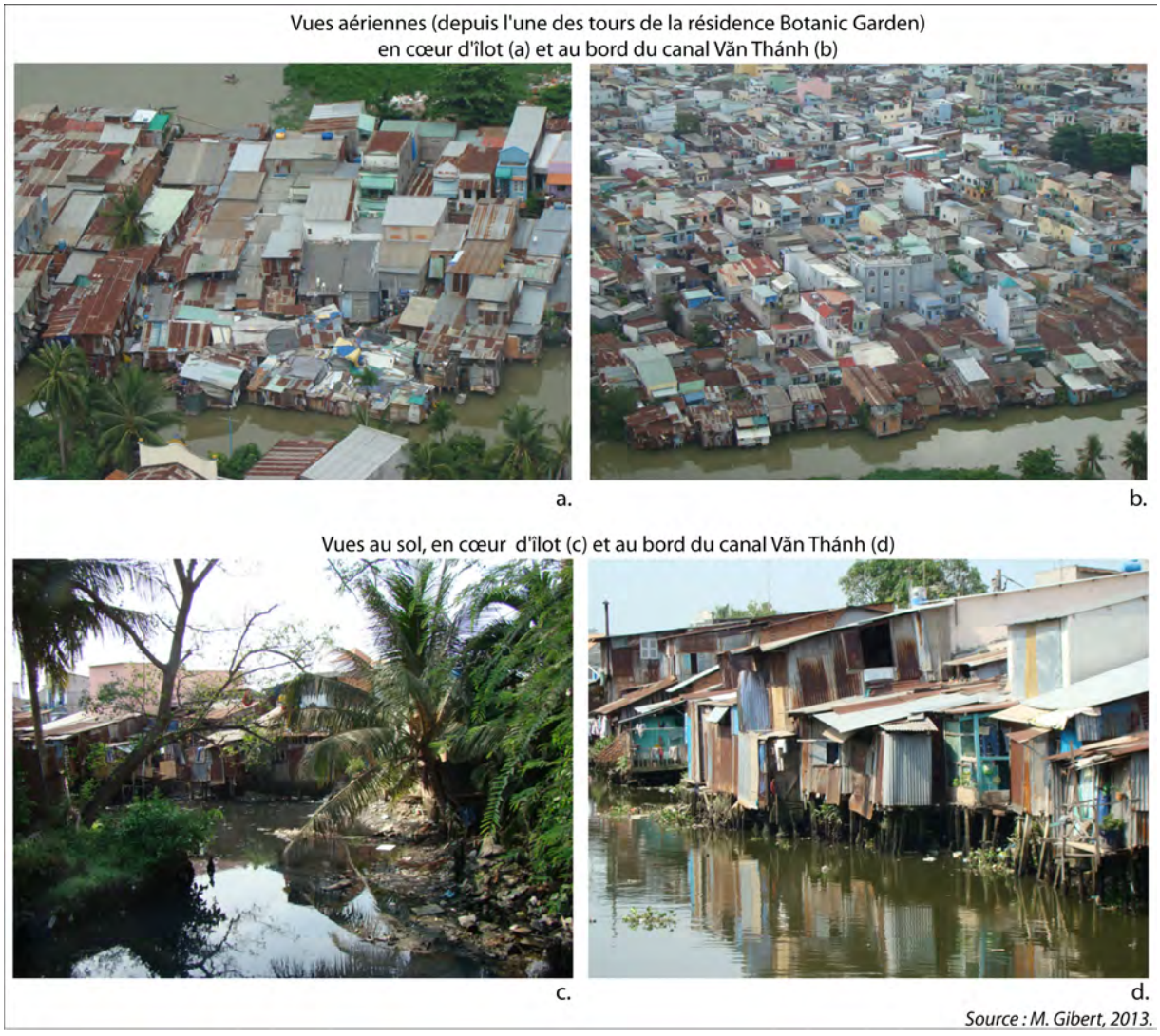
y sont systématiques (ill. 87). Le district 11 du sous-district 6 constitue donc l'un des symboles de la précarité urbaine à Hồ Chí Minh Ville, comme l'étaient également les rives du canal de Nhiêu Lộc - Thị Nghè, avant l'éradication en 2011 de l'ensemble des logements précaires qui s'y trouvaient. Mais, à la différence du sous-district 11 du district 6, la territorialisation de la précarité était plus strictement linéaire le long du canal de Nhiêu Lộc - Thị Nghè, sans que les quartiers adjacents ne soient systématiquement concernés dans leur profondeur[28].

Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh est également parcouru par de nombreux canaux et marécages qui concentrent un habitat extrêmement précaire le long de leurs rives. Ce sont généralement les migrants ruraux récemment installés en ville qui occupent les taudis des berges des canaux[29]. Ce sous-district présente néanmoins un tissu urbain et social plus mixte que le sous-district 11 du district 6 : aux maisons basses en bois et matériaux de récupération des bords de canaux s'opposent des maisons-compartiments en matériaux de maçonnerie de plusieurs étages le long des ruelles situées à distance des zones humides (ill. 88). Cette différenciation du bâti se retrouve également dans la morphologie et le tracé diversifiés des ruelles : le tissu urbain des bords de canaux est très aléatoire et décousu, composé de ruelles étroites et sinueuses, contrairement aux ruelles rectilignes et plus larges – autour de 6 m environ – qui s'ouvrent sur l'axe principal qu'est la rue Võ Duy Ninh.

[28] Les autres districts urbains particulièrement connus pour leur précarité sont également localisés à proximité de canaux : il s'agit en particulier du district 4 – totalement enserré entre les canaux de Kênh Tẻ et Bến Nghé et la rivière Sài Gòn – et le district 8, qui est traversé par le canal de Kênh Đôi. Le district 8 a d'ailleurs récemment donné lieu à une étude sur la pauvreté urbaine, menée par le Comité populaire du district 8, le Paddi, et l'ONG Triangle génération humanitaire (Perucca *et al.*, 2012). Cette enquête sociologique permet de mieux cerner le profil socio-démographique des ménages considérés comme pauvres à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui.

[29] D'après les enquêtes menées dans la zone auprès des riverains, entre 2010 et 2011.

Illustration 88. Les ruelles et l'habitat précaires des bords de canaux dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh



Les vues aériennes a et b témoignent de la localisation de l'habitat précaire – reconnaissable par l'alignement des toits en tôle – en bordure du canal de Văn Thánh. On y observe l'alignement de deux rangées d'habitations précaires le long du canal, auxquelles succèdent ensuite des maisons plus hautes, en matériaux de maçonnerie. Par ailleurs, les vues c et d rendent compte de la concentration d'habitat précaire sur pilotis en cœur d'îlot, le long des ramifications intérieures du canal Văn Thánh et des zones marécageuses.

La corrélation entre quartiers de berges de canal et précarité sociale demeure un élément structurant à Hồ Chí Minh Ville. L'un des premiers grands projets de renouvellement urbain de la période post-réformes du Renouveau a précisément concerné le réaménagement – lancé en 1993 – des 10 km de berges du canal Nhiêu Lộc-Thị Nghè et l'éradication de l'habitat précaire sur pilotis qui les occupaient. Plus de 20 000 foyers – soient environ 70 000 personnes – furent ainsi déplacées. Ce projet de grande envergure – qui mit plus de 20 ans à être exécuté, puisque le réaménagement des berges s'est achevé en 2013 – fut conçu et présenté comme le symbole de la reprise en main de la planification

urbaine à Hồ Chí Minh Ville (Gibert, 2014). Ce projet fait aujourd'hui figure de modèle dans l'entreprise contemporaine de réhabilitation des berges des autres canaux de la ville, dont le canal de Tân Hóa - Lò Gốm.

1.3.2. Les quartiers précaires de cœur d'îlot

Il existe également des zones de ruelles précaires à l'écart des berges des canaux et des marécages. Elles sont généralement localisées en cœur d'îlot, à l'écart de la desserte des grands axes.

C'est notamment le cas du quartier de Mả Lạng, dans le sous-distict Nguyễn Cư Trinh du district 1, où les ruelles sont extrêmement étroites (souvent autour de 1 à 1,5 m de large) et la population en situation de grande précarité. La paupérisation progressive du quartier est liée à la densification extrême et aux redécoupages successifs des parcelles et des habitations. 1 600 ménages vivent aujourd'hui sur les 8,2 ha du quartier qui correspondent au site d'un programme économique de l'époque socialiste, où furent érigés 400 logements temporaires au début des années 1980. Le raccordement officiel du quartier aux services urbains est totalement déficient. Le quartier, connu pour ses maisons « boîte d'allumettes » (*nhà bao diêm*) de moins de 2 m de large, garde une très mauvaise réputation aujourd'hui et constitue une poche de pauvreté au cœur même du district historique numéro 1, à vocation commerciale et touristique[30] (ill. 89a)

Ce processus informel d'extrême densification fut également à l'œuvre dans le sous-district 1 du district 3, correspondant au « quartier des confitures » (ill. 89b). Ce quartier est en revanche bien desservi par les grands axes – notamment les rues Điện Biên Phủ et Lý Thái Tổ, ce qui en fait un cas particulier et explique aujourd'hui la convoitise dont il fait l'objet aujourd'hui de la part des investisseurs immobiliers. Dans chacun de ces deux quartiers paupérisés de cœur d'îlot, les autorités déplorent le développement des « maux sociaux » et des conditions d'hygiène insalubre, propices au développement d'épidémies.

[30] En raison de sa localisation hypercentrale, il appartient à la liste des « terrains d'or » du centre-ville, que les pouvoirs publics souhaitent revaloriser par le biais de procédures de récupération foncière et la mise en œuvre de grands projets métropolitains (Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 343).

Illustration 89. La morphologie et les paysages urbains dans les ruelles précaires de cœur d'îlot

a) Le quartier précaire de Mả Lạng (sous-district Nguyễn Cư Trinh du district 1)

Source : Nguyễn Dình, 2010.

b) Le quartier précaire « des confitures » (sous-district 1 du district 3)

Source : M. Gibert, 2010.

Ces ruelles précaires en cœur d'îlot, localisées dans les districts les plus centraux de la ville-province, se caractérisent par leur extrême étroitesse, leur tracé irrégulier et la précarité du bâti riverain. Les habitations ont souvent des toits de tôle et se caractérisent par la grande diversité de leurs matériaux de construction, mélange de maçonnerie, de bois et de tôle. Elles sont souvent très petites, comme en témoigne le cliché d'une maison en réfection du quartier de Mả Lạng, dont la largeur ne dépasse pas 1,5 mètre. Les riverains installent alors souvent une mezzanine en bois pour augmenter la superficie habitable. La taille très réduite des habitations explique également l'appropriation de l'espace de la ruelle à des fins domestiques.

À l'image de l'entreprise de déplacement des populations précaires des berges du canal Nhiêu Lộc-Thị Nghè, les projets officiels aujourd'hui avancés pour remédier à la précarité de ces quartiers de ruelles sont presque exclusivement des projets de rénovation urbaine. Ils impliquent alors des destructions de logements et une mutation radicale de la structure urbaine locale, par le remaniement de la voirie et des réseaux techniques et une importante restructuration foncière (Union sociale pour l'habitat, 2008).

Les projets d'élargissement de l'emprise des ruelles sont également conçus comme un élément de réponse face à la précarité urbaine, comme le rappelle l'article 2 des dispositions générales de la décision 88/2007/QĐ-UBND, concernant « l'emprise et la gestion des ruelles dans les zones résidentielles de Hồ Chí Minh Ville » :

> « La détermination officielle de l'emprise des ruelles doit viser l'amélioration des conditions de vie dans les zones résidentielles n'ayant pas bénéficié d'une planification rationnelle, et répondre aux exigences environnementales en milieu urbain. »

L'amélioration des conditions du trafic motorisé, la lutte contre les inondations et incendies, et la lutte contre l'habitat précaire sont présentés comme les enjeux principaux du projet d'élargissement des ruelles de la ville-province. De manière globale, il s'agit des trois plus importants défis qui se posent aujourd'hui aux autorités urbaines de Hồ Chí Minh Ville, dans leur volonté de construire et gérer une « métropole moderne » (*đô thị hiện đại*). Dans ce contexte, la voirie constitue le fer de lance des politiques publiques contemporaines.

Pourtant, ces trois grandes problématiques urbaines ne représentent pas les seuls enjeux des projets d'élargissement des ruelles. D'autres éléments interviennent, même s'ils sont bien moins mis en avant dans les textes de lois et dans les opérations de communication par les autorités urbaines sur le sujet.

2. Les élargissements de ruelles comme vecteurs de valorisation foncière et bases de la « ville civilisée »

Le leitmotiv de la « modernisation urbaine » prônée par les autorités de Hồ Chí Minh Ville fait référence à la vision intégrée d'un « projet urbain et de civilisation », dans la lignée du modèle singapourien et aujourd'hui du modèle urbain chinois, convoqués comme figures tutélaires dans le schéma directeur de la ville-province (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 4-3). Dans ces modèles, la ville moderne est d'abord celle du foncier maîtrisé, du zonage fonctionnel et de l'adhésion des citadins à un ordre social partagé (Sanjuan, 2001 : 169-170 et 174). Malgré leur ampleur modeste, dans le contexte

actuel de renouvellement urbain généralisé à Hồ Chí Minh Ville, les projets d'élargissement des ruelles sont révélateurs de ces processus à la fois urbanistiques et sociaux, qui accompagnent la modernisation des cadres hérités de la ville.

2.1. Les enjeux fonciers des projets d'élargissement des ruelles

La maîtrise de la ressource foncière et les enjeux liés à sa valorisation économique – ainsi que la spéculation à laquelle elle donne lieu – constituent une clef de lecture essentielle des dynamiques de l'urbanisation au Việt Nam depuis les réformes du Renouveau (Evers et Korff, 2000 : 169-187 ; Pandolfi, 2001). À Hồ Chí Minh Ville, la valeur des parcelles est directement corrélée à la qualité de leur desserte et l'augmentation du gabarit de la voirie constitue un important levier de valorisation foncière. Aussi, dans le contexte actuel de saturation du réseau viaire de la ville, le projet d'élargissement des ruelles est intimement lié à des enjeux de valorisation foncière.

Chercher à décrypter les relations entre les politiques urbaines et les marchés foncier et immobilier pose cependant un certain nombre de difficultés méthodologiques, liées au manque de transparence et au caractère stratégique des transactions foncières. Ces dernières sont peu documentées et « opèrent dans une zone grise, entre légalité et illégalité » (Labbé et Musil, 2011). Lors de mes entretiens au sujet du projet d'élargissement des ruelles, les enjeux fonciers n'ont jamais été spontanément et ouvertement évoqués, ni par les responsables des bureaux de gestion urbaine des districts – en charge de la mise en application des projets d'élargissement –, ni par les responsables des départements à l'échelle de la ville-province, qui expertisent les projets des districts et veillent à leur application. La valorisation foncière ne figure pas non plus dans le texte cadre du projet, la décision 88/2007/QĐ-UBND. La mise en évidence de la corrélation entre les élargissements programmés et les enjeux de valorisation foncière a donc nécessité des voies d'investigation détournées, révélatrices des difficultés que continue de poser l'analyse de l'action publique au Việt Nam.

Ces investigations ont nécessité l'élargissement du panel des personnes interrogées, au-delà des autorités strictement en charge du projet d'élargissement des ruelles. Cette ouverture est notamment passée par ma participation, entre 2009 et 2011, à quatre ateliers de coopération entre le Paddi – organe de coopération décentralisée de la région Rhône-Alpes – et les autorités de la ville-province de Hồ Chí Minh, autour des enjeux de la planification foncière[31]. Ces ateliers, les documents officiels qu'ils m'ont permis d'acquérir,

[31] La liste complète des ateliers du Paddi auxquels j'ai participé figure en annexe.

les débats auxquels ils ont donné lieu et les nombreuses occasions d'entretiens informels qu'ils ont permis furent une source très riche, permettant d'éclairer les processus observés dans les ruelles en cours d'élargissement. Ma participation à ces ateliers et à leur préparation fut complétée par des entretiens annexes avec des agents immobiliers, des acquéreurs de parcelles dans les ruelles, des responsables de sociétés de construction, des architectes locaux, des fonctionnaires et consultants auprès de l'administration publique. Cette nécessaire ouverture de mon panel d'enquêtes a en retour permis de replacer le projet d'élargissement des ruelles dans le contexte global des enjeux de la modernisation urbaine à Hồ Chí Minh Ville.

2.1.1. Le foncier disponible : une ressource raréfiée à Hồ Chí Minh Ville

Depuis la Constitution vietnamienne de 1959, « le sol est propriété du peuple et l'État est chargé de sa gestion ». Dans ce système hérité de la période socialiste, la tenure foncière et la propriété immobilière sont clairement séparées et l'État demeure le seul propriétaire foncier. En 1988, la première loi foncière du Renouveau instaura cependant des « droits d'usage du sol » (*quyền sử dụng đất*), puis la loi de 1993 institua le droit de céder ces droits d'usage à titre onéreux (par cession, location, succession ou hypothèque). Cette réforme refondatrice a ainsi permis l'émergence d'un marché foncier au Việt Nam, tout en sécurisant les investissements des particuliers et des entreprises sur leurs terrains (Kim, 2004 : 300). La seconde phase de consolidation de ce marché foncier est intervenue avec la loi foncière de 2003 (13/2003/QH11)[32], afin de pallier le déficit structurel de logements disponibles dans un contexte de croissance urbaine rapide[33]. Cette loi rend les droits d'usage du sol cessibles pour une durée indéterminée et les transforme ainsi, dans les faits, en véritables titres de propriété, bien que la terminologie reste inchangée[34].

Dans ce contexte législatif renouvelé, le foncier est considéré par l'État vietnamien – et ses représentants au niveau local – comme un levier essentiel pour assurer le

[32] Cette loi donne actuellement lieu à des révisions, prévues pour l'année 2014, ce qui témoigne de l'acuité renouvelée des enjeux fonciers au Việt Nam aujourd'hui (Prouzet, 2013 : 37-38).

[33] La problématique du déficit de logements disponibles est une constante dans l'histoire de la ville, et plus encore depuis les réformes de l'ouverture et les migrations vers les villes qu'elles ont entraînées. La loi foncière de 2003 vise prioritairement à faciliter et encourager les investissements des entreprises privées en faveur du développement d'un marché immobilier et des droits d'usage fonciers, ainsi qu'à stimuler la réalisation d'opérations de grande ampleur par les groupes immobiliers locaux et étrangers. L'enjeu central demeure la sécurisation juridique de la propriété foncière, afin de stimuler le développement du marché immobilier (Quertamp *et al*., 2013 : 41 et 45).

[34] Depuis la loi foncière de 2003, les droits d'usage du sol sont cessibles de manière illimitée pour les seuls terrains à fonction résidentielle. Pour les terrains à fonction industrielle ou économique, la cession des droits est limitée à cinquante ans. Par ailleurs, dans une visée de régularisation du statut foncier des citadins, cette loi facilite également l'allocation d'un certificat de droits d'usage pour les résidants en mesure de présenter un livret de résidence de 1ère catégorie (KT1).

développement économique et l'urbanisation du pays. Aussi est-il rapidement devenu une ressource précieuse et raréfiée, et l'un des investissements les plus convoités et les plus rentables. L'expression populaire vietnamienne *Tấc đất tấc vàng* rappelle qu'« un morceau de terre est un morceau d'or ».

La trajectoire historique de la ville contribue à expliquer la pénurie actuelle de ressources foncières disponibles à Hồ Chí Minh Ville. La gestion libérale du marché foncier et immobilier de la ville durant la période dite « américaine » explique que la réserve foncière publique léguée par les autorités coloniales soit largement passée dans le domaine privée, ce qui ne fut pas le cas à Hà Nội (Papin et Passicousset, 2010 : 283). Le capital foncier hérité a donc largement échappé aux autorités socialistes arrivées au pouvoir en 1975[35]. Depuis, les autorités de la ville-province n'ont jamais réussi à constituer une réserve foncière à la hauteur des besoins actuels en matière de rénovation urbaine et de modernisation des infrastructures. Dans le contexte post-réformes du Renouveau, où les stratégies d'enrichissement sont fondées sur l'accès au foncier, les acteurs économiques sont toujours plus nombreux à convoiter cette manne limitée, qui donne lieu à une spéculation effrénée et à de nombreux conflits autour de l'usage des terres (Musil, 2013 : 289). Par conséquent, tout lancement de projets urbains passe par une phase extrêmement laborieuse et coûteuse de « libération foncière[36] » par les autorités, ce qui constitue le facteur le plus évident des blocages et des retards dans la mise en place des projets[37]. Cette difficulté est également considérée comme un élément compromettant l'attrait de potentiels investisseurs.

---

[35] L'armée, qui jouit d'une importante autonomie au sein du système d'État, demeure en revanche un propriétaire foncier et immobilier très important à l'échelle nationale, même si l'opacité est de mise sur le détail de son patrimoine (Mellac *et al.,* 2010 : 100 ; Papin et Passicousset, 2010 :195-197). Certains quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville ont ainsi été aménagés sur des terrains détenus par l'armée, en particulier dans le district 10, où toute la partie nord centrale du district est placée sous la juridiction de l'armée et où les ruelles sont occupées par les familles des militaires ; c'est également le cas dans le sous-district 9 du district de Phú Nhuận, autour de la rue Hồ Văn Huê.

[36] La propriété de la terre étant définie comme strictement étatique, seuls les droits d'usage du sol peuvent faire l'objet de transactions et de compensations éventuelles en cas d'éviction. La procédure d'éviction est alors désignée dans la langue vietnamienne sous le vocable de « récupération » ou « libération » de la terre (*thu hời đất* / *giải phóng mặt bằng*). Ces expressions concernent à la fois la récupération de terrains occupés illégalement et celle de terrains légalement détenus par leurs occupants. Dans ce dernier cas, la procédure de récupération de terrains tend à s'apparenter à une véritable « expropriation », même si l'équivalent de ce terme n'existe pas dans la législation vietnamienne.

[37] Le projet de réaménagement des 10 km de berges du canal de Nhiêu Lộc - Thị Nghè constitue un bon exemple de ces délais : lancé en 1993, le projet ne fut achevé qu'en 2013. La récupération foncière auprès des 20 000 foyers qui vivaient dans la zone, avec des situations administratives diverses, explique les deux décennies qu'a nécessitées la mise en œuvre du projet. Il en va de même avec l'implantation contemporaine du grand projet de centre des affaires de Thủ Thiêm, dont le retard dans la mise en œuvre est très largement imputable à la complexité et au coût pharaonique de la procédure de libération foncière (Paddi, Atelier « Réaménagement urbain, expropriation, indemnisation », 2010). Cette complexité est exacerbée par la variété des statuts des populations à déplacer. Certains souffrent encore d'un déficit de légalité urbaine, cantonnés à une « infra-légalité » (Goldblum, 2001 : 80-83), mais d'autres sont parfaitement en règle et bien

Les outils législatifs de la gestion foncière demeurent incomplets et ne permettent pas encore à la puissance publique de constituer les réserves foncières nécessaires à la mise en œuvre des ambitions métropolitaines de Hồ Chí Minh Ville. Le droit de préemption par exemple est inexistant au Việt Nam et les autorités urbaines ne disposent d'aucune visibilité, même à court ou moyen terme, sur la disponibilité des terrains, ni même sur l'actualité des transactions foncières[38] (Donre, 2010). Des outils et structures réglementaires sont actuellement en cours d'élaboration, tels que le centre de Développement du parc foncier, établissement public sous la tutelle du département des Ressources naturelles et de l'environnement (Donre), créé en 2003, afin « d'assister les institutions administratives impliquées dans la gestion foncière et la planification » (Donre, 14/PTQĐ-KTQĐ, 2009), mais dont les modalités de fonctionnement sont encore loin d'être optimales et dont le financement reste limité[39]. La ville-province de Hồ Chí Minh cherche également à mettre en place un observatoire du foncier et de l'immobilier, devant permettre l'élaboration d'une base de données cadastrales complète et à jour, accessible aux différents acteurs impliqués dans la gestion foncière et la planification urbaine[40].

L'une des difficultés de maîtrise de la ressource foncière est précisément liée à la multiplication des acteurs autour de cette question et à leur manque de coordination[41]. De ce point de vue, la gestion dissociée des droits d'usage du sol par le département des Ressources naturelles et de l'environnement (Donre) et des droits sur le bâti par le

---

décidés à tirer le maximum de profits de leur procédure de déplacement forcé. Mieux informés et conscients de la plus-value apportée par les projets à la valeur de leur terrain, cette dernière catégorie de résidants constitue une force de blocage redoutable face à la volonté de contrôle et de rénovation urbaine des autorités (Gibert, 2014).

[38] Dans une note de cadrage datée de mai 2010, concernant les objectifs de la création d'une base unifiée de données foncières, le département des Ressources naturelles et de l'environnement de la ville-province de Hồ Chí Minh insiste sur l'importance d'un enregistrement systématique de toutes les transactions foncières, dans une base unique, au fonctionnement unifié. Cette base doit également permettre de repérer les opérations qui relèvent de pratiques spéculatives, marquées par un rythme rapide d'achat et de revente pour un même bien immobilier ou foncier (Donre, 2010).

[39] Le centre de développement du parc foncier de Hồ Chí Minh Ville cherche à acquérir des parcelles dont une partie est directement destinée à l'implantation de projets publics et l'autre à une vente aux enchères au profit du budget de la ville-province. Son manque de moyens financiers explique que de nombreux terrains acquis par le centre de développement du parc foncier correspondent en fait à des récupérations suite à des infractions du régime d'occupation du sol commises par leurs occupants. Les responsables de ce centre soulignent la difficulté de leur mission en raison du manque de transparence et de stabilité des plans d'usage des sols et des constructions (Paddi, 2009).

[40] Ce projet d'observatoire, actuellement en cours de montage à Hồ Chí Minh Ville, s'inscrit dans le sillage du « plan national de numérisation des bases de données » lancé en 2004 au niveau national et vise à unifier les données cadastrales. Une base de données pilote unifiée a ainsi été mise en place dans le district 6 à partir de 2009, elle a alors donné lieu à une fusion et une actualisation des informations cadastrales, après une vaste entreprise de relevés de terrain (Quertamp *et al*., 2013 : 55).

[41] L'actuel processus de partage des données entre les différents départements de gestion urbaine de la ville-province constitue une petite révolution de gestion dans un contexte où les données – en particulier les données foncières – ont un caractère hautement stratégique et où le champ d'intervention des acteurs urbains est longtemps resté flou, provoquant des chevauchements entre les sphères de compétences de chacun.

département de la Construction (Doc) est symptomatique d'un manque de cohérence entre planification foncière et planification urbaine (Quertamp *et al*., 2013 : 43). Le Donre, qui possède ainsi son propre service de planification en interne, est chargé d'établir le plan foncier sur un pas de temps de dix ans (Albrecht *et al*., 2010 : 52). Mais, en raison des procédures longues et coûteuses de libération de la terre, ce plan foncier est très rarement en phase avec le schéma directeur des constructions établi par le Doc, ou avec le plan de développement socio-économique du département du Plan et de l'investissement, ce qui pose problème pour la planification des grandes infrastructures urbaines. Ces plans sont par ailleurs souvent déconnectés des besoins réels du marché immobilier et foncier. De ce fait, la planification foncière manque d'efficacité et reste contrainte de reconnaître des changements d'usage des sols *a posteriori*, ces derniers étant alors fondés sur les seules logiques du marché (Paddi et HIDS, 2011).

Ce jeu d'acteurs est aujourd'hui complété par l'émergence d'acteurs semi-publics ou privés, de plus en plus nombreux, tels que les promoteurs immobiliers, les filières immobilières de banques, les cabinets de consultants se spécialisant autour de l'évaluation foncière. La Banque mondiale, guidée par sa propre conception de la gestion foncière, traduite sous forme de « bonnes pratiques » (Musil, 2013 : 304), a également lancé en 2008 un projet nommé « Land Administration Project » au Việt Nam, venant encore complexifier le jeu d'acteurs autour du foncier.

2.1.2. La voirie au cœur du mécanisme de formation des valeurs foncières à Hồ Chí Minh Ville

Dans une ville où la hiérarchie de la trame viaire demeure incomplète et les infrastructures de transport sont en voie de saturation, la qualité de la desserte et l'accessibilité des parcelles constituent le premier critère de valeur foncière. Ce mode de fonctionnement du marché immobilier et foncier est corroboré législativement par l'alinéa 3 de l'article 10 du décret 188/2004/ND-CP sur les prix fonciers promulgué en 2004, qui stipule que la largeur de la rue adjacente détermine la valeur d'une parcelle et le montant des taxes d'habitation concernant le bâti.

Ce décret définit ainsi quatre catégories de rues en milieu urbain – plus ou moins larges et facilement accessibles – à partir desquelles sont déterminés les taux d'imposition sur les habitations. Les parcelles de catégorie 1 ouvrent sur une rue avec un bon accès aux voitures, la catégorie 2 offre un accès moyen aux voitures, les parcelles de catégorie 3 ne peuvent pas être desservies par des voitures, mais uniquement par des motos, et la dernière

catégorie offre un accès extrêmement limité : elle correspond aux parcelles de cœur d'îlot, uniquement desservies par des ruelles secondaires ou en impasse.

Cet enjeu autour du gabarit de la voirie permet d'éclairer l'âpre concurrence des investisseurs pour les terrains correctement desservis, ainsi que la hausse exponentielle des valeurs foncières et immobilières dès lors qu'un projet d'élargissement de la voirie est annoncé, quand bien même il ne s'agit que d'une ruelle[42]. Les infrastructures construites et financées par la puissance publique valorisent alors les biens fonciers et immobiliers des propriétaires riverains, sans que ces derniers aient participé à l'effort d'investissement, on peut alors parler d'un « enrichissement sans cause »[43] (Comby et Renard, 1996 : 5), particulièrement recherché par les investisseurs. La formation des valeurs foncières est par ailleurs complexifiée par un système hérité de double prix fonciers, qui explique que les autorités continuent de décréter un prix foncier officiel, déconnecté de la réalité du fonctionnement du marché.

L'État vietnamien s'arroge en effet le droit de fixer des prix fonciers officiels – dans un objectif de régulation et de contrôle – selon une grille tarifaire qui est longtemps restée très en deçà des prix du marché, même s'ils tendent à s'en rapprocher aujourd'hui[44] (Quertamp *et al*., 2013 : 44). Cette grille tarifaire officielle est appliquée pour les procédures foncières (acquisition, compensation en cas de procédure de libération de la terre) entre la puissance publique et la population[45]. En revanche, les transactions entre particuliers et entre acteurs privés sont fondées sur les prix du marché, selon la loi de l'offre et de la demande.

Pour la puissance publique vietnamienne, l'objectif de cette pratique est double : il s'agit d'attirer les capitaux des investisseurs en leur garantissant des prix fonciers bas, tout en se positionnant comme intermédiaire incontournable et ainsi contrôler le marché des droits d'usage du sol (Thien Thu et Perera, 2010 : 34). Si un promoteur est en quête d'un terrain pour monter un projet, c'est officiellement auprès du seul État qu'il peut en faire l'acquisition. En l'absence de foncier disponible, l'État se charge alors au préalable de

---

[42] L'autre levier de valorisation foncière dans les villes vietnamiennes aujourd'hui est la transformation législative du foncier de statut agricole en foncier de statut urbain (Labbé et Musil, 2011).

[43] Dans ce contexte, les opérateurs de l'aide publique internationale suggèrent aujourd'hui aux autorités vietnamiennes d'utiliser la rente foncière comme levier de développement, pour permettre ensuite le financement public de la construction et de l'exploitation de systèmes de transport modernisés (Musil, 2013 : 305). Alors que la valorisation foncière liée aux élargissements de rues bénéficie aux acteurs privés, il s'agit de parvenir à inverser cette tendance pour que les plus-values foncières générées par les investissements publics reviennent au secteur public.

[44] Ces prix fonciers officiels sont définis par les services du ministère des Finances au niveau national et par les départements des Finances (Dof) au niveau provincial.

[45] On estime ainsi que la valeur des compensations financières fondée sur les prix officiels ne représente que 10 à 20 % de la valeur du terrain au prix du marché.

« récupérer » le terrain auprès des occupants, c'est-à-dire qu'il se charge de les indemniser, de les déplacer et parfois de les reloger. Les compensations financières en cas de procédure de libération foncière sont fixées selon la grille des prix officiels, de même que le prix de revente au promoteur[46]. Par contre, une fois le projet achevé, le promoteur est libre de revendre le terrain au prix du marché réel. Cela a pour conséquence d'attiser la spéculation foncière[47] dans un contexte de pénurie et de provoquer le mécontentement des populations qui occupaient les terrains au préalable, conscientes de ne pas être indemnisées au prix réel du marché et donc spoliées[48]. Face au flou engendré par ce mode de fonctionnement, un décret daté de décembre 2009 permet aux autorités de la ville-province de Hồ Chí Minh de fixer les prix fonciers en se fondant sur ceux du marché[49] (Quertamp *et al*., 2013 : 44).

2.1.3. La hausse non maîtrisée des valeurs foncières et les pratiques spéculatives à Hồ Chí Minh Ville

Dans un pays où le recours à des placements bancaires reste marginal[50], l'utilisation du foncier comme bien patrimonial est une pratique très courante, d'autant plus depuis l'entrée en vigueur de la loi foncière de 2003, qui légalise le marché foncier hypothécaire (Albrecht *et al*., 2010 : 47). La terre offre des placements plus fiables que la monnaie et n'est soumise

---

[46] Ce système explique que des entreprises privées de construction se voient transférer à faible coût des droits d'usage du sol, notamment sur des terrains agricoles périurbains. « Les entreprises de promotion-construction s'enrichissent en dépossédant les ménages ruraux de leurs droits d'usage sur des terres qu'elles développent et revendent au prix du marché » (Labbé et Musil, 2011).

[47] Des phénomènes de spéculation non maîtrisés entraînent par ailleurs un emballement du marché, dès l'annonce d'un projet à venir. Une étude menée sur les années 2006-2007, atteste ainsi du fait que les prix du « résidentiel virtuel » atteignait 150 à 300 % des prix du marché et plus de 1 000 % des prix officiels du gouvernement (ABD *et al*., 2010).

[48] Le débat sur « le juste prix » d'une indemnisation et le moment où elle doit intervenir dans le déroulement d'une opération a constitué le cœur des débats de l'atelier organisé par le Paddi et le département de la Construction de Ho Chi Minh Ville, en mars 2010 sur le thème « Réaménagement urbain, expropriation, indemnisation ». Si, dans les premières années de la période de réformes, les populations demeuraient mal informées de leurs droits et les délogés étaient surtout des populations précaires – à l'image des habitants des berges du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè – ce décalage important entre les deux systèmes de prix est devenu un écueil majeur pour la conduite des déplacements forcés dans les années 2000. Les habitants sont en effet de plus en plus conscients des plus-values réalisées sur leur terrain (Gibert, 2014).

[49] L'article 56 de la loi foncière de 2003 avait d'ailleurs déjà ouvert la voie à cette possibilité. Les autorités font alors appel à des cabinets de consultants privés pour évaluer le montant à payer lors du changement de droits d'usage du sol, ainsi que le montant du prix plancher pour les terrains mis en vente par la ville par adjudication (Quertamp *et al*., 2013 :44).

[50] Les ménages se sont également longtemps méfiés du système bancaire domestique. Ainsi, un représentant de la Banque mondiale à Hà Nội estimait qu'en 1998, moins du quart de l'épargne des ménages était placé dans les banques (Pandolfi, 2001 : 367). Une enquête de l'année 1997 affirmait par ailleurs que les terrains et le bâti afférant représentaient à eux seuls plus de 80 % du patrimoine des ménages (Pandolfi, 2001 : 8). Dans sa récente enquête anthropologique sur l'argent à Hồ Chí Minh Ville, Allison Truitt réaffirme la défiance des Vietnamiens pour le placement de l'argent sur un compte en banque (Truitt, 2013 : 113-114). Elle estime aujourd'hui à 15 % le nombre de Vietnamiens ayant un compte en banque et à moins de 10 % ceux qui l'utilisent régulièrement (Truitt, 2013 :119).

à aucune taxation des plus-values, contrairement aux placements bancaires (Quertamp *et al*., 2013 : 44). Les cessions des droits d'usage du sol constituent également une source de revenus très importante pour les collectivités locales. Dans ce contexte, le foncier a rapidement fait l'objet de pratiques et stratégies spéculatives, venant encore en accroître la valeur. Par ailleurs, la complexité des procédures administratives et le nombre d'acteurs en charge du foncier favorisent la corruption (Papin et Passicousset, 2010 : 275).

Les terres agricoles localisées dans les franges urbaines, par exemple, font l'objet d'importantes spéculations, en prévision de leur futur statut urbanisable. On estime ainsi qu'entre 2001 et 2009, le prix du mètre carré pour des parcelles ordinaires des quartiers périphériques de Hồ Chí Minh Ville a été multiplié par dix en valeur constante (Papin et Passicousset, 2010 : 279). Les terrains de statut urbain font également l'objet de transactions spéculatives, notamment en amont des annonces officielles de projets d'urbanisme contribuant à en démultiplier le prix[51]. Les annonces concernant les élargissements de rues, la construction de nouveaux axes et le tracé des lignes de métro sont celles qui génèrent les augmentations les plus radicales des prix, permettant des plus-values foncières substantielles, « par enrichissement sans cause ». Chacune des étapes dans l'avancée des travaux contribue également à la hausse immodérée des valeurs foncières.

La hausse des prix du foncier et de l'immobilier a constitué un important marqueur des années 2000, en dépit du ralentissement constaté depuis l'année 2008 et de la baisse des prix depuis l'année 2010 et surtout 2011[52]. Une enquête publiée par le journal *Vietnam News* du 12 mai 2008 estime ainsi que le prix des logements avait augmenté de 50 % entre février 2006 et février 2008.

Dans ce contexte tendu, on comprend qu'en dépit de son envergure modeste, le projet d'élargissement des ruelles héritées du péricentre comporte des enjeux de valorisation foncière et immobilière très importants pour les parcelles adjacentes. Ces enjeux expliquent la complexité de la mise en place de ce projet, qui nécessite une phase de « récupération foncière » auprès des riverains de ruelles afin de procéder à l'élargissement de la ruelle. Or les riverains sont de plus en plus conscients de la valeur potentielle de leur terrain et s'accommodent mal des propositions de compensation financière fondées sur les prix officiels fixés par l'État. À cette difficulté s'ajoutent les statuts administratifs diversifiés des riverains auprès de qui il faut récupérer la terre.

---

[51] Les « délits d'initiés » sont en effet nombreux dans le contexte vietnamien, où les personnes proches des cercles du pouvoir et bien informées investissent régulièrement en amont de l'annonce officielle du lancement des projets urbains (Musil, 2013 : 304).

[52] Cette baisse est en partie liée à l'édiction de décrets contre la spéculation et la situation de crise économique internationale, marquée par le retrait de différents investisseurs étrangers (Albrecht *et al*., 2010).

2.2. L'enjeu de la régularisation des statuts administratifs de la population

Le projet contemporain d'élargissement des ruelles est également intimement lié aux enjeux de régularisation des statuts administratifs des citadins. Ce projet d'urbanisme participe en effet de l'ambition des autorités urbaines d'intégrer des quartiers historiquement auto-construits à la ville planifiée et de témoigner de leur reprise en main en matière de planification, après quatre décennies de croissance urbaine accélérée dans un cadre informel. La régularisation des quartiers de ruelles passe par la légalisation des statuts administratifs des populations riveraines, dans une démarche générale de formalisation et de légalisation du marché immobilier et foncier[53].

2.2.1. Un parc immobilier informel à gérer

Cette entreprise de régularisation administrative est d'autant plus lourde à mettre en place que plus de 80 % du parc immobilier de Hồ Chí Minh Ville relèvent de constructions issues d'initiative privée. Cet état de fait est lié à un double héritage historique : celui de la croissance exponentielle et informelle du bâti durant l'administration de la ville par la République sud-vietnamienne, entre 1945 et 1975, mais également de la décision de « socialisation[54] » (*xã hội hóa*) du logement par les autorités après les réformes du Renouveau. Les autorités incitèrent en effet les habitants à construire leur propre habitation dans un contexte de pénurie et de désengagement de l'État de ce secteur[55]. Cette mesure déclencha alors une explosion de la construction résidentielle individuelle, généralement dans l'ignorance totale des plans d'urbanisme et des normes de construction, sans permis de construire ou de droits d'usage du sol et sans que les terrains ne soient totalement viabilisés et raccordés aux réseaux urbains de base.

Ce double héritage contribue à expliquer que seuls 6 % du parc de logements de la ville-province soient localisés dans des immeubles collectifs en 2012 (Quertamp *et al*., 2013 : 89). Le contexte historique de constitution informelle du parc de logements à

[53] Cette démarche est d'ailleurs largement encouragée par la Banque mondiale, qui prône la titrisation et la sécurisation foncière comme vecteur de développement (Musil, 2013 : 290-291).
[54] Le terme de « socialisation » est utilisé par Marx dans *Le Capital* (tome 1, chapitre VIII : « L'accumulation du capital »). Dans le contexte socio-politique vietnamien, le terme de « socialisation » (*xã hội hóa*) est employé quand une responsabilité qui incombait aux instances étatiques passe sous la responsabilité commune de la société. Cette « responsabilité » sous-entend en général le financement. Ainsi, la « socialisation » du logement signifie que le financement du logement n'incombe plus à l'État mais aux citoyens directement.
[55] Contrairement à la ville de Hà Nội entre les années 1960 et 1980, l'État n'a pas mené de grande politique de logements publics collectifs, sous la forme d'édification de KTT (*khu tập thể*), à Hồ Chí Minh Ville.

Hồ Chí Minh Ville a également contribué à la précarité d'une part importante de l'offre immobilière, qui ne répond aujourd'hui à aucune norme de construction et standard de confort. En 2009, la surface habitable moyenne par habitant à Hồ Chí Minh Ville était évaluée à 9 m^2 (Albrecht *et al*., 2010 : 47).

Les autorités publiques ont entrepris de recenser les logements ne répondant pas au standard minimum de confort et ne pouvant à ce titre bénéficier que d'un statut de « logement temporaire[56] ». Il est intéressant de constater que le classement d'un bien immobilier en « logement temporaire » peut être fondé sur des critères très différents, comprenant aussi bien les pratiques d'auto-construction, la mauvaise qualité des matériaux de construction ou le non-raccordement aux infrastructures urbaines de base, que sur le statut administratif illégal de ces habitants, notamment dans le cas de l'hébergement irrégulier des migrants ruraux.

2.2.2. Un triple système de légalisation administrative

L'entreprise de régularisation souhaitée par les autorités urbaines est complexifiée par un triple système de légalisation administrative, comprenant à la fois la titrisation des droits d'usage du sol (*quyền sử dụng đất*), la possession d'un certificat de propriété immobilière (*quyền sở hữu đối với nhà ở*) et la possession d'un carnet de résidence à jour (*sổ hộ khẩu*). La réglementation de chacune de ces trois composantes reste partiellement indépendante des autres. Certains ménages peuvent ainsi posséder un certificat de propriété immobilière en règle sans posséder officiellement les droits d'usage du sol et inversement.

Le manque de suivi et de traçabilité des changements de propriétaires des biens fonciers et immobiliers rend certaines configurations juridiquement très complexes. Il peut par exemple arriver que plusieurs maisons détenues par des foyers différents soient implantées sur une grande parcelle détenue par une seule personne. Dans ce système, peu de ménages sont donc parfaitement en règle : seulement 25 % en 2008 d'après un rapport de l'agence française de développement (AFD) (Albrecht *et al*., 2010).

Ces situations d'infra-légalité posent alors de grandes difficultés lors des procédures de « libération foncière » par les autorités. Officiellement, les foyers concernés ne sont pas éligibles aux programmes d'indemnisation et courent le risque de se retrouver en situation

[56] En 2005, le gouvernement estimait que ce type de logement correspondait encore à 25 % du parc total du pays (Quertamp *et al*., 2013 : 88).

précaire[57]. Devant le nombre de foyers concernés, les autorités ont cependant progressivement modulé et assoupli leurs critères d'attribution des indemnités.

Les droits d'usage du sol sont certifiés par la possession « d'un livret rouge » alors que les droits immobiliers relèvent de la possession d'un « livret rose ». La régularisation des droits d'usage du sol des citadins de Hồ Chí Minh Ville pose une première série de difficultés, notamment liées à l'histoire foncière mouvementée de la ville depuis les années 1950. On estime qu'aujourd'hui, les certificats d'usage du sol sont enregistrés pour environ 80 % des terrains de la ville-province (Quertamp *et al*., 2013 : 45). Cependant, la délivrance des certificats de droits d'usage du sol s'est longtemps appuyée sur des versions différentes – et souvent divergentes – des plans cadastraux, ce qui aboutit à des situations confuses et conflictuelles, notamment lors des procédures de « libération foncière ». Cette situation favorise en effet un sentiment d'insécurité juridique pour les citadins.

Concernant les biens immobiliers, le système est tout aussi composite et fut longtemps fondé sur un simple système « d'occupation valant droit », expliquant les tensions qui accompagnent les entreprises de régularisation contemporaines (Papin et Passicousset, 2010 : 275). C'est la loi sur le logement de 2005[58] qui a permis la création d'un véritable marché immobilier au Việt Nam. À l'image de la loi foncière de 2003, cette loi reconnaît le droit à la propriété du logement, qui est cessible, transférable et distincte du droit d'usage du sol. La loi précise également que les certificats de propriété des individus sont attribués directement par les districts. Les autorités cherchent aujourd'hui à encourager le développement du notariat, même si pour le moment très peu de transactions immobilières font l'objet d'enregistrements officiels : acheteurs comme vendeurs cherchent à échapper aux taxes afférentes à ces transactions, ce qui constitue une entrave importante aux velléités de régularisation immobilière des autorités. L'autre facteur qui vient compromettre cette entreprise de régularisation est la pratique courante de délivrance de permis de construire par les autorités locales pour des projets immobiliers pourtant non conformes aux normes des documents de planification (Koh, 2004a).

Le permis de résidence est actuellement réglementé par la loi sur la résidence[59]. Cette loi, entrée en vigueur en 2007, cherche à assouplir le système du permis de résidence hérité de la période socialiste. Ce système de contrôle des migrations vers les villes a été mis en porte-à-faux avec le retour de l'économie de marché et l'explosion des migrations de

[57] Concernant les conditions de déplacement et de relogement au cours du projet de requalification des berges du canal de Nhiêu Lộc - Thị Nghè, on estime par exemple qu'environ 30 % de la population ont été exclus d'emblée du plan d'indemnisation, en raison de leur absence de carnet de résidence à jour (Castiglioni *et al*., 2001 : 123).
[58] Loi 56/2005/QH11 du 29 novembre 2005 et son décret d'application 90/2006/ND-CP.
[59] Loi 81/2006/QH11

populations rurales vers les villes. Il est aujourd'hui clairement établi que le principe des carnets de résidence ne constitue plus un frein aux migrations (Gubry *et al*., 2008). La loi de 2007 introduit ainsi pour la première fois la notion de « liberté de résidence » (*quyền tự do cư trú*) sur le territoire national, même si toute résidence doit donner lieu à une procédure d'enregistrement officielle, gérée et évaluée par les autorités des districts et des sous-districts, et au paiement d'une taxe. L'un des objectifs importants de cette loi était de promouvoir une plus grande reconnaissance des migrants légaux de longue durée, en facilitant l'accession des foyers enregistrés comme citadins temporaires de longue durée (KT3) au statut de citadins permanents (KT1).

Pour cela, il est nécessaire de fournir la preuve légale d'une activité professionnelle ininterrompue en ville depuis au moins un an, ainsi qu'un enregistrement résidentiel légal d'au moins un an également – jusqu'en 2005, il fallait un justificatif de cinq ans et entre 2005 et 2007 de trois ans. Il n'est plus nécessaire d'être propriétaire de son logement pour postuler à un KT1, un bail de location délivré par des propriétaires correctement enregistrés peut suffire[60]. Cette nouvelle loi facilite par ailleurs l'extension légale des séjours temporaires pour les foyers inscrits en KT3 et KT4. Un article du journal *Saì Gòn Giải Phóng* de juin 2007 affirmait que deux millions de citadins non enregistrés de Hồ Chí Minh Ville et Hà Nội devaient accéder à une régularisation par le biais de cette évolution législative. Elle eut cependant moins d'effets qu'escomptés, notamment en raison de la clause sur le contrat de travail à présenter. De nombreux ménages – migrants ou non – n'ont pas d'emploi stable et multiplient les contrats saisonniers ou pratiquent un petit commerce informel et sont dans l'incapacité de fournir un contrat de travail en bonne et due forme[61]. L'absence de carnet de résidence à jour constitue également un facteur de fragilisation pour les foyers lors des procédures de libération foncière, ces derniers n'ayant pas le droit à l'ensemble des procédures d'indemnisation.

2.2.3. Le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville au service de la régularisation administrative

La persistance de l'infra-légalité d'un grand nombre de ménages urbains constitue un facteur de blocage et de conflictualité important lors de la mise en place de projets de

[60] On peut également se référer au site Internet officiel du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville pour connaître les conditions d'enregistrement des carnets de résidence :
http://www.hochiminhcity.gov.vn/hdnhapkhau/Forms/AllItems.aspx.

[61] Malgré la multiplication de rapports sur l'état de la pauvreté urbaine et les discriminations structurelles dont souffrent les ménages sans statut résidentiel permanent, ou sur l'importance des migrations dans le contexte économique actuel, il n'est toujours pas question d'éradiquer le système des carnets de résidence (VET *et al*., 2005 : 58-59).

renouvellement urbain. L'absence de sécurisation foncière explique plus de 70 % des plaintes déposées par les citadins devant le tribunal aujourd'hui (Quertamp *et al*., 2013 :45). La régularisation administrative des citadins constitue donc un enjeu de taille pour les autorités de la ville-province aujourd'hui.

Dans ce contexte, le projet d'élargissement des ruelles apparaît comme un des leviers privilégiés de cette entreprise de régularisation. Il concerne en principe la totalité des ruelles héritées de la ville-province et permet à ce titre d'atteindre de manière inédite l'ensemble des citadins. Par ailleurs, la mise en œuvre du projet d'élargissement des ruelles implique au préalable un état des lieux cadastral et administratif dans chacun des quartiers et doit permettre la mise à jour des bases de données officielles, concernant aussi bien le foncier, l'immobilier et les statuts résidentiels de riverains. Cet état des lieux, conduit à l'échelle micro-locale des quartiers, constitue un levier stratégique pour la régularisation administrative des citadins, concernant ces trois composantes. La décision cadre de 2007 précise en effet dans l'article 3 des dispositions générales :

> « La détermination officielle de l'emprise des ruelles a pour but immédiat de servir de base à l'octroi des certificats de droit d'usage des terrains résidentiels et de droit de propriété du bâti, ainsi qu'à la possible mise en location des terrains, au changement de l'affectation du sol et à l'octroi de permis de construire pour les ouvrages le long des ruelles. »

Par ailleurs, dans l'esprit des autorités du Comité populaire de la ville-province, cette opération d'urbanisme étant conduite par les autorités locales du sous-district, les procédures de formalisation administratives doivent s'en trouver facilitées[62]. Le projet de renouvellement de la voirie va donc de pair avec la mise en place d'un urbanisme réglementaire, ayant pour objectif de légaliser les statuts administratifs des citadins, mais également d'édifier une « civilisation urbaine » à la hauteur des nouvelles ambitions métropolitaines de la ville-province.

2.3. Des ruelles élargies au service de la « civilisation urbaine »

L'élargissement programmé des ruelles de Hồ Chí Minh Ville s'inscrit dans un vaste projet, à la fois urbanistique et idéologique, de « modernisation urbaine » (*đô thị hóa, hiện đại hóa*) et de « civilisation urbaine » (*văn minh đô thị*), porté par les autorités vietnamienne. Cette terminologie, largement relayée par les campagnes de propagande

[62] Ce point de vue a notamment été développé lors d'un entretien avec Huỳnh Xuân Thụ, directeur du centre d'information sur la planification (Planic), dépendant du département de la Planification et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville (Dupa), le 7 juillet 2010.

officielles, constitue l'un des marqueurs de l'entrée du pays dans un cadre économique néo-libéral depuis les réformes du Renouveau (Schwenkel, 2012a : 438). La rhétorique socialiste d'édification de « l'Homme nouveau » (*Người mới*) a ainsi cédé place à celle du « citadin civilisé ». Dans ce nouveau contexte économique, la ville est envisagée comme levier du développement national et dépositaire des ambitions d'insertion régionale et mondiale du pays. Le schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville à horizon 2020 – validé en 2008 par le Premier ministre – affirme ainsi la volonté de construire « une métropole moderne et fonctionnelle, aux prétentions internationales » (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 4-3).

La « modernité urbaine », notion entendue par « fragments de références[63] » par la puissance publique vietnamienne (Burlat, 2001 : 432), implique à la fois le renouvellement des cadres de l'urbanité et des mutations d'ordre sociétal, appelant à des changements dans les pratiques de la ville et à la mise en place d'un nouvel ordre social partagé. Cette représentation du cadre urbain renouvelé devant permettre l'épanouissement de l'« ethos de la civilité » est un motif ancien dans l'histoire de l'architecture et de l'aménagement urbain, notamment développé dans les écrits de Camillo Sitte, qui prônait une esthétique urbaine inspirée des modèles grec et romain, au service d'une « société harmonieuse » (Sitte, 1889). Nikolas Rose décrypte par ailleurs le projet de civilisation de la ville néo-libérale comme étant directement inspiré des théories hygiénistes du XIX^e^ siècle :

> « A whole diversity of inventions were involved which entailed opening space to visibility and locking each 'free' individual into a play of normative gazes. […] Reform of dwelling houses and public institutions, planned patterns of boulevards and streets, public gardens and squares, sewers and running water, street lighting and pavements – this was not just a 'civilized architecture', but the calculated use of architecture in the service of well-regulated liberty. Public peace was to be maintained not through an exhaustive code of sumptuary laws and prescriptions, but

[63] Le thème de la « modernité » est devenu un leitmotiv de la communication des autorités vietnamiennes, sans jamais être pour autant défini. La notion, qui désigne communément ce qui a trait à l'innovation, notamment technique (Ged, 2003 :126 ; Cody, 2003 : 145), connut un premier âge d'or au Viet Nam durant la période coloniale, où l'expérience de la modernité se fit dans la rencontre forcée avec le monde occidental (Hémery, 2009 : 37). La modernité prônée par les autorités vietnamiennes aujourd'hui est en grande partie rêvée et se définit en creux, par le rejet d'une croissance urbaine spontanée et non maîtrisée. Il ne s'agit pas réellement d'innover mais de « rattraper » certains standards internationaux. La modernité contemporaine passe alors par un certain nombre de vecteurs et de référents venus de l'étranger, tels que les nouvelles échelles des organismes urbains, mais également du bâti et des infrastructures. Comme dans toutes les métropoles d'Asie-Pacifique, une course à la hauteur des bâtiments s'engage et symbolise tout à la fois le « renouveau » urbain et la capacité d'une métropole en devenir comme Hồ Chí Minh Ville à intégrer pleinement les circuits économiques de la mondialisation. Cependant, il faut souligner que les attributs de la modernité urbaine mis en avant par les autorités de la ville-province de Hồ Chí Minh correspondent davantage à ceux du modernisme et du fonctionnalisme hérités des années 1930 que de la « post-modernité » ou de la « surmodernité » (Augé, 1992), revendiquées comme nouvelles grilles de lecture des métropoles contemporaines.

through shaping the conduct of free individuals in the direction of civility[64] » (Rose, 1999 : 87).

L'ordre social n'est pas simplement imposé par la rigidité des réglementations urbaines ou la présence des figures de l'ordre, mais bien par le réaménagement du cadre urbain lui-même. Cette idéologie correspond parfaitement à la stratégie retenue par les autorités vietnamiennes, qui justifient l'ensemble de leurs projets de modernisation urbaine contemporains – et les déplacements forcés auxquels ils donnent lieu – par l'édification de la « civilisation urbaine ». Cette terminologie recouvre un ensemble de programmes, à la fois d'ordres réglementaire et opérationnel, au pouvoir fortement excluant vis-à-vis d'une part importante de la population dont le mode de vie, le niveau de revenu ou les pratiques citadines ne cadrent pas avec l'image de la modernité portée par les autorités. Les thèmes de la modernité et de la civilisation urbaine sont donc largement instrumentalisés au service de l'uniformisation des pratiques citadines et de l'exclusion des franges considérées comme « déviantes », ou du moins « non-civilisées », de la population.

2.3.1. Les nouvelles zones urbanisées comme laboratoires d'un urbanisme opérationnel renouvelé, au service de la « civilisation urbaine »

Au Việt Nam, la modernisation urbaine contemporaine passe par le double vecteur de l'urbanisme opérationnel et de l'urbanisme réglementaire. La ville néo-libérale rêvée s'y incarne en premier lieu dans les franges périphériques de la ville, anciennement agricoles ou marécageuses, sous la forme de grands projets d'urbanisme (ou *mega-projects*). À Hồ Chí Minh Ville, le nouveau quartier de Phú Mỹ Hưng – également connu sous le nom de Saigon South –, localisé dans le district 7, au sud des districts centraux de la ville-province, constitue l'exemple le plus abouti de ces « nouvelles zones urbanisées » (*khu đô thị mới*), caractéristiques de l'urbanisme des années 2000. La multiplication de ce type d'opération, relevant d'un urbanisme de projet[65], témoigne de la privatisation et de l'internationalisation de la fabrique urbaine à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui.

---

[64] « Toute une gamme d'inventions fut impliquée, et cela aboutit à l'ouverture des espaces à la visibilité et l'enfermement de chaque individu 'libre' dans le champ du normatif. La réforme des logements et des institutions publics, la trame planifiée des boulevards et des rues, les jardins publics et les parcs, les égouts et l'adduction d'eau, l'éclairage public et les trottoirs, ne relèvent pas seulement d'une « architecture civilisée », mais d'un usage calculé de l'architecture au service d'une liberté bien régulée. L'ordre public devait être maintenu non par le biais de règles exhaustives et de somptueuses lois et prescriptions, mais par la mise en forme de la conduite de chacun des individus libres en direction de la civilité. »

[65] L'urbanisme de projet est caractéristique de la fabrique urbaine en Asie du Sud-Est contemporaine et désigne le fractionnement des opérations d'urbanisme, désignées comme autant de « projets ». Dans cette conception, « l'architecture existante et projetée, dans son rapport à la forme urbaine, n'est pas appréhendée (…). Cette rupture s'appuie sur la participation de nouveaux acteurs introduisant de nouveaux outils d'analyse

Saigon South est le fruit d'une joint-venture taiwano-vietnamienne[66], la Phú Mỹ Hưng Development Corporation, qui s'est vu confier dès 1993 l'aménagement de 3 300 ha dans le district 7 de Hồ Chí Minh Ville et a pour slogan « civilization city – human-oriented community ». À terme, ce grand projet prévoit l'accueil d'un million d'habitants dans ce qui constitue une nouvelle « centralité périphérique » – caractéristique du processus de métropolisation, notamment dans la région sud-est asiatique[67].

Saigon South est conçu comme un morceau de ville indépendant, avec ses zones résidentielles – sous forme de tours de logements et de villas de standing –, ses zones commerciales, de bureaux et de loisirs, mais également ses lieux de formation et d'innovation[68] (carte 36). L'urbanisation de la zone repose sur le tracé de grands axes structurants, bordés d'un bâti majoritairement verticalisé, et sur un zonage fonctionnel des activités. Les rues s'y apparentent davantage à des voies, caractérisées par la faiblesse générale des relations avec les parcelles et activités riveraines et la réduction des « frottements » jugés nuisibles à la qualité de la circulation[69]. Les zones piétonnes sont majoritairement restreintes aux allées dans l'enceinte des condominiums, aux dalles commerçantes des pieds de tours, et aux centres commerciaux et *shopping malls*[70].

---

de projets, fondés sur d'autres modes de représentation. La fabrication urbaine a pris le pas sur l'architecture de la ville comme objet ; elle repose désormais sur la création de grands réseaux d'infrastructures et sur une organisation fonctionnelle de l'espace, issue d'un schéma de structure et d'un plan de zonage. Les nouvelles architectures y prennent place *a posteriori*, au gré des initiatives individuelles » (Cerise *et al*., 2004 : 64).

[66] Cette joint-venture est composée du groupe taïwanais Central Trading and Dévelopment (CT&D), qui contribue à hauteur de 70 % du capital du projet, et de la société vietnamienne Tan Thuan Industrial Promotion Coropoartion (IPC), qui contribue à hauteur de 30 % du capital et agit sous la contrôle du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville (Waibel, 2004 : 10).

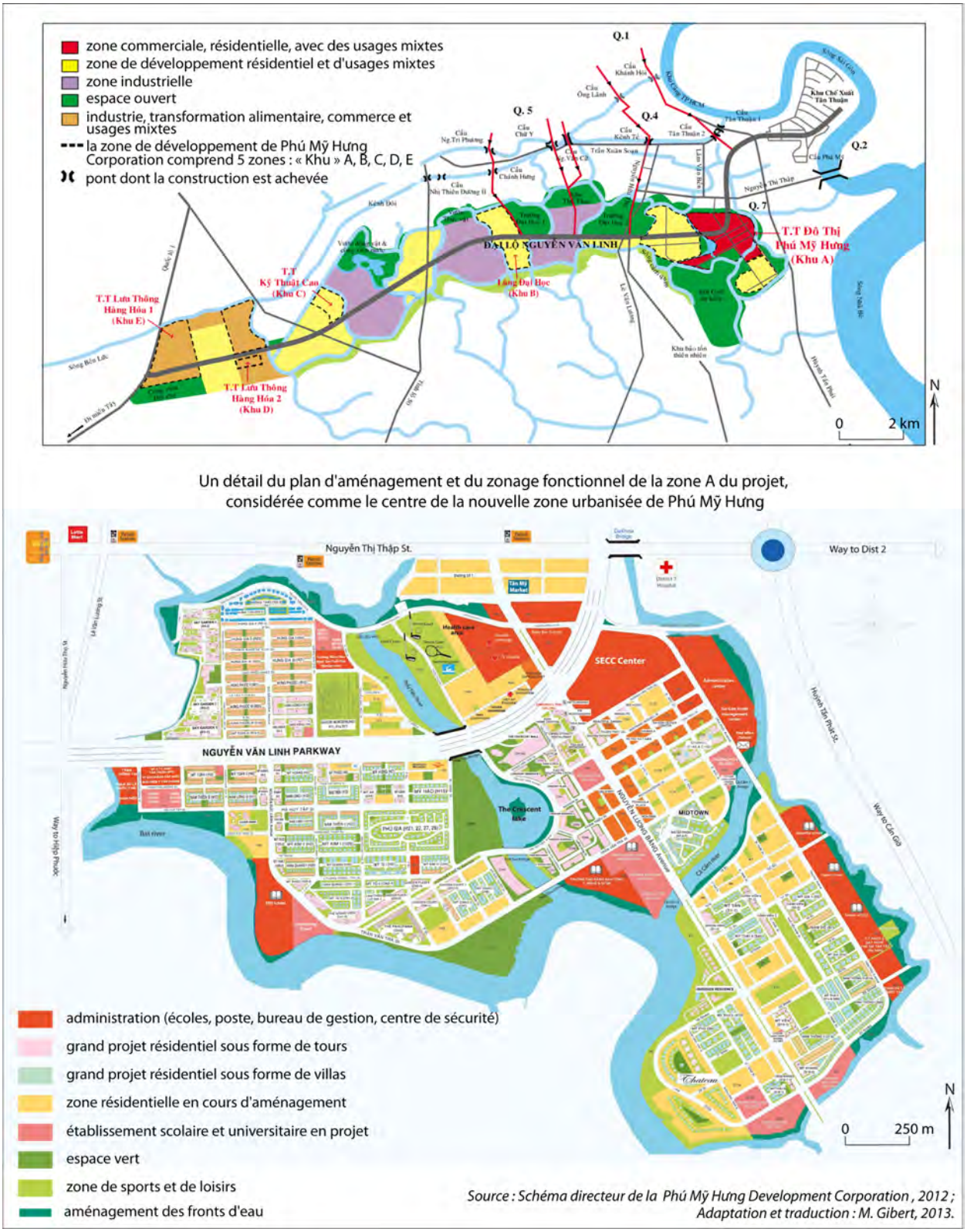
[67] Le modèle de grand projet de Saigon South est directement inspiré d'expériences urbaines régionales mises en place dans les années 1990, présentant les mêmes modalités de conception, de financement et de gestion. L'aire métropolitaine de Jakarta fait figure de pionnière en la matière avec l'implantation de 25 grands projets périphériques dans les années 1990, couvrant de 500 à 30 000 ha, comme Bumi Serpong Demai, Lippo City, Kota Wisata and Kota Legenda. On trouve précocement ce type de développements urbains également en Thaïlande et en Malaisie (Nguyen, 2003 : 15 ; Douglass et Huang, 2007 : 6).

[68] Saigon South accueille par exemple le prestigieux établissement privé Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), ainsi que de très nombreux établissements scolaires internationaux.

[69] De ce point de vue, le modernisme, tel qu'il a été pensé au Congrès international d'architecture moderne (Ciam) dans les années 1930 en Europe, trouve un nouveau souffle dans le Việt Nam contemporain.

[70] Couvrant environ 33 km^2, Saigon South est divisé en plusieurs projets résidentiels dissociés, ayant chacun leur logique d'organisation. Quelques rares zones de maisons individuelles – à l'exception des zones de villas bâties dans l'enceinte de résidences fermées (*gated communities*) – sont ainsi dotées de trottoirs piétons le long de la chaussée. Chacun de ces projets résidentiels porte un nom d'appel, tel que Happy Valley, Garden Plazza, Sky Garden, Star Hill, Riverside Residence, Château ou encore the Glory of Life.

Carte 36. Le schéma directeur de la nouvelle zone urbanisée de Phú Mỹ Hưng



Source : Schéma directeur de la Phú Mỹ Hưng Development Corporation , 2012 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

L'ensemble se caractérise par un processus de privatisation généralisé, allant des espaces urbains eux-mêmes, aux acteurs en charge du développement et de la gestion des projets et aux modalités de financement. Cette nouvelle zone d'urbanisation est par ailleurs destinée aux seules classes moyennes et supérieures, comme en témoignent l'offre immobilière très sélective – la zone ne contient par exemple aucune offre de logement public – mais également les supports de marketing territorial et les plaquettes publicitaires, qui s'adressent exclusivement aux populations vietnamiennes fortunées et aux populations expatriées[71] (ill. 90).

Illustration 90. Phú Mỹ Hưng et la constitution d'un discours promotionnel sur la « communauté urbaine civilisée », entité fortement sélective

Source : Site Internet officiel de la Phú Mỹ Hưng Development Corporation , 2013.

Traduction :
« Inspiré des héritages culturels orientaux et occidentaux, une œuvre d'art architectural a été créée pour faire pousser le mode de vie le plus beau et le plus élégant. Définie par la nature et composée par les goûts les plus clairvoyants, combinant des styles architecturaux français et vietnamien, l'immaculée communauté du Château est destinée aux quelques privilégiés qui souhaitent expérimenter la gloire de la vie. »
Château – La gloire de la vie

Ce discours promotionnel ventant le mode de vie « le plus beau et le plus élégant », mais également l'idée d'une « immaculée communauté », constitue un exemple de la manière dont les discours gouvernementaux sur la « civilisation urbaine » sont réappropriés – et co-construits – par les promoteurs immobiliers, pour vendre ce qui s'apparente ici à une communauté fermée (*gated communty*), particulièrement exclusive. Ces discours se fondent sur des promesses de distinction sociale, opposant implicitement les « quelques privilégiés / civilisés » aux populations de la ville dense et héritée.

[71] La présentation du projet sur le site Internet de la Phú Mỹ Hưng Corporation est en effet sans équivoque à ce sujet : http://www.saigonsouth.com/contents.aspx?lang=en&siteid=25&system_id=119.

La communication autour du projet et de ses différentes composantes insiste immanquablement sur la notion de modernité et sur l'invention d'un mode de vie « civilisé » au Việt Nam :

> « Phu My Hung brings a modern and brand new lifestyle to people in Vietnam. »
> « Saigon South : a communal cultural lifestyle in a civilized city » (Site Internet officiel du CT&D Group).

Mike Douglass et Liling Huang analysent ce type de grands projets, florissant en Asie-Pacifique aujourd'hui, comme une nouvelle forme d'utopie urbaine, fondée sur la nostalgie d'une « communauté » de voisinage réinventée et réifiée, et le réenchantement de la vie périurbaine, telle qu'elle avait été inventée aux États-Unis au XX^e^ siècle et qu'elle est aujourd'hui revalorisée par les concepteurs du « nouvel urbanisme » (*new urbanism*) (Douglas et Huang, 2007 : 10).

L'ensemble des modalités de la fabrique urbaine de Saigon South relève en réalité d'un régime d'exception dans le contexte socio-politique vietnamien. Cela n'empêche pas les autorités urbaines de l'ériger en « modèle urbain »[72] et en incarnation de la « ville civilisée et moderne ». Il est alors intéressant de souligner la convergence entre les discours des promoteurs privés de ce grand projet et ceux des autorités publiques, par le biais des affiches de propagande (ill. 91).

[72] Quoique généralement de superficie plus modeste, les « nouvelles zones d'urbanisation » fondées sur un régime de production similaire se multiplient en effet à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui, en particulier dans les districts qui jouxtent le péricentre et en grande périphérie.

Illustration 91. Un discours sur la ville civilisée et l'ordre social, partagé par les autorités politiques vietnamiennes et les promoteurs privés des grands projets

a) dans le secteur central de la nouvelle zone urbanisée de Phú Mỹ Hưng (district 7)

b) dans un quartier de ruelles héritées (district de Phú Nhuận)

Source : M. Gibert, 2011.

Traduction des panneaux :

a) Une ville civilisée / Une communauté humaine
b) La population du bloc poursuit l'édification d'un mode de vie civilisé, lors des mariages, des deuils et des festivités.

À Phú Mỹ Hưng, l'affichage urbain a été effectué par la société privée Phú Mỹ Hưng Corporation dont on observe le logo en haut des affiches, alors que l'affichage dans les quartiers de ruelles héritées relève des autorités publiques, comme en témoigne la couleur bleue du panneau. Le message est cependant identique.

Dans une interview de mai 2013 relayée par la presse, Nguyen Minh Hoa, président de la faculté de sciences sociales au sein de l'Université nationale de Hồ Chí Minh Ville revient sur le projet de civilisation urbaine de Phú Mỹ Hưng, vingt ans après son lancement :

> « Mentioning Phu My Hung in Hồ Chí Minh City, many people think of a high-end town with complete infrastructure and services, green and clean environment and landscape. However, few have recognised another value: Phu My Hung has contributed to the vision of a new, modern lifestyle of the 21st century. […] Seeing is believing. The real model of Phu My Hung has launched a new concept and new value about living lifestyle. Almost all the roads, sidewalks and public areas in Phu My Hung are clean. Order and security have been strictly respected here, which prevents those coming from elsewhere from violating this civilised space. All residents of Phu My Hung, no matter who they are, what they do and where they come from, abide by the common regulations and rules. In other words, they

> respect, protect and are proud of their living space. It can be said that the civilised, modern living space in Phu My Hung urban area is a law, a public rule that affects the lifestyle of local residents, and even guests. This is a favourable premise for the formation of a civilised, orderly lifestyle of local résidents[73] » (*Vietnam Investment Review*, 7 mai 2013).

Ce discours témoigne de la manière dont les autorités urbaines vietnamiennes associent renouvellement urbain et réaffirmation des mécanismes de contrôle social, hérités de la période socialiste. La promesse de l'embellissement des cadres de l'urbanité[74] – relayée par la multiplication des grands panneaux présentant les futurs projets – est utilisée comme un argument légitimant les déplacements forcés de population nécessaires à la mise en place des projets et les mécanismes de contrôle qui les accompagnent (Harms, 2012 : 737). Les idées de « beauté urbaine » et de « mode de vie civilisé » jouent le rôle d'une idéologie persuasive, intimement liée à un discours sur l'ordre, rejoignant l'idée de « société harmonieuse » (*hexie shehui*), introduite par Hu Jintao dans la Chine voisine (Laurans, 2005 ; Audin, 2008 : 3). Ces grands projets d'urbanisme témoignent ainsi de formes de collusions entre pensée néo-libérale et autoritarisme[75] (Harms, 2012 : 742). Au Việt Nam, l'entrée dans la société de consommation participe en effet d'une société du consensus politique (Drummond et Thomas, 2003).

---

[73] « Quand on évoque Phu My Hung à Hồ Chí Minh Ville, beaucoup de gens pensent à une ville haut de gamme avec des infrastructures achevées et des services, un environnement et des paysages verts et préservés. Cependant, peu reconnaissent une autre valeur : Phu My Hung a contribué à la vision d'un nouveau mode de vie moderne pour le XXIe siècle. […] Il faut le voir pour le croire. Le modèle abouti de Phu My Hung a inauguré de nouveaux concepts et de nouvelles valeurs dans le mode de vie résidentiel. Presque toutes les routes, les trottoirs et les lieux publics à Phu My Hung sont propres. L'ordre et la sécurité y sont strictement respectés, ce qui évite que ceux qui viennent d'ailleurs ne violentent cet espace civilisé. Tous les résidants de Phu My Hung, peu importe qui ils sont, ce qu'ils font et d'où ils viennent, s'ils respectent les réglementations communes et les règles. En d'autres mots, ils respectent, protègent et sont fiers de leur espace résidentiel. Il est possible de dire que l'espace résidentiel civilisé et moderne de la zone urbaine de Phu My Hung est lui-même une loi, une règle publique qui influence le mode de vie des résidants locaux et même des invités. C'est une promesse encourageante pour l'édification d'un mode de vie civilisé et ordonnée pour les résidants locaux. »

[74] La propagande autour de cette idée de beauté urbaine nouvellement produite peut prendre des formes variées, comme en témoignent l'organisation au mois de juin 2013 d'un concours de photo, par l'Association vietnamienne des artistes photographes et l'Association des photographes de Hồ Chí Minh Ville, intitulé « La beauté de la civilisation urbaine » (*Nét đẹp văn minh đô thị*). Le premier prix fut remporté par Tran Trong Anh Tu pour son cliché intitulé « Hồ Chí Minh Ville sur la route du développement ».

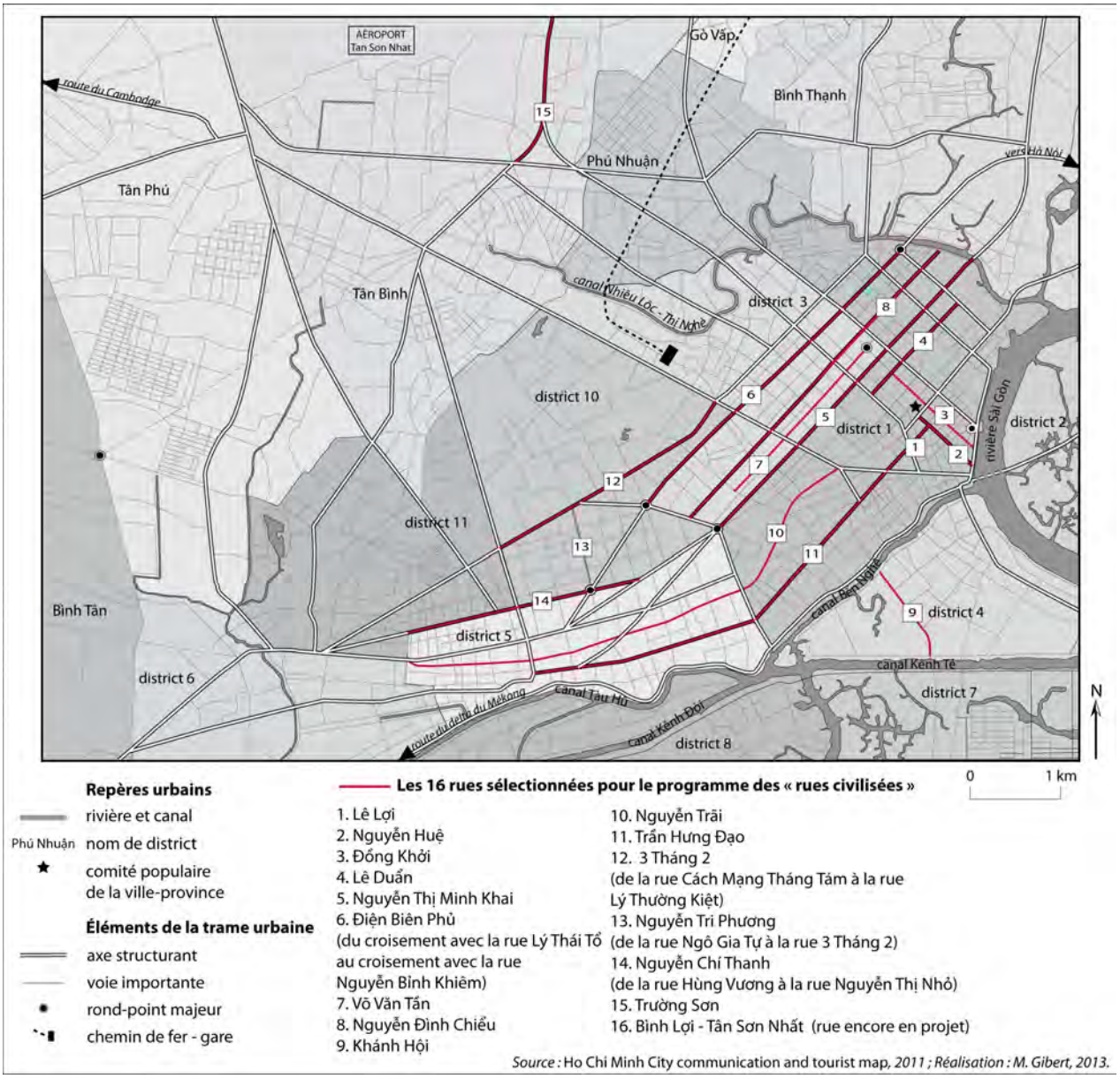
[75] Ces convergences d'intérêt ont également été soulignées par Erik Harms dans son étude ethnographique de 2009, consacrée aux évolutions de l'aménagement et des usages de la place du lac de la tortue, au cœur du district 1 (Harms, 2009).

2.3.2. Les quartiers anciens de Hồ Chí Minh Ville à l'heure d'un nouvel urbanisme réglementaire

À ces nouvelles modalités d'aménagement – témoignant d'un urbanisme opérationnel en pleine effervescence à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui – s'ajoutent de nouvelles normes d'usages des espaces urbains. Ces normes furent consubstantielles de la conception et de l'implantation des nouvelles zones urbanisées, où les règlements – ayant pour spécificité d'émaner d'acteurs privés – sont fièrement affichés dans l'ensemble des espaces collectifs. La réglementation stricte des comportements constitue même un argument de promotion de ces projets d'urbanisme, qui promettent aux clients de faire ainsi l'expérience d'un mode de vie civilisé (*a cultural lifestyle*). Les grands projets périphériques fonctionnent alors comme autant de laboratoires de production de normes urbaines, qui ont ensuite vocation à guider le renouvellement urbain des quartiers anciens.

C'est au sein des nouvelles zones d'urbanisation que fut par exemple inventé le modèle de la « rue civilisée » (*đường văn minh*), que le département des Transports et des communications (Doc), conjointement avec le département de la Culture, des sports et du tourisme, souhaitent aujourd'hui adapter à 16 rues de la ville héritée, entre 2013 et 2015 (Trâm Anh, 2013) (carte 37). Les critères qui définissent la rue civilisée sont principalement la fluidité de la circulation, la qualité de l'environnement naturel, l'absence d'ordures sur la voirie et les trottoirs adjacents, l'amélioration de la signalétique – notamment en langue étrangère – et l'éradication du commerce de rue.

Carte 37. La localisation des rues sélectionnées pour le programme d'édification de « rues civilisées » de Hồ Chí Minh Ville (2013-2015)



À l'exception de la rue Trường Sơn, qui dessert l'aéroport, les rues sélectionnées pour ce programme sont toutes situées dans les deux centres historiques de la ville, dont elles structurent une part importante de l'armature. Toutes ces rues ont aujourd'hui une vocation de vitrine, notamment dans le contexte de valorisation touristique et historique des quartiers centraux.

La densité de population et l'absence de foncier disponible rendent les opérations d'urbanisme beaucoup plus complexes dans la ville ancienne, où les autorités ont, dans un premier temps, fondé leur reprise en main du processus d'urbanisation sur un urbanisme réglementaire renouvelé. Cet urbanisme met en avant les « valeurs urbaines » (*giá trị đô thị*), par opposition aux pratiques des « ruraux » (*nhà quê*) – ce dernier terme prenant dans ce cas particulier une connotation très péjorative –, qui doivent à tout prix disparaître

des rues de la ville (Harms, 2011 : 195). La ville est en effet devenue le nouvel emblème de la civilisation, dans un pays qui a récemment fait le choix de l'urbanisation comme vecteur de développement, après plusieurs décennies de dépréciation de la vie urbaine. Cette notion de « valeurs urbaines » est d'autant plus mise en avant que les villes font aujourd'hui face à l'afflux toujours croissant de migrants ruraux, pour des périodes temporaires ou de manière durable. Dans les quartiers hérités, l'édification de la « civilisation urbaine » est alors passée dans un premier temps par le lancement de grandes campagnes de propagande étatiques.

La promotion d'un « mode de vie civilisé » par l'État vietnamien trouve en fait ses ramifications dès la période socialiste, avec le lancement en 1978 à Hà Nội d'une campagne intitulée « Pour un mode de vie civilisé et de nouvelles familles culturelles » (*nếp sống văn minh, gia đình văn hoá mới*) (Koh, 2004a : 351). Comme pour l'ensemble des campagnes de propagande étatiques qui suivirent, il s'agissait de générer l'adhésion de la population et de la convaincre, plus que de mettre en place une approche proprement légaliste. Les affiches de propagande constituent ainsi autant d'appels à la bonne volonté des citadins à appliquer les nouvelles normes proposées par le gouvernement et faire de la ville un lieu de vie agréable et « civilisée ».

L'année 2003 a marqué le retour du thème de l'édification de la ville civilisée au Việt Nam, cette date correspondant à l'année d'accueil par le pays des jeux du sud-est asiatique (les *SEA Games*). Comme tout événement international médiatique, l'accueil de ces jeux fut conçu par les autorités vietnamiennes comme un outil de rayonnement du pays sur la scène régionale et mondiale, et les deux villes où se déroulaient les compétitions sportives – Hà Nội et Hồ Chí Minh Ville – furent appelées à jouer un rôle de vitrine de la modernisation récente du pays[76]. Cette année vit par exemple le commerce de rue très sévèrement réglementé et souvent même banni des rues du centre-ville de Hồ Chí Minh Ville, avant de finalement réapparaître avec vigueur dans les mois qui suivirent l'événement (Harms, 2009 : 195).

Dans un contexte de réaffirmation du thème de la ville civilisée, les quartiers de ruelles firent l'objet d'une campagne spécifique, destinée à édifier des « quartiers culturels » et menée conjointement à l'échelle des blocs (*khu phố*), des ruelles (*hẻm*) et des foyers (*gia đình*). Cette campagne fut cadrée par la décision d'échelle nationale 62/2006/QĐ-BVHTT, qui en précise les enjeux et les modalités d'implantation[77]. Le

[76] Ce rôle de vitrine internationale était d'autant plus recherché qu'à cette date, le Việt Nam était encore candidat à l'intégration de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), à laquelle le pays adhéra en 2007.
[77] Les 3 premiers articles de la décision 62/2006/QĐ-BVHTT précisent que l'ensemble des foyers, des villages et des sous-juridictions urbaines du pays est concerné.

caractère « culturel » d'un quartier est ainsi évalué à partir d'une trentaine de critères qui permettent de préciser le sens donné par les autorités à cette notion.

Le terme de « culture » (*văn hóa*) possède en vietnamien une double signification, telle que peut l'avoir le terme « urbain » dans la langue française, désignant à la fois ce qui est afférant à la ville, mais également un comportement poli et courtois. La liste des critères se divise ainsi en plusieurs thématiques, allant de la lutte contre les « maux sociaux » (drogue, prostitution, jeux d'argent), au respect de l'État-parti (respect de ses lois et de ses représentants locaux ou participation à la vie collective locale par exemple), au respect de l'environnement (soin apporté aux espaces verts, propreté des lieux, absence de dépôt de déchets), et des espaces collectifs (absence d'obstruction de la voie par des pratiques domestiques ou commerçantes) et aux comportements individuels (usage de tenues vestimentaires jugées décentes, langage approprié, respect des voisins, participation à la lutte contre les cambriolages). La synthèse de ces critères d'évaluation est rappelée dans l'ensemble des blocs et quartiers de la ville, par le biais de l'affichage de règlements officiels (ill. 92).

Le martellement de ces normes sociales et les campagnes contre les « fléaux sociaux » témoignent du caractère très englobant du système de contrôle social et du traitement de toute « déviance » dans le contexte politique vietnamien.

Illustration 92. Les règles pour édifier une « rue culturelle »

Le peuple tout entier est uni pour construire un mode de vie culturel

10 règles sur l'hygiène et la civilité dans la rue

1. Il est interdit de jeter des ordures dans l'espace public.

2. Il est interdit de cracher et de faire ses besoins dans la rue et l'espace public.

3. L'état d'ivresse et les troubles de l'ordre sont interdits dans l'espace public.

4. Il est interdit de s'approprier les trottoirs, les parcs et l'espace public pour se loger.

5. Il est interdit de se battre ou de provoquer des nuisances sonores dans la rue et l'espace public.

6. Il est obligatoire de se vêtir décemment dans la rue (il est interdit d'y porter un pyjama ou d'y rester torse nu).

7. Il faut protéger les plantes et les fleurs dans les espaces publics et il faut encourager les riverains à installer des plantes et des fleurs.

8. Il est obligatoire de respecter le code de la route.

9. Il est interdit de s'approprier les trottoirs ou la chaussée pour des activités commerciales, en particulier dans les zones interdites.

10. Il est interdit d'afficher ou de dessiner des publicités et des petites annonces dans l'espace public.

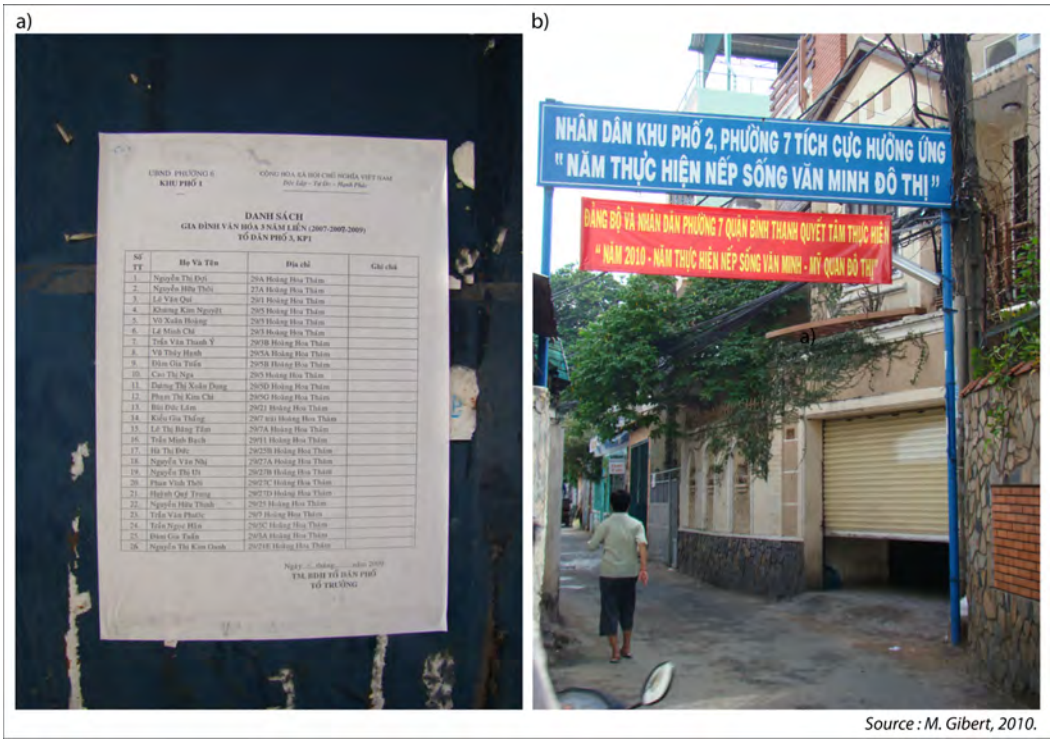
Bloc culturel 1

Source et traduction : M. Gibert, 2009.

L'évaluation du caractère culturel des quartiers est effectuée directement par le chef de l'unité de voisinage (*tổ dân phố*) ou des représentants du sous-district (*phường*), qui sont supposés se rendre annuellement dans chacun des foyers dépendants de leur juridiction et passer au crible le respect de chacun des critères. Les foyers respectant au moins 80 % des critères se voient alors attribuer leur diplôme officiel de « foyer culturel » (*gia đình văn hóa*), cette récompense restant purement honorifique.

Les entretiens avec divers chefs de ruelles de Hồ Chí Minh Ville ont cependant révélé que, bien souvent – et de plus en plus fréquemment quelques années après le lancement de la campagne –, ces derniers se contentaient de distribuer les formulaires d'évaluation aux chefs de foyer, alors chargés d'une auto-évaluation, qui se clôture lors d'une réunion avec l'ensemble des responsables de foyers du voisinage, pour la remise des diplômes. Officiellement, le non-respect d'au moins 80 % des règles aboutit à la destitution du statut de foyer culturel. Cette destitution peut dégrader les relations de voisinage dans la mesure où une ruelle qui comptabilise au moins 80 % de foyers culturels est décrétée « ruelle culturelle » et un bloc qui compte au moins 80 % de ruelles culturelles est décrété « quartier culturel », ce qui se traduit par l'érection de panneaux bleus massifs à l'entrée du quartier précisant que « les habitants contribuent à l'édification d'un quartier culturel » (ill. 93).

Illustration 93. La multiplication des « foyers et blocs culturels » dans les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville



Source : M. Gibert, 2010.

Traduction :

a) La liste des foyers de l'unité de voisinage 3 du bloc 1 du sous-distict 6 ayant été nommés « foyers culturels » durant trois années consécutives en 2007, 2008 et 2009.
b) La population du bloc 2 du sous-district 7 a répondu positivement à « l'année de mise en œuvre d'un mode de vie urbain civilisé »
Le Parti et la population du sous-district 7 du district de Bình Thạnh sont déterminés à participer au programme « L'année 2010 : année pour mettre en œuvre un mode de vie civilisé, pour une ville plus belle ».

La grande majorité des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville est aujourd'hui dotée de ces panneaux bleus, qui constituent par ailleurs l'un des rares marqueurs spatiaux de la délimitation des blocs au sein du sous-district. L'ensemble des ruelles et des blocs où j'ai effectué mes enquêtes est d'ailleurs doté du statut d'espaces « culturels », à l'exception de certaines zones paupérisées du district 6 et du sous-district 1 du district 3. On comprend la relative inefficacité de cette campagne, quand on constate que le fait de ne plus remplir suffisamment de critères les années suivantes n'entraînent pas le retrait du panneau honorifique.

Les agents immobiliers comme les riverains ont par ailleurs été formels durant les entretiens : le statut de « ruelle culturelle » n'entraîne aucune valorisation foncière ou immobilière pour les parcelles riveraines. Seul le chef d'une ruelle culturelle bénéficie d'une forme de reconnaissance de ses supérieurs hiérarchiques, pouvant être utile dans l'évolution de sa carrière. Cette campagne n'a donc aucune valeur légale et le non-respect des critères n'entraîne pas de sanction, si ce n'est dans le cas de la mise à jour de « maux sociaux », considérés comme réellement illégaux. Les autres pratiques, telles que le commerce de ruelles, le port de pyjama par les hommes âgés dans l'espace public ou le non-entretien des éléments de verdure, demeurent largement tolérées et bien souvent pratiquées par le foyer du chef de ruelle lui-même, qui reste avant tout un habitant du quartier, avant d'être une figure de l'autorité.

Dans les entretiens, la population manifeste une relative indifférence à l'égard de ces campagnes de propagande. En revanche, les riverains soutiennent la politique des autorités en matière d'ordre et de sécurité : la peur du cambriolage, dans une ville où les mobilités quotidiennes explosent, constitue un élément redondant dans les entretiens et le fait de vivre dans une ruelle où il n'y a que très peu de problèmes sécuritaires constitue indéniablement une fierté pour les riverains.

On peut considérer cette campagne de propagande menée à l'échelle des quartiers comme un témoignage de la volonté des autorités de replacer ces quartiers historiquement auto-construits sous le contrôle de l'État. Cette réglementation est alors conçue par les autorités de la ville-province comme une étape préliminaire avant la véritable réintégration

de ces quartiers à la ville régulière, par le biais d'opérations d'urbanisme et en particulier des élargissements.

L'échelle locale de ces projets urbains contribue à en faire des leviers stratégiques pour inscrire le processus de modernisation au cœur de la quotidienneté urbaine, au-delà des modèles rêvés mais fortement exclusifs qui émaillent les franges périphériques de la ville. Le projet de renouvellement urbain dans les quartiers de ruelles constitue l'un des symboles les plus forts de la volonté de confrontation de l'urbanisme opérationnel avec la ville héritée. Il témoigne également du fait qu'à Hồ Chí Minh Ville, la modernité urbaine s'invente par des interventions sur la voirie, quelle que soit son échelle d'inscription.

3. Le renouvellement de la voirie au service de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville

Le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville s'inscrit dans un contexte d'interventions généralisées sur la trame viaire de la ville-province, intervenant à différentes échelles. L'ensemble de ces projets répond à un même objectif de construction métropolitaine, allant de pair avec un double processus d'extension des limites de la ville et de progressive verticalisation du bâti, nécessitant tous deux une mise à niveau de la voirie. Dans ce contexte renouvelé, la trame viaire doit alors assurer l'articulation entre la desserte et la mise en réseau d'un territoire métropolitain de plus en plus vaste, et la structuration de la vie locale des quartiers, ce qui met en tension ses fonctions de réseau et de territoire (Charmes *et al*., 2006-2007) :

> « La rue est à la fois un système et l'élément de systèmes plus vastes (quartier, ville…) et c'est de l'articulation de ces espaces emboîtés que dépend la ''bonne santé'' de la rue » (Lévy, 2003 : 806).

Dans une ville où la trame viaire demeure incomplète et le tissu urbain extrêmement dense, la modernisation de la voirie de Hồ Chí Minh Ville implique à la fois la construction de nouvelles voies – en périphérie, en altitude ou en sous-sol – et la mise à niveau de la voirie dans la ville ancienne, parfois au prix de destructions. Ces deux modes d'intervention correspondent généralement à deux échelles d'aménagement métropolitain : il s'agit à la fois d'intégrer la ville-province dans l'ensemble régional qu'elle polarise – et au-delà, dans les circuits nationaux et internationaux – mais également de repenser l'articulation des quartiers de la ville héritée et la desserte des espaces centraux.

3.1. Des voies aux échelles nouvelles en périphérie de la ville héritée

Comme pour les grands projets d'urbanisme, c'est en périphérie de la ville que s'invente une voirie au profil, aux échelles et aux fonctions renouvelées. Cette localisation permet de s'affranchir des logiques d'organisation de la trame viaire et du tissu urbain anciens, et d'implanter des voies directement adaptées à la motorisation des ménages citadins et aux nouvelles échelles d'inscription et de polarisation de la ville-province. Ces voies nouvellement créées en périphérie sont de deux types : il s'agit à la fois de grands axes autoroutiers interprovinciaux, qui permettent d'inscrire la métropole à l'échelle régionale, nationale et internationale, mais également de voies rapides d'échelle intra-provinciale, qui structurent, desservent et connectent les nouvelles zones urbanisées à la ville-centre et aux provinces voisines.

3.1.1. De nouvelles autoroutes d'échelle interprovinciale : construire des corridors de développement métropolitain

Le schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville à l'horizon 2025 – approuvé par le Premier Ministre en 2010[78] – préconise l'intégration de la ville-province à un ensemble régional sud-vietnamien plus vaste et le développement d'un « triangle de croissance », entre Hồ Chí Minh Ville, Biên Hòa et Vũng Tàu. De manière inédite[79], il intègre à son périmètre de planification les provinces limitrophes et couvre une superficie de 30 404 km^2, alors que la ville-province de Hồ Chí Minh n'occupe que 2 095 km^2.

Cette intégration métropolitaine concerne les provinces de Đồng Nai – dont la capitale est la ville au profil industriel de Biên Hòa – de Bình Dương, de Tây Ninh, de Long An et enfin de Bà Rịa-Vũng Tàu, qui offre à l'aire métropolitaine un débouché portuaire direct sur la mer de Chine méridionale. Ces provinces limitrophes accueillent une part importante des sites de production industrielle relevant de l'aire métropolitaine de

[78] C'est en 2006 que le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville confia la mission de réviser le schéma directeur de la ville-province, à horizon 2025, au bureau d'étude japonais Nikken Sekkei. Ce schéma directeur fut approuvé par le Premier ministre en 2010 par la décision 1570/QD-TTg, alors que le précédent schéma directeur, à horizon 2020, datait de 1998. Ce schéma directeur révisé a également bénéficié des commentaires de l'agence d'urbanisme de Lyon, en coopération avec le Paddi, organisme franco-vietnamien dépendant de la coopération décentralisée de la Région Rhône-Alpes et du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville. Dans le cadre de cette recherche, j'ai précocement eu accès à la proposition du cabinet Nikken Sekkei, datée de 2007, dont j'ai pu mettre à jour les données *via* des documents de travail de l'agence d'urbanisme de Lyon, datés de 2009 à 2012.

[79] Cette intégration des provinces voisines au schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville se limite toutefois à une planification spatiale purement indicative et théorique. Pour le moment, aucune structure institutionnelle de mise en œuvre et aucune modalité de gouvernance n'ont par exemple été proposées (Paddi et HIDS, 2011).

Hồ Chí Minh Ville, ce qui explique leur croissance démographique et économique soutenue (carte 38).

Ces relations d'ordre économique sont aujourd'hui formalisées par la planification de « corridors de développement » (*hành lang phát triển*), identifiés comme des axes stratégiques devant fixer les zones industrielles et technologiques, mais également le réseau des villes nouvelles, fonctionnant comme autant de centralités secondaires à l'échelle de la métropole, dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour du centre-ville hérité[80] (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 5-8). L'implantation de ces corridors s'appuie sur le développement d'un réseau autoroutier d'échelle interprovinciale et nationale – avec les autoroutes nord-est 1A et 1K en direction de Hà Nội –, et même internationale avec l'autoroute transasiatique 22 (Xuyên Á), reliant Hồ Chí Minh Ville au Cambodge voisin. L'établissement de ces axes de développement métropolitain doit permettre d'enrayer le processus actuel de mitage résidentiel, échappant à toute planification, et de garantir la préservation d'espaces naturels – notamment les mangroves du district rural de Cần Giờ –, avec la mise en place de « trames vertes » structurées par les canaux et rivières, entre chacun des corridors de développement (carte 38).

Quatre corridors de développement ont été déterminés. Les deux principaux axes sont orientés vers l'est – le long du projet d'axe Long Thành – Dầu Giây, qui part du futur centre des affaires de Thủ Thiêm[81], en complément de l'axe formé par l'autoroute nationale 1 en direction de Hà Nội – et vers le sud – le long de l'axe Nguyễn Hữu Thọ en direction de la zone industrielle de Hiệp Phước, qui doit également accueillir le futur port de Hồ Chí Minh Ville. À ces deux corridors principaux s'ajoutent deux corridors de développement secondaires, en direction du Nord-Ouest – le long de l'autoroute transasiatique 22 (Xuyên Á) allant vers la frontière cambodgienne – et vers le Sud-Ouest et le delta du Mékong – le long de l'axe Nguyễn Văn Linh[82].

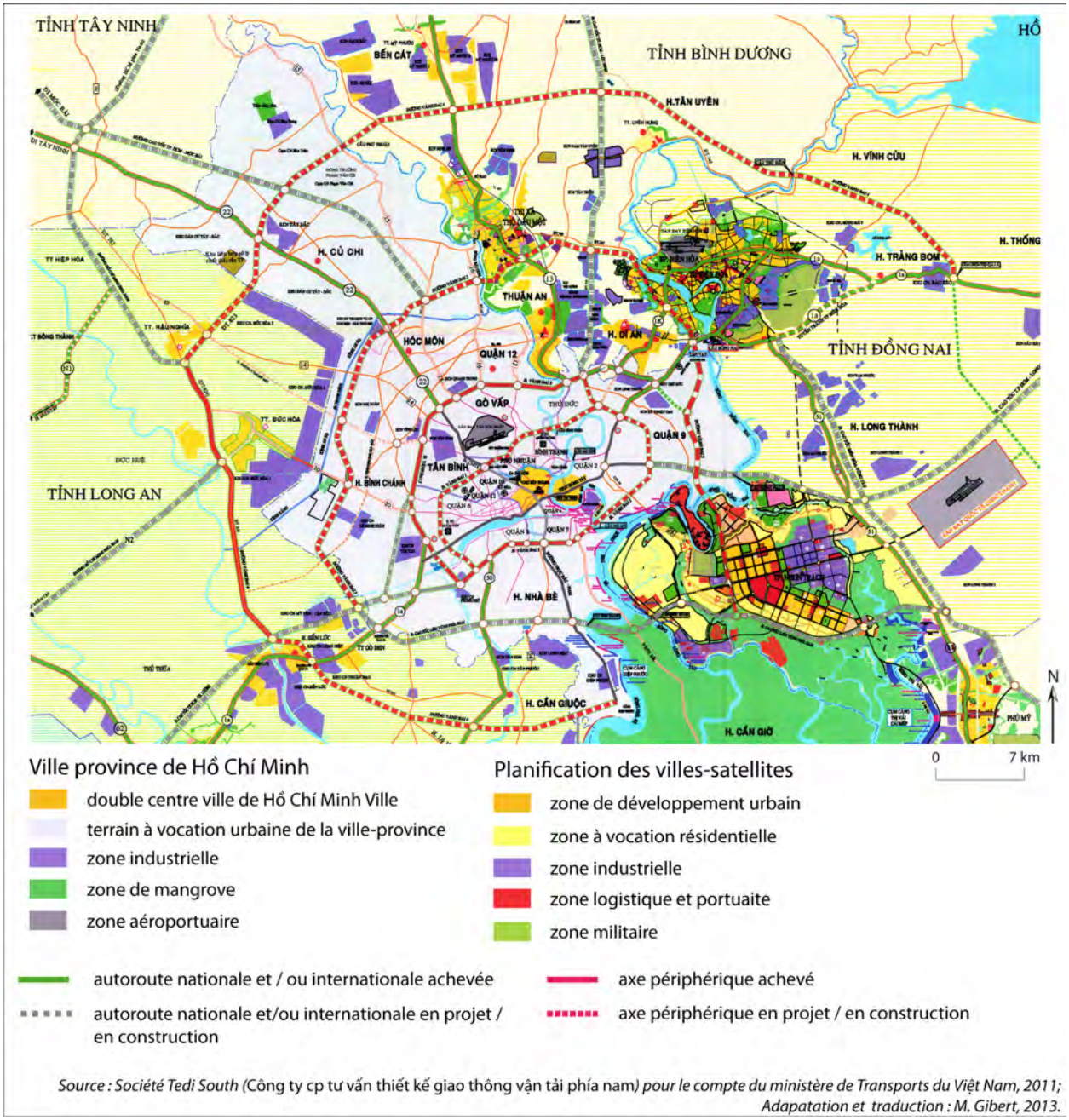
---

[80] Ce modèle de métropole polycentrique rappelle les choix d'aménagement de la municipalité de Shanghai, où trois villes nouvelles principales – Songjiang, Jiading et Luchaogang – et sept villes nouvelles secondaires sont chargées de relayer la ville-centre et s'organisent le long de couloirs de croissance (Sanjuan, 2009 : 52).

[81] Ce corridor de développement doit par ailleurs accueillir le projet du futur aéroport international.

[82] Ces corridors de développement ne correspondent pas à ce qui avait été planifié dans le schéma directeur de 1998, qui n'avait nullement prévu le succès de l'urbanisation de la zone sud de la ville-province, notamment autour de l'axe Nguyễn Văn Linh. Il en va de même avec le développement des grandes activités industrielles dans les districts ruraux de l'ouest, qui n'avait pas été anticipé, alors que le Comité populaire de la ville-province prévoyait un développement industriel centré sur les nouveaux districts urbains de Thủ Đức et du district 9. Les corridors de développement retenus dans le schéma directeur de 2010 constituent donc une entreprise de rattrapage d'un développement urbain et industriel encore guidé par le seul jeu du marché foncier. La mise en œuvre effective de la planification urbaine demeure un enjeu de taille pour les autorités de la ville-province (Paddi et HIDS, 2011).

Carte 38. L'intégration régionale de Hồ Chí Minh Ville à horizon 2020 par de nouveaux axes autoroutiers et la planification de villes-satellites



Source : Société Tedi South (Công ty cp tư vấn thiết kế giao thông vận tải phía nam) pour le compte du ministère de Transports du Việt Nam, 2011; Adapatation et traduction : M. Gibert, 2013.

Hồ Chí Minh Ville est conçue comme une métropole polycentrique, organisée autour de deux pôles centraux : le centre historique – correspondant en grande partie au district 1 et qui concentre principalement des fonctions politiques, commerciales et touristiques – et le futur centre des affaires de Thủ Thiêm, qui lui fait face sur la rive droite du fleuve Sài Gòn et dont le projet en cours d'implantation couvre 712 ha. À ces pôles centraux doivent s'ajouter de nombreuses centralités périphériques, aux profils fonctionnels variés, allant des villes satellites industrielles (comme Biên Hòa, Thủ Dầu Một, ville nouvelle de Bình Dương) aux zones à ambition technopolitaine (comme les ditricts 9 ou de Thủ Đức), aux nouvelles zones urbanisées à profil résidentiel (comme à Phú Mỹ Hưng ou Hóc Môn). Ces nouvelles centralités métropolitaines doivent être reliées entre elles par le biais d'un réseau de huit lignes de métro – dont la première est en chantier actuellement – et par la construction de quatre périphériques autoroutiers, venant compléter les axes autoroutiers radiaux.

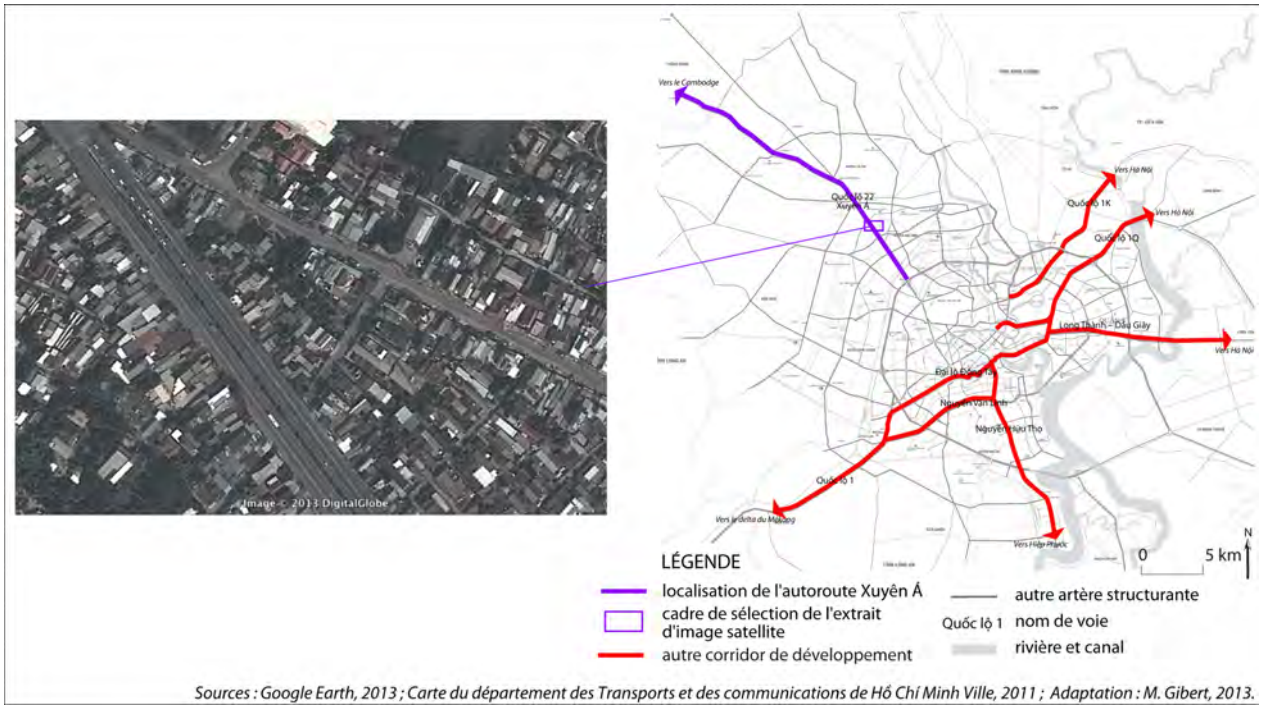
Cet « urbanisme de corridor », structuré dans un premier temps par ces axes autoroutiers, doit être consolidé à terme par l'ajout de lignes de transports en commun à gabarit important (*Urban mass rapid transit system, UMRT*), telles que des lignes de métro[83] et de bus à transit rapide.

Les grandes infrastructures de transport sont au « fondement de la planification métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville » (Tedi South, 2007). Cependant, les axes autoroutiers qui structurent les corridors de développement de Hồ Chí Minh Ville – comme la plupart des autoroutes vietnamiennes – ont la particularité d'être des autoroutes à niveau, loin d'être systématiquement séparées des zones traversées. Ainsi l'autoroute transasiatique 22, Xuyên Á, est-elle à la fois une voie de transit à échelle internationale[84] et une voie de desserte à l'échelle locale des districts de Hồ Chí Minh Ville qu'elle traverse. Les deux chaussées sont certes clairement séparées par un terre-plein central, mais les bas-côtés de l'autoroute sont directement ouverts sur les constructions riveraines (ill. 94); il existe donc de petits carrefours entre l'autoroute et les ruelles adjacentes, ce qui explique une part importante des accidents graves recensés le long de cet axe, notamment dans sa partie intra-urbaine (Harms, 2011 : 155-157). Par ailleurs, dans son analyse anthropologique du district périphérique de Hóc Môn, Erik Harms décrit la pratique fréquente des riverains consistant à rouler à contre-sens sur le bord de l'autoroute, en raison de l'impossibilité de la traverser en dehors de quelques grands carrefours (Harms, 2011 : 161).

[83] Le discours moderniste trouve ainsi un second souffle en Asie aujourd'hui. Le colloque international « Global modernity and Asian urban history », organisé par l'Université nationale de Singapour en septembre 2011, fut l'occasion de souligner le poids spécifique des infrastructures comme marqueurs de la « modernité » urbaine en Asie, où la réalisation d'un réseau de métro apparaît par exemple comme un incontournable pour les villes désirant affirmer un statut métropolitain, ce qui ne fut nullement le cas des métropoles nord-américaines, soulignait le Professeur Jeffrey Wasserstrom (Wasserstrom, 2011).

[84] Construite en 1999 et 2003, l'autoroute transasiatique Xuyên Á est au service de l'intégration régionale du Việt Nam, en reliant Hồ Chí Minh Ville à Phnom Penh et au-delà, à Bangkok. Elle fut mise en place grâce à d'importants travaux réalisés sur l'ancienne voie nationale 22, en partie grâce à un prêt de la Banque asiatique de développement (Bad).

Illustration 94. L'autoroute Xuyên Á, une voie de transit qui joue également le rôle de voie de desserte et de structuration locale



Sources : Google Earth, 2013 ; Carte du département des Transports et des communications de Hồ Chí Minh Ville, 2011 ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

L'autoroute transasiatique 22, qui scinde en deux le sous-district de Tân Thới Nhì du district de Hóc Môn, constitue une centralité à l'échelle locale et accueille de nombreux commerces et cafés sur ses rives. Le rôle structurant de cette autoroute dans le processus d'urbanisation linéaire qu'elle génère est visible sur les images satellites, où l'on peut observer l'alignement du bâti riverain. Ce mode d'insertion des autoroutes dans la ville remet ainsi en cause leur efficacité en tant que voies de transit et témoigne de la persistance caractéristique d'une riveraineté active, quel que soit le type d'axe envisagé au Viêt Nam.

À l'implantation de ces nouvelles autoroutes d'échelle régionale, nationale et internationale s'ajoute la construction de grands axes périphériques, chargés de desservir, de connecter et de structurer les nouvelles zones urbanisées, loties en marge du péricentre de la ville-province.

3.1.2. La réinvention de la trame viaire au service des « nouvelles zones urbanisées »

Les schémas directeurs des nouvelles zones urbanisées (*khu đô thị mới*), à l'image de celui de Phú Mỹ Hưng, sont ordonnancés à partir d'un projet de trame viaire structurant la répartition des fonctions et le lotissement des terrains[85], ce qui contraste avec les modalités de densification des quartiers anciens, où les ruelles constituaient des espaces en creux dans un processus d'urbanisation spontanée (ill. 95).

[85] La planification de la voirie répond en particulier à un souci de valorisation foncière

Illustration 95. Dans les nouvelles zones urbanisées, la trame viaire comme vecteur d'urbanisation

Source : M. Waibel, 2013.

Ces photos de deux récents projets de lotissements – sous forme de maisons compartiments modernisées – ont été prises en 2013, au nord-ouest de la zone de développement A de Phú Mỹ Hưng (carte 36), depuis une tour du projet résidentiel voisin Sky garden. Elles témoignent de la préexistence de la trame viaire au processus de lotissement.

La trame des nouvelles zones d'urbanisation est toujours dominée par un ou deux axes rapides d'au moins quatre voies, au service de la bonne intégration de la zone dans son ensemble provincial et même régional. Ils ont aussi une fonction de centralité à l'échelle du projet, en accueillant sur leurs rives des bâtiments emblématiques et de prestige, notamment des centres commerciaux et des tours.

Dans le cas de Phú Mỹ Hưng, ce rôle est joué par la voie rapide Nguyễn Văn Linh[86] et dans une moindre mesure par l'axe Nguyễn Lương Bằng (carte 36). La photo suivante, issue d'une plaquette de marketing territorial de la Phú Mỹ Hưng Development Corportation témoigne de l'importance symbolique du grand axe Nguyễn Văn Linh dans la mise en avant de la modernité de la nouvelle zone urbanisée (ill. 96). Le gabarit et l'aménagement de cet axe contrastent avec l'étroitesse et la surexploitation des rues héritées du centre-ville.

Dans ces nouvelles zones urbanisées, la voirie est appréhendée dans une vision techniciste – mettant en avant un gabarit aux échelles inédites pour des voies intra-urbaines à Hồ Chí Minh Ville, la fluidité de la desserte et la qualité des connections avec les autres composantes du réseau – mais également dans une vision paysagère, puisqu'il s'agit de mettre en scène les paysages de la modernité à partir de ces artères structurantes.

[86] Cette voie rapide a pour caractéristique d'avoir été conçue comme la colonne vertébrale du projet urbain de Phú Mỹ Hưng, et d'avoir ensuite été reconnue comme corridor de développement métropolitain.

Illustration 96. Nguyễn Văn Linh, une voie rapide au cœur du projet d'urbanisation de Phú Mỹ Hưng

Source : Site officiel de la Phú Mỹ Hưng Development Corporation, 2013.

En revanche, ces nouvelles grandes artères ne sont nullement envisagées dans leur dimension d'espace public. La réglementation des usages y est en effet très stricte et entièrement mise au service de la fluidité du trafic motorisé. Le piéton est invité à déambuler exclusivement dans les centres commerciaux, les espaces de loisirs ou le réseau viaire interne aux zones résidentielles.

Le décryptage des documents de projets invite alors à se demander si les rues de Phú Mỹ Hưng, à l'heure de la mise en place de la « ville civilisée » ne sont pas un modèle de « rues génériques », en référence au modèle de « la ville générique », élaboré par Rem Khoolhaas, pour décrypter la trajectoire des métropoles contemporaines, notamment en Asie-Pacifique (Koolhaas, 1995). Dans ce contexte, la production architecturale et urbaine y devient pur produit de consommation, au service de la valorisation foncière et de l'efficacité des flux de circulation :

> « La Ville Générique est la ville libérée de l'emprise du centre, du carcan de l'identité. La Ville Générique rompt avec ce cycle destructeur de la dépendance : elle n'est rien d'autre qu'un reflet des besoins actuels et des moyens actuels. Elle est la ville sans histoire » (Koolhaas, [1ère éd. 1995] 2011: 49).

Ces créations *ex nihilo* de nouveaux modèles de voies restent cependant circonscrites aux nouvelles zones urbanisées périphériques. Dans la ville ancienne, la réinvention de la voie suppose de composer avec le tissu urbain préexistant.

3.2. Le défi de la rénovation de la voirie héritée

3.2.1. Les ouvrages d'« entrée de ville », nouvelles interfaces métropolitaines

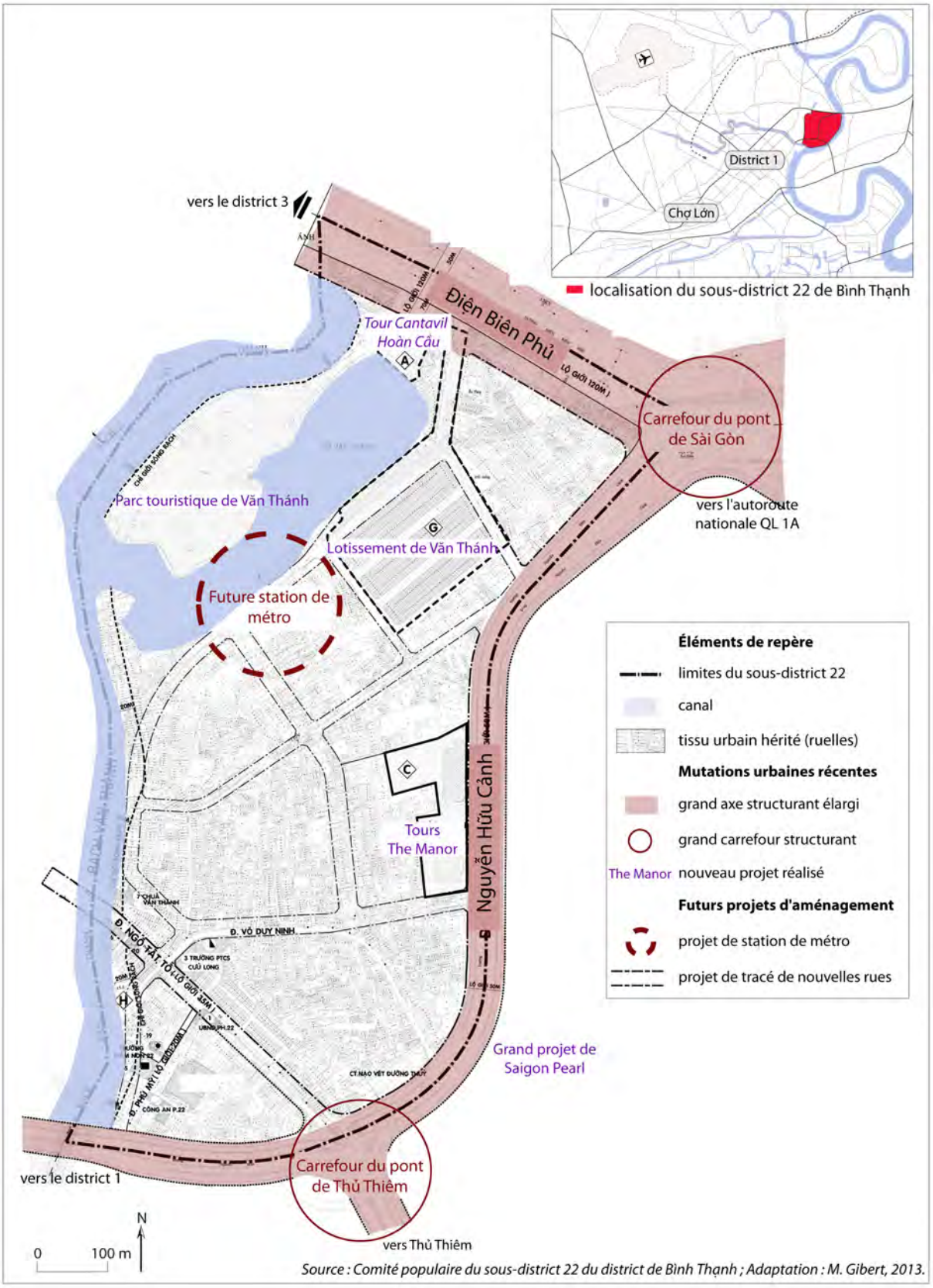
À l'heure où s'imposent de nouvelles limites métropolitaines, les autorités de la ville-province concentrent une part importante de leurs efforts sur le traitement urbanistique et les aménagements d'infrastructures des « entrées de villes » (Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2007 : 5-47), c'est-à-dire les zones à l'interface entre la ville dense héritée et les zones plus nouvellement urbanisées. Ces zones se caractérisent en particulier par leur fonction de carrefour et de mise en contact entre le réseau viaire de la ville historique et les nouveaux réseaux d'échelles métropolitaines et régionales. Ce sont aujourd'hui des zones privilégiées pour l'implantation des futures stations de métro.

Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh constitue un excellent exemple « d'entrée de ville », avec le raccordement de l'axe historique de Điện Biên Phủ – grand axe qui a d'ailleurs bénéficié d'un important élargissement dans sa partie traversant le district de Bình Thạnh – avec le pont de Sài Gòn et au-delà avec l'autoroute nationale 1A (carte 39).

Ce sous-district accueille depuis 2002 le nouveau grand axe de transit Nguyễn Hữu Cảnh[87], le long duquel ont été érigés plusieurs projets résidentiels sous forme de tours – comme les projets Saigon Pearl et The Manor. Depuis 2010, le secteur accueille également le nouveau pont de Thủ Thiêm, desservant la zone du futur centre des affaires de la métropole. Enfin, la zone doit prochainement accueillir une station de métro stratégique sur le parcours de la première ligne de métro de la ville-province – actuellement en chantier – transformant ainsi ce carrefour routier, où se croisent déjà de nombreuses lignes de bus, en carrefour multimodal.

[87] La construction de cette voie rapide, qui relie le pont de Saigon et l'autouroute nationale 1A directement au district historique 1, est restée célèbre pour les malversations et défauts majeurs de construction auxquels elle a donné lieu : cet axe souffre aujourd'hui de graves épisodes d'inondations en saison des pluies en raison d'affaissements.

Carte 39. Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh, un carrefour d'« entrée de ville »



Source : Comité populaire du sous-district 22 du district de Bình Thạnh ; Adaptation : M. Gibert, 2013.

Ce statut d'« entrée de ville » et le début de transformation de la trame viaire sont allés de pair avec de nombreuses opérations de récupération foncière et de déplacement de populations. Les populations vivant dans les quartiers de ruelles héritées proches de ce secteur demeurent donc actuellement dans l'incertitude quant au maintien du tissu hérité de leur quartier et de leurs logements, ce qui en fait un cas particulier dans l'étude des projets d'élargissement de ruelles.

Les autres secteurs de la ville héritée concernés par ce nouveau statut métropolitain d'« entrée de ville » sont principalement la zone sud de l'aéroport Tân Sơn Nhất, dans le district de Tân Binh, mais également les secteurs autour des deux gares routières de la ville (Bến xe miền Tây et Bến xe miền Đông), la jonction entre le district 7 et le district 4, au niveau du pont de Tân Thuận, la jonction entre le district 6 et le district de Bình Tân, notamment autour du carrefour entre le nouveau boulevard Est-Ouest et l'autoroute nationale 1A. Ces entrées de ville correspondent souvent au carrefour entre un axe d'échelle métropolitaine ou nationale et une grande artère structurante du centre-ville hérité ayant déjà bénéficié de travaux de modernisation et d'élargissement. L'élargissement des axes structurants de la ville ancienne constitue en effet un autre volet de l'intervention de la puissance publique sur la voirie.

3.2.2. La politique des grands axes et la rénovation du centre-ville

Avant de généraliser le principe d'élargissement des voies à l'ensemble des rues et ruelles de la ville, ce sont les grands axes structurants du centre et du péricentre qui ont les premiers fait l'objet de projets de rénovation et de mises à niveau de leur gabarit.

Le dernier projet réalisé, et sans doute aussi l'un des plus ambitieux, fut la construction du boulevard Est - Ouest, voie rapide traversant le sud de la ville héritée en longeant l'arroyo chinois, qui permet de relier le tunnel de Thủ Thiêm à l'est et l'autoroute nationale 1A à l'ouest. Ce grand axe doit par ailleurs prochainement accueillir le premier site de bus à transit rapide en site propre (BRT) de Hồ Chí Minh Ville. Ce projet fait suite à l'élargissement de deux autres grands axes, perpendiculaires entre eux et structurants, que sont la rue Điện Biên Phủ et la rue Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa. Ainsi l'entreprise de rénovation de la voirie héritée ne remet-elle nullement en cause la hiérarchie et l'articulation de la trame viaire, mais elle passe exclusivement par des élargissements d'axes existants.

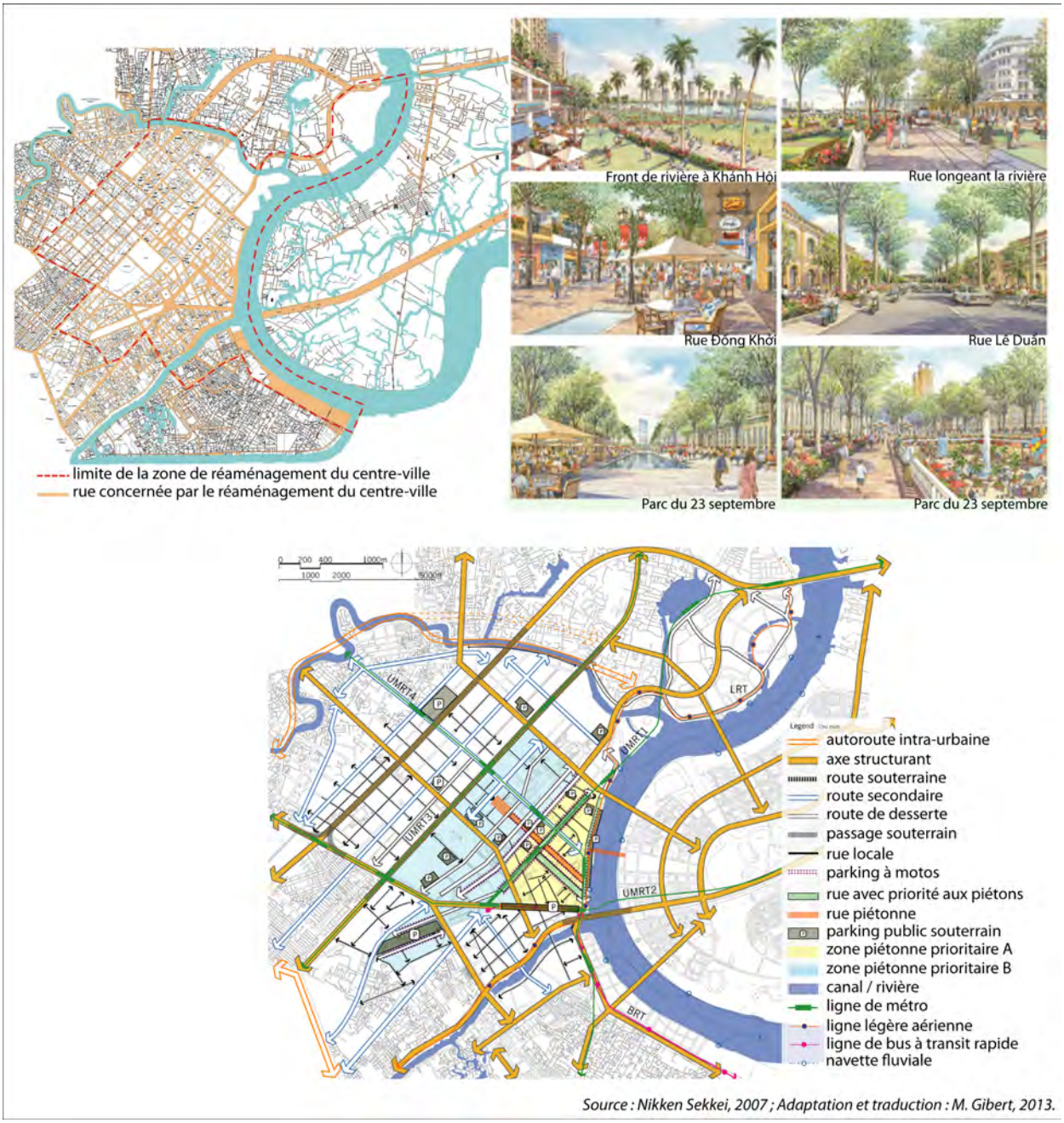
Ces projets d'élargissement, qui ont impliqué le déplacement de très nombreux ménages et de longues et coûteuses procédures de récupération foncière, ont également

donné lieu à un traitement paysager de leur rive[88], principe d'aménagement novateur dans le contexte de Hồ Chí Minh Ville, qui rend compte du statut de vitrine métropolitaine que les autorités ont souhaité donner à ces grands axes centraux[89]. Dans ce sens, le projet de mise à niveau des artères structurantes accompagne l'autre projet métropolitain qu'est le renouvellement urbain du centre historique dans les districts 1, 3 et Bình Thạnh.

Le concours d'appel à projets concernant la rénovation et la mise en valeur du centre historique fut lancé en 2007 et remporté par le cabinet japonais Nikken Sekkei[90]. Dans ce cas précis, la voirie renouvelée n'occupe plus une fonction de transit, mais se dote au contraire de qualités territoriales appropriées à une métrique piétonne. Ce projet participe à l'ambition métropolitaine de valorisation touristique et de patrimonialisation des rues historiques du district 1, comme en témoignent les plans proposés par l'équipe de Nikken Sekkei (ill. 97).

[88] Ce traitement paysager a donné lieu à un atelier de « Design Urbain » du Paddi en 2007.
[89] L'historique de ces projets a fait l'objet de trois entretiens avec Le Minh Triêt, responsable au département des Transports de Hồ Chí Minh Ville, entre décembre 2010 et septembre 2011. Les autres axes qui ont été élargis dernièrement et qui firent l'objet d'une présentation de Le Minh Triêt sont les rues Trương Định, Kinh Dương Vương et Đỗ Quang Đẩu.
[90] Il est intéressant de constater que l'appel à projets pour la rénovation du centre ville fut remporté par le même cabinet japonais Nikken Seikkei, que pour l'élaboration du master plan à horizon 2025.

Illustration 97. La place des rues dans le projet de valorisation du centre-ville historique



Source : Nikken Sekkei, 2007 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

Ce projet de revalorisation et de réaménagement du centre-ville passe par un important travail urbanistique sur le réseau viaire, destiné à accueillir et articuler différents types de mobilités et notamment les mobilités douces et les mobilités collectives. Ce travail sur la voirie passe ainsi par une requalification paysagère et environnementale, avec la multiplication de promenades plantées, notamment le long des artères historiques du centre-ville, comme la rue Đồng Khởi et l'avenue du 23 septembre. Le projet prévoit également la requalification en zone piétonne du front de fleuve qui accueille actuellement une voie rapide. Ce type de projet, novateur dans le contexte de la planification urbaine Hồ Chí Minh Ville, emprunte de nombreux codes à la figure mondialisée du centre-ville métropolitain, cherchant à mettre en valeur son site historique – et notamment les fronts de rivières et de fleuves – et ses bâtiments emblématiques à des fins touristiques et patrimoniales.

Au-delà des enjeux urbains les plus fréquemment mis en avant par les responsables du projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville – lutte contre les embouteillages, les inondations, les incendies et contre l'habitat précaire – ce projet répond également à d'autres enjeux sous-jacents, révélateurs du contexte urbain contemporain au Việt Nam, pays en plein renouvellement législatif. Ainsi les enjeux de valorisation foncière, de régularisation des statuts administratifs des citadins et d'adoption de modes de vie urbains « civilisés et modernes » se retrouvent-ils également au cœur du projet d'élargissement des ruelles.

Ces enjeux croisés révèlent bien le double impératif auquel sont aujourd'hui confrontées les autorités de Hồ Chí Minh Ville : celui de la régularisation d'une ville du Sud à l'histoire chaotique, où la pauvreté urbaine, la variété des statuts administratifs et fonciers des habitants et l'économie informelle demeurent des enjeux de taille, alors que, dans le même temps, il s'agit d'assurer la construction métropolitaine et de répondre aux nouvelles injonctions de compétitivité économique et de développement durable portées par les acteurs internationaux – investisseurs ou acteurs de l'aide publique au développement.

Le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville s'inscrit dans un mouvement généralisé d'interventions sur la trame viaire, qu'il s'agisse de créer et d'aménager de nouvelles voies ou de restructurer et de moderniser des rues anciennes. Il constitue le plus petit échelon d'intervention sur les rues de la ville et le seul à concerner des voies exclusivement dédiées à la desserte locale, avec un statut territorial et une riveraineté maximale. Cependant, tel qu'il est conçu, ce projet ne prend pas en compte la dimension d'espace public et de structuration de la vie locale des ruelles, mais les considère au contraire comme autant d'éléments d'un vaste réseau métropolitain en cours de modernisation.

TROISIÈME PARTIE

Les trajectoires différenciées des ruelles face à la modernité

CHAPITRE 7

Élargir les ruelles de Hồ Chí Minh Ville : jeux d'échelles et jeux d'acteurs

Les immeubles sont à côté les uns des autres. Ils sont alignés. Il est prévu qu'ils soient alignés, c'est une faute grave pour eux quand ils ne sont pas alignés : on dit alors qu'ils sont frappés d'alignement, cela veut dire que l'on est en droit de les démolir, afin de les reconstruire dans l'alignement des autres.

Georges Perec, *Espèce d'espaces,*
Paris, Éd. Galilée, [1ère éd. 1974], 2000, p. 93.

C'est en 1993 que les autorités vietnamiennes validèrent le premier schéma directeur de la période post-coloniale de la ville-province de Hồ Chí Minh. Les projets de modernisation du réseau viaire y occupaient déjà une place centrale et l'élargissement de nombreux axes structurants y avait été programmé – même si la mise en œuvre de ces projets prit souvent plus d'une décennie et que ce schéma directeur ne fut jamais opérationnel.

En accord avec le diagnostic et les propositions de ce schéma directeur, les autorités de districts, qui ont à leur charge la gestion des voies de moins de 12 m de large, lancèrent un vaste programme d'élargissement de la voirie tertiaire de la ville-province, afin de fluidifier le trafic et de sécuriser les quartiers hérités contre les risques d'incendies et d'inondations[1]. Peu médiatisé, ce projet d'urbanisme est à la fois modeste dans ses objectifs – les ruelles, même élargies de plusieurs mètres, conservent une capacité de charge réduite – mais très ambitieux par le périmètre concerné, puisque c'est l'ensemble des ruelles qui doit être élargi. Or ces dernières ne représentent pas moins de 85 % du réseau

[1] Avant la mise en œuvre de ce vaste projet d'élargissement et de modernisation, les districts avaient déjà largement entrepris et financé le bitumage des ruelles.

viaire de la ville-province. La tâche qui incombe aux districts est donc colossale et, plus de 15 ans après le lancement du projet, les réalisations sont encore limitées et les facteurs de blocage demeurent nombreux.

La conduite de ce projet d'élargissement s'inscrit dans un cadre institutionnel en recomposition, marqué par une volonté de décentralisation de gestion – à défaut d'une réelle décentralisation de décision – en faveur de l'échelon des districts. L'analyse du jeu d'acteurs autour de la préparation et de la mise en œuvre des travaux est révélatrice des rapports de force et des tensions entre les différents échelons de gestion urbaine, du Comité populaire de la ville-province aux chefs des îlots de voisinage. Les modalités de financement retenues, impliquant l'adhésion et une importante participation de la population riveraine, font de ce projet un cas d'étude particulièrement éclairant pour mettre à jour la dimension interactionniste des enjeux de pouvoirs locaux à Hồ Chí Minh Ville.

Le cadre institutionnel de la modernisation des ruelles s'est encore complexifié, lorsqu'un projet d'aide au développement, financé et encadré par la Banque mondiale, est venu surimposer un dispositif de réhabilitation urbaine dans une centaine de quartiers de ruelles précarisées de la ville-province, à partir de 2004. Dans ce projet parallèle, parfois vu comme concurrent par les autorités des districts et fauteur de troubles par les comparaisons qu'il offre aux habitants, les ruelles sont traitées de manière intégrée et envisagées comme autant d'éléments de structuration des territoires urbains locaux.

Dans un premier temps, il est intéressant de revenir sur l'évolution des normes du projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, entre le schéma directeur de 1993 et la dernière directive de 2007, avant de préciser ensuite l'organisation institutionnelle du projet. L'analyse des rapports entre les acteurs des différents échelons de gestion urbaine révèle le jeu d'échelles complexe dans lequel les ruelles tendent à s'inscrire aujourd'hui : de territoires locaux, ces dernières sont de plus en plus considérées comme autant d'éléments d'un vaste réseau métropolitain, ce qui impose la mise à niveau de leur gabarit, parfois au détriment des populations riveraines et de leurs activités.

1. Un projet au long cours : des objectifs et un cadrage institutionnel en évolution

L'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville fut envisagé par les autorités vietnamiennes dès 1993, au lendemain de la validation du premier schéma directeur de la ville-province. Cependant, les premières lois de cadrage de ce projet, totalement inadaptées à la situation existante dans les quartiers de ruelles, sont demeurées inopérantes jusqu'à la fin des années 2000. Les normes imposées par ces premières réglementations ont même

contribué à engendrer des situations de blocages fonciers et immobiliers, plaçant de nombreux riverains dans des situations de précarité administrative et financière.

Prenant acte de l'inefficacité de la législation jusqu'alors en vigueur, les autorités de la ville-province ont édicté une nouvelle décision de cadrage en 2007. Elle est venue préciser et moduler les objectifs d'élargissement, en tâchant de mieux prendre en compte les conditions morphologiques et sociales propres à chaque ruelle. La préparation et la mise en œuvre des élargissements furent confiées à la responsabilité des autorités de districts et de sous-districts, chargées de veiller à l'adhésion de la population, qui participe au financement par le jeu de la « socialisation » du projet.

1.1. 1993-2007 : les premières réglementations et leur remise en cause

Lorsqu'on interroge les représentants des Bureaux de gestion urbaine (*Phòng quản lý đô thị*) des districts – en charge de la préparation et de la mise en œuvre des projets d'élargissement des ruelles – ou les représentants du département de la Planification et de l'architecture de la ville-province – qui ont rédigé la décision cadre de 2007 sur les nouvelles normes de gabarit des ruelles –, ces derniers sont bien en peine pour préciser quand le projet d'élargissement a été lancé. Tous s'accordent en revanche sur le fait qu'il y a déjà fort longtemps. Presque vingt ans d'après le recoupement des textes législatifs disponibles, des entretiens avec les acteurs et les riverains, et des articles de presse – notamment ceux publiés en 2007, à l'occasion de l'édiction des nouvelles normes de gabarit.

1.1.1. Un projet remontant aux premiers schémas directeurs de Hồ Chí Minh Ville

La décision 88/2007 sur la nouvelle emprise des ruelles précise en préambule qu'elle vient remplacer deux actes officiels du Comité populaire de la ville-province, édictés en 1994 et 1998[2]. La date de 1994 n'est pas anodine, puisqu'elle fait suite à la validation du tout premier schéma directeur de la ville-province, en janvier 1993[3]. Très ambitieux dans ses

[2] Extrait de la décision 88/2007 : « Cette décision remplace l'acte nº 5546/UB-QLĐT du 23 novembre 1994 du Comité populaire de la ville-province et se substitue aux points 4 et 5 de l'acte nº 3665/UB-QLĐT du 27 septembre 1997 du Comité populaire de la ville-province ». Contrairement à la décision 88, ces deux textes initiaux ne concernent pas spécifiquement la réglementation urbaine des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, mais ils précisent des normes architecturales et urbanistiques plus générales.

[3] Le premier schéma directeur de la période socialiste de la ville de Hà Nội fut validé en 1965 et bénéficia de l'avis d'experts soviétiques (Musil, 2013 : 52-53). Le second schéma directeur de Hà Nội, validé en 1981, fut même l'objet d'une véritable coproduction, puisqu'il a été préparé en Union soviétique, au sein de l'Institut d'urbanisme de Léningrad. En 1986, ce même institut d'urbanisme soviétique commença l'étude d'un schéma directeur pour Hồ Chí Minh Ville, mais cette entreprise connut un coup d'arrêt en 1991, avec la fin de l'aide

projections et peu opérationnel, ce schéma directeur ne fut jamais mis en œuvre, mais il symbolise la volonté de reprise en main des autorités de la ville-province sur le développement urbain, dans le cadre des réformes du Renouveau initiées en 1986. Ce schéma directeur fut conçu comme une projection rêvée et les cartes qui l'accompagnent ne différencient nullement les aménagements envisagés des aménagements existants, compromettant alors toute perspective de mise en application[4]. Cette remarque vaut également pour les premiers textes juridiques prévoyant des élargissements de rues ou de ruelles : ils projetaient des normes rêvées pour le gabarit des différents éléments de la voirie, sans jamais prendre en compte la situation existante dans la ville ancienne. Cette manière de procéder fut source de nombreux blocages.

Le premier schéma directeur prévoyait l'élargissement de nombreuses rues de Hồ Chí Minh Ville, par le biais des fascicules annexes B et C, diffusés en 1996[5], accompagnés d'un décret d'approbation daté de 1995 (Burlat, 2001 : 205). Ces fascicules présentaient des tableaux organisés par district, avec le nouveau gabarit envisagé pour chacune des rues principales[6]. Le cas des ruelles n'est pas abordé dans ce document, puisque les rues de moins de 12 m de large relèvent directement de l'autorité des districts[7] (Huy Thịnh, 2013). Cependant, la réflexion menée autour de la trop faible emprise de la voirie dans la ville-province, qui justifie les projets d'élargissement des rues prévues dans le schéma directeur, a également abouti à l'idée d'un nécessaire élargissement des ruelles. Un entretien avec Nguyễn Trần Hãi, directeur de la Commission d'indemnisation pour les procédures de récupération foncière dans le district de Phú Nhuận (*Ban bồi thường giải phóng mặt bằng*), a permis de préciser les étapes et débats préliminaires sur le projet d'élargissement des ruelles.

---

soviétique envers le Việt Nam. Malgré tout, le schéma directeur à horizon 2000, finalement adopté en 1993, fut fortement emprunt des apports de la collaboration soviétique (Burlat, 2001 : 198).

[4] Le schéma directeur de 1993 se présente sous la forme d'une compilation de documents – un ensemble de textes, d'études et de cartes – qui n'a jamais donné lieu à une publication unifiée en bonne et due forme. On peut néanmoins retrouver certaines cartes qui le composent dans un fascicule daté de 1989, publié à l'occasion d'un atelier sur le logement à Hồ Chí Minh Ville, organisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (Escap) de l'Organisation des Nations unies.

[5] La date de 1996 correspond à la publication du schéma directeur validé en 1993, à l'occasion de la validation des plans d'aménagements détaillés des districts.

[6] Ce tableau prévoyait déjà le très important élargissement de la rue Điện Biên Phủ, avec un futur gabarit de 120 m de large dans la portion traversant le district de Bình Thạnh.

[7] Cette norme arbitraire qui définit une ruelle comme toute rue de moins de 12 m de large date de règlements des années 1980, notamment le document 20 TCN-104 de 1983 sur les « normes techniques pour la conception des rues et des places en milieu urbain » et le document TCVN-4449 de 1987 sur les « standards et les normes de planification du bâti en milieu urbain ».

Nguyễn Trần Hãi, directeur de la Commission d'indemnisation pour les procédures de récupération foncière dans le district de Phú Nhuận, le 9 juin 2010

« L'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, c'est une longue histoire… Cela remonte à l'année 1993, je dirais. À cette date, les autorités du Comité populaire ont procédé à l'estimation de l'emprise totale de la voirie par rapport à la superficie de la ville-province et ont pris la mesure de la faiblesse du résultat : à peine 3 %, avec une part considérable représentée par les ruelles. Suite à cela, le Comité populaire a validé un premier texte officiel en 1994, prévoyant l'élargissement systématique de toutes les ruelles de la ville-province. Dans un premier temps, les responsables de districts ont été chargés de recenser toutes les ruelles de leur juridiction, car ces dernières échappaient largement à la connaissance des autorités et n'étaient pas systématiquement représentées sur les cadastres disponibles.

C'est à ce moment-là que les ruelles ont eu un numéro d'identification officiel. Ce numéro a été affiché sur un panneau bleu à l'entrée de chaque ruelle, accompagné du gabarit envisagé après l'élargissement. Ces panneaux sont toujours présents aujourd'hui, et même si les normes d'élargissement ont été revues à la baisse depuis les années 1990, ce sont toujours ces projections initiales qui sont affichées dans l'espace urbain. Ces panneaux sont très importants, ils ont été conçus pour avoir une valeur juridique : lors de toute nouvelle construction, ou lors de l'achat d'une maison dans la ruelle, les riverains ne sont reconnus propriétaires que de la partie du bien immobilier qui n'interfère pas avec le futur gabarit de la ruelle. Cette décision a fait l'objet de grandes inquiétudes dans la population, surtout que le texte officiel de 1994 prévoyait des élargissements vraiment très importants. Par exemple des panneaux à l'entrée de passages de 1,5 m de large pouvaient indiquer une future largeur de 6 m. »

Les observations de terrain confirment le caractère radical de certains des élargissements envisagés dans les années 1990 (ill. 98), ce qui aurait alors impliqué la destruction de nombreuses habitations riveraines et le déplacement de leurs occupants.

Illustration 98. Des normes d'élargissement ne prenant pas en compte la réalité des quartiers, des exemples dans les districts 3 et 10

Sources : M. Gibert, 2009 ; Kinh Tế Sai Gòn Online, *2012.*

Traduction des panneaux :

Ruelle 235
Largeur : 6 m

Ruelle 958
Largeur : 10 m

Les déplacements de population à prévoir constituèrent le facteur de blocage le plus évident pour la mise en œuvre de ce projet. À cette période, les districts n'avaient en effet ni les ressources institutionnelles, ni les moyens financiers pour entreprendre de telles opérations dans des quartiers extrêmement denses, où l'ensemble de la population était loin de posséder des titres de propriété en règle. Aucun chantier d'élargissement ne fut alors entrepris à cette période.

1.1.2. Dans l'attente des élargissements : des situations d'incertitude foncière

En dépit de son caractère inopérant, le texte officiel 5546/UB-QLĐT de 1994 avait néanmoins une valeur légale : lors de la vente d'une maison, ou au moment d'obtenir un permis de construire nécessaire au démarrage de travaux, les habitants devaient officiellement reconnaître la perte de la partie de leur terrain empiétant sur la future largeur de la ruelle. Quand bien même aucun chantier d'élargissement ne fut lancé dans les quartiers de ruelles à cette période, cette disposition juridique a été source de très nombreuses difficultés pour les riverains et de blocages pour la mise aux normes des quartiers anciens.

Redoutant la perte d'un partie de leur terrain, les riverains ont en effet souvent évité d'officialiser leur achat immobilier ou la réalisation de travaux, de peur d'avoir à mettre à

jour leur « livret rose » sur leur propriété immobilière et de se voir officiellement amputer d'une partie de leur bien, ce qui fut évoqué lors de différents entretiens avec des propriétaires.

La propriétaire d'une maison dans une ruelle du sous-district 7 de Bình Thạnh, le 23 septembre 2011

« Mon mari et moi avons acheté cette maison en 1989. Elle fait 40 m^2. En 1997, nous souhaitions y effectuer des travaux pour ajouter un étage et des balcons sur la façade, car la famille s'est agrandie. Nous sommes quatre avec nos enfants et nous hébergeons aussi deux nièces de mon mari. Mais nous n'avons jamais osé faire les démarches, car des voisins et le chef de ruelle nous ont dit que, pour cela, il fallait passer par les autorités du district et qu'elles auraient voulu changer les données sur notre titre de propriété. On aurait perdu plus de 3 m sur l'avant, or notre maison n'est pas très profonde, 9 m environ. Avec une maison de seulement 6 m de profondeur, non seulement ce n'était plus possible d'ajouter un étage mais cela devenait même difficile pour vivre tous les six.

On a décidé d'attendre que les travaux soient réalisés dans la ruelle pour bénéficier des indemnités officielles et voir de combien la ruelle allait vraiment être élargie, car, 6 m de large, c'est vraiment beaucoup pour une petite ruelle comme celle-là et on s'est dit que, peut-être, le chef de l'unité de voisinage pourrait négocier un élargissement de 1 m seulement. Mais, depuis, il ne s'est jamais rien passé. Pas d'annonce de travaux, rien. Alors on ne peut toujours pas agrandir la maison, le problème reste le même après toutes ces années. On a pensé à la vendre, mais c'est le même problème, car les autorités ne voudront pas reconnaître officiellement la vente d'une superficie de 40 m^2 et, avec la somme perçue pour une maison avec 3 m de moins à l'avant, jamais on ne pourra racheter une maison convenable pour la famille. On est bloqué. Pour le moment, on a donc juste ajouté un balcon à l'étage, sans demander d'autorisation, il y a deux ou trois ans. Je ne crois pas que cela nous cause des soucis, car nous ne sommes pas les seuls dans la ruelle dans ce cas et cela devenait vraiment nécessaire. »

La situation de blocage relatée par cette propriétaire est fréquemment dénoncée dans la presse (Văn Thông, 2010). Cependant, lors de la réalisation de petits travaux, les habitants réussissent généralement à négocier avec les autorités de district pour ne pas mettre à jour leur titre de propriété. Il arrive également que les autorités locales délivrent des permis de travaux temporaires, ne pouvant cependant pas donner lieu à indemnisation en cas de procédure de récupération foncière (Trần Thanh Bình, 2007). La négociation est en revanche plus complexe en cas de vente du bien immobilier, d'autant plus après 1997, année de l'édiction d'un nouveau règlement, venu confirmer le projet d'élargissement des

ruelles par le Comité populaire. Ce nouvel acte officiel fut concomitant de la validation d'un nouveau schéma directeur pour la ville-province[8].

L'acte 3665/UB-QLĐT du 27 septembre 1997 – qui s'appuie sur un nouveau code de la construction validé en décembre 1996[9] – n'est toujours pas propre à l'aménagement des ruelles, mais les articles 4 et 5 leur sont consacrés. Les ruelles y sont indifférenciées : aucune distinction n'est par exemple effectuée entre les ruelles principales, les ruelles secondaires ou les petites impasses. Ce document officiel précise qu'aucune ruelle de la ville ne devra être inférieure à 4,5 m de large, sauf, de manière exceptionnelle pour les ruelles faisant moins de 25 m de long, pour lesquelles une largeur minimale de 4 m peut être envisagée. Ce règlement prévoit également l'élargissement des carrefours de ruelles, impliquant la récupération de portions de terrains dans les angles des parcelles riveraines. Les nouvelles largeurs envisagées pour les ruelles ne tiennent pas compte de la largeur des ruelles existantes et de la réalité morphologique et sociale des quartiers. Par ailleurs, ce document ne précise toujours pas les modalités de financement d'un tel projet, compromettant alors sa mise en œuvre. Pas plus que le texte officiel de 1994, ce nouveau règlement ne permit donc l'implantation des projets d'élargissement. Il contribua même à accentuer certains blocages.

S'il n'apporte pas d'éléments nouveaux sur les modalités de mise en œuvre des élargissements, ce texte confirme en revanche la volonté des autorités de la ville-province d'élargir l'ensemble des ruelles de la ville. Cette réaffirmation du projet a rendu complexes les tentatives de négociations des riverains avec leurs autorités de district : obtenir un permis de construire pour réaliser des travaux impliquait nécessairement la remise en cause systématique du titre de propriété sur l'ensemble de la parcelle. Le problème se posa de manière critique dans les quartiers les plus récemment auto-construits, où de très nombreux habitants n'avaient pas de titre de propriété en bonne et due forme. Les riverains furent donc confrontés à un dilemme, relaté par monsieur Minh, résidant dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh.

Monsieur Minh, résidant dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh, le 4 septembre 2011

« Cette partie du quartier, à proximité du canal, est plus récente que les abords directs de la rue Võ Duy Ninh. On est venu s'y installer vers 1995, en même temps

[8] Alors que les schémas directeurs sont initialement conçus pour une durée de cinq ans, le schéma directeur de 1993 fut mis en révision par le Premier ministre dès la fin de l'année 1995 et la nouvelle version, à horizon 2020, fut achevée en 1997 et validée en 1998 par le Premier ministre.

[9] Le code national de la construction 682/BXD-CSXD fut adoptée le 14 décembre 1996 et complété par le règlement 1102/BXD-KTQH, propre à son application à Hồ Chí Minh Ville, le 25 août 1997.

que d'autres dizaines de familles, en provenance de différentes provinces du delta du Mékong. Notre ruelle est une impasse, elle n'a pas été planifiée, elle est simplement apparue quand on a construit nos logements. Depuis, on a tous effectué des travaux sur nos maisons et ce sont souvent les mêmes familles qui vivent ici depuis notre arrivée. J'ai un travail fixe comme employé de bureau à quelques minutes en moto, mes enfants ont grandi ici et on aimerait bien obtenir un certificat de propriété pour la maison et le terrain. Je pense que c'est possible, car on vit ici depuis plus de 15 ans, on connaît bien le chef de ruelle, et on est apprécié dans le quartier, j'ai déjà vu des cas de régularisation.

Mais, le problème, c'est le panneau bleu au bout de notre impasse, qui indique une largeur qui n'a rien à voir avec la réalité. Cette nouvelle largeur empiète presque sur la totalité de notre maison. Alors à cause de ça, c'est impossible d'obtenir les papiers. C'est terrible, car on redoute d'être expulsés un jour sans aucune compensation et, du coup, aujourd'hui, je n'ai plus envie d'investir dans l'amélioration de notre maison, car on peut tout perdre vous comprenez.

Ici, il y a souvent des dégâts dus aux inondations, alors j'aimerais bien par exemple surélever la maison, mais ce sont des travaux assez coûteux et ça m'ennuie de dépenser nos économies sans savoir si un jour on va devoir partir. Je ne sais pas quoi penser. Cela fait tellement longtemps qu'il y a ce projet et il ne se passe rien. Même le chef de ruelle n'est pas au courant et puis on est au moins 35 familles dans le même cas ici. On attend et j'espère qu'un jour je pourrai avoir un vrai titre de propriété, car, cette maison, je l'ai construite et améliorée moi-même au fil du temps. Je pourrai la vendre, mais une maison sans titre de propriété, ça n'a vraiment pas beaucoup de valeur. »

Le texte 3665 de 1997 ne remit pas en cause les normes d'élargissement prévues dès 1994 et ne permit toujours aucune réalisation concrète. La presse continua ainsi de relater les cas problématiques de ruelles dont l'élargissement était « en suspens » (*hẻm treo*) depuis plus de 10 ans (Minh Ngoc, 2008 ; Cẩm Tú, 2010 ; Đình Phú, 2012). Face au caractère inopérant de ces premières décisions, les membres du département de la Planification et de l'architecture (Dupa) de la ville-province furent chargés par le Comité populaire de la ville-province de proposer un nouveau texte de cadrage.

Nguyễn Trọng Hòa, directeur de ce département en 2007, a livré son analyse sur les facteurs d'échec dans la mise en œuvre du projet dans un entretien au journal *Thanh Niên* daté du 15 octobre 2006, à la veille de la publication de la nouvelle décision de cadrage préparée par son département. Il explique que le facteur de blocage le plus grave est lié à l'incompréhension et la méfiance de la population envers le projet (*Thanh Niên*, 2006). Les propriétaires concernés ne voient en effet aucun intérêt au projet et ne comprennent pas en fonction de quel critère les nouveaux gabarits ont été fixés.

L'absence de prise en compte des situations locales a conduit à des choix illogiques en matière d'urbanisme, reconnaît M. Hòa. Selon lui, la norme d'une largeur minimum de

4 m imposée à toutes les ruelles – y compris les simples petits passages sans issue – n'était ni réaliste, ni nécessaire. L'absence de cadastre à jour, dont les données seraient acceptées par l'ensemble de la population et les autorités de quartier, constitue par ailleurs un grave problème pour envisager la mise en œuvre de tout projet de rénovation urbaine à Hồ Chí Minh Ville.

Le directeur du département de la Planification et de l'architecture conclut son analyse sur la situation d'urgence dans laquelle se trouvent les quartiers confrontés à ces projets en suspens, d'autant que durant cette décennie, les riverains ont continué à densifier les parcelles riveraines, à subdiviser leur bien immobilier ou à l'agrandir, en dehors de toute autorisation, rendant la situation d'autant plus inextricable et les règlements de 1994 et 1997 inopérants. La régularisation des riverains constitue donc un enjeu majeur. Selon le département de la Planification et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville, au moins 300 000 foyers seraient concernés (Trần Thanh Bình, 2007).

Nguyễn Trọng Hòa explique que c'est précisément sur ces facteurs de blocage que son équipe a travaillé pour permettre une mise en œuvre rapide des élargissements. Les questions du financement et de la responsabilité de la conduite du projet ont également été au cœur de la réflexion.

1.2. La décision 88/2007 : un renouveau des objectifs et des méthodes

Prenant acte des facteurs de blocage, la décision 88/2007/QĐ-UBND[10] propose une réglementation plus détaillée que les textes officiels précédents et se consacre exclusivement aux ruelles des quartiers résidentiels existants (*đường hẻm trong các khu dân cư hiện hữu thuộc địa bàn thành phố*)[11].

1.2.1. Des objectifs d'élargissement différenciés selon les types de ruelles

Ce document de cadrage commence par l'identification de quatre différents types de ruelles : les ruelles principales (*hẻm chính*), qui sont directement reliées à une rue ; les ruelles secondaires (*hẻm nhánh*), ouvrant sur les ruelles principales ; les ruelles en impasse (*hẻm cụt*) et enfin les passages en commun (*lối đi chung*), qui correspondent aux impasses

[10] Cette décision fut soumise par le département d'Urbanisme et d'architecture de Hồ Chí Minh Ville le 20 juin 2007 et validée par le Comité populaire de la ville-province le 4 juillet 2007. Les nouvelles normes édictées ont également ont été prévues en coordination avec le département de Lutte contre les incendies de Hồ Chí Minh Ville. Le texte traduit en français de cette directive figure en annexe.

[11] En effet, les nouveaux quartiers urbanisés (*khu đô thị mới*) ne sont pas concernés par cette décision. Ce type de lotissement ne doit en effet comporter aucune ruelle d'une largeur inférieure à 10 m.

étroites le long desquelles vivent un nombre limité de foyers[12]. À chacun de ces types de ruelles correspond alors un objectif d'élargissement différencié. Ces objectifs demeurent de l'ordre de la préconisation et sont négociables, en fonction des situations locales, comme en témoignent les nombreuses notes complémentaires accompagnant les normes édictées dans l'article 4 de la décision (tab. 10).

Le critère de la largeur minimale de 4 m a également été abandonné : le texte de 2007 recommande de restreindre au maximum le nombre de ruelles inférieures à 3,5 m de large, mais il autorise la présence de passages en commun plus étroits, pouvant descendre jusqu'à 2 m de large. Les gabarits préconisés sont également modulés selon la longueur de chacune des ruelles et l'importance de la circulation de transit qu'elles accueillent, ainsi que leur localisation dans la ville. Les ruelles secondaires des districts centraux les plus denses se voient par exemple préconiser des gabarits majorés de 0,5 mètre par rapport aux ruelles des districts périphériques[13].

L'objectif principal des élargissements étant de permettre le passage de véhicules motorisés à quatre roues – et en particulier les voitures de pompier –, l'article 5.1 de la décision précise par ailleurs que, dans le cas des ruelles en impasse de plus de 150 m de long, il faut – dans la mesure du possible – veiller à aménager une zone en fond d'impasse où les véhicules peuvent effectuer un demi-tour :

> « - Si cette zone en fond d'impasse est de forme triangulaire, chacun des côtés devra faire au moins 7 m.
> - Si cette zone en fond d'impasse est de forme carrée, chacun des côtés devra faire au moins 12 m.
> - Si cette zone en fond d'impasse est de forme circulaire, son rayon devra faire au moins 10 m.
> Dans le cas des secteurs résidentiels qui ne possèdent pas la superficie disponible suffisante pour appliquer ces solutions, il faut veiller à aménager une/des impasse(s) perpendiculaire(s) au fond de la ruelle pour créer une/des intersection(s) large(s), de plus de 3,5 m avec des angles arrondis d'un rayon de 5 m minimum permettant aux quatre roues de faire demi-tour ».
>
> Source : 88/2007/QĐ-UBND, article 5.1.

Dans l'article 5.5, un aménagement des intersections est également prévu pour toutes les ruelles supérieures à 4 m de large et les ruelles principales débouchant sur une rue. La solution préconisée consiste à prévoir un arrondissement des angles, en récupérant des portions de parcelles riveraines.

---

[12] Ce type de petit passage est souvent créé lors de la division d'une parcelle par les propriétaires.
[13] Les district concernés par cette préconisation sont les suivants : districts 1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, Bình Thạnh, Tân Bình, Tân Phú, Gò Vấp et Phú Nhuận.

Tableau 10. Les normes proposées pour le futur gabarit des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, d'après la décision 88 de 2007

Type de ruelle	Longueur de la ruelle (en m)	Largeur minimale préconisée (en m)	Notes supplémentaires
Ruelle principale		6	La largeur peut être abaissée jusqu'à 4,5 m sur décision du Comité populaire de district
Ruelle secondaire et Impasse	< 25	3,5	Si des poteaux électriques sont présents dans la ruelle, on veillera à majorer sa largeur de 0,5 m
	25 - 50	4	
	50 - 100	4,5	Si la ruelle dessert une zone résidentielle avec une densité supérieure à 300 hab./ha, on veillera à majorer sa largeur de 0,5 m
	100 - 200	5	
	> 200	6	
Passage commun		3,5	La largeur peut être abaissée jusqu'à 2 m, s'il y a consensus entre les riverains

Source : décision 88/2007/QĐ-UBND ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Au-delà des normes concernant le gabarit de la voirie au sens strict, l'article 6 de la décision 88/2007 précise également quelques normes de construction pour le bâti résidentiel riverain. La construction d'un garage souterrain peut par exemple être envisagé dans les ruelles de plus de 6 m de large (article 6.1), si les manœuvres d'entrée et de sortie ne compromettent pas la circulation dans la ruelle. Il est par ailleurs dorénavant interdit aux riverains d'ajouter une cour ou un parking à moto à l'avant de leur maison, si ces ajouts sont amenés à dépasser sur la future emprise de la ruelle (article 6.3).

1.2.2. Des plans d'élargissement adaptés à chaque district

Les nouvelles normes cherchent à limiter au maximum les déplacements forcés de populations riveraines et sont présentées comme un juste arbitrage entre les intérêts individuels des résidants et l'intérêt général, comme le précise Nguyễn Trọng Hòa dans ses déclarations à la presse en 2006 (*Thanh Niên*, 2006). Il est ainsi prévu que ces normes générales, édictées à l'échelle de la ville-province, fassent l'objet d'une adaptation par les autorités de chacun des districts, en fonction de la situation locale.

Avant toute annonce des nouvelles normes aux riverains, les autorités de district sont chargées d'éditer un cadastre mis à jour – à l'échelle fine de 1/1 000^{e}, 1/500^{e} ou 1/200^{e} – rendant compte de la situation locale avec précision, ainsi qu'un plan détaillé présentant la future largeur prévue pour chacune des ruelles du district aux mêmes échelles, le tout accompagné d'un tableau de synthèse des ruelles concernées par les élargissements.

Nguyễn Trần Hãi assure que les responsables de district sont à la recherche du meilleur compromis possible avec les habitants (enquête du 9 juin 2010). Il explique que, si la perte de l'avant du terrain vient à compromettre l'habitabilité du logement, les autorités locales peuvent, à titre exceptionnel, autoriser l'ajout d'un étage, afin que la superficie de la maison soit compensée. Mais il reconnaît que cette solution n'est pas toujours possible, notamment pour les maisons localisées dans les intersections.

Les autorités du district de Phú Nhuận m'ont communiqué le tableau prévisionnel des élargissements programmés dans le sous-district 13, tenant compte des nouvelles prérogatives de la décision 88/2007 (tab. 11). Ce tableau officiel témoigne du réajustement du gabarit des ruelles envisagé entre les décisions des années 1990 et celle de 2007. Il révèle par ailleurs que, dans de nombreux cas – notamment pour les ruelles en impasse, ou avec de petite longueur –, les élargissements prévus consistent simplement à homogénéiser la largeur de la ruelle sur toute sa longueur. Le projet d'élargissement vise en effet l'alignement des façades, comme le rappelle l'article 3.6.

Le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville reste très ambitieux par le nombre de ruelles concernées, estimées à plusieurs centaines par district (Trần Thanh Bình, 2007 ; Huy Thịnh, 2013).

Tableau 11. La révision des normes d'élargissement dans le sous-district 13 de Phú Nhuận suite à la décision 88/2007

Ruelle n°	Nouveau nom de la ruelle	Ancien nom de la ruelle	élargissement du numéro...	au numéro...	Ancien gabarit prévu en m	Nouveau gabarit prévu en m	Nouvelle ruelle à élargir en m	Longueur en m	Largeur actuelle en moyenne en m
	Nguyễn Kiệm								
67	Hẻm 413	413	411	413/30	6	5		125	3.0 – 3.6
68	Hẻm 429/27	429/27	429/27	fond d'impasse	4	3		30	1.7 – 30
69	Hẻm 479/3	479/3	479/3	479/3E			2	36	1.6 – 2.0
	Chiến Thắng								
70	Hẻm 40/2	40/2	40/2	40/22			3	80	1.3 – 1.9
	Trần Khắc Chân								
71	Hẻm 38	94/105	38	38/12	4	3		45	2.0 – 3.0
72	Hẻm 148/19	148/19	148/19	154/37			3	8	1.3 – 1.7
	Đỗ Tấn Phong								
73	Hẻm 50A	216A	50A/1	50A/16B	6	5		50	2.2 – 3.2
74	Hẻm 50A/45	216A/42	50A/45	50A/75	6	5	3	80	1.7 – 2.3
75	Hẻm 50A/34	216A/42/13	50A/34	429/51				13	1.9
76	Hẻm 96/1	258	96/1	96/36	4	3		40	2.2 – 3.5
	Sous-district 13								
	Lê Văn Sỹ								
77	Hẻm 30/2		33/2	fond d'impasse			2,0	28	1 – 1.75
78	Hẻm 33/4	33/4	33/4	33/4/7	4,0	3,0		25	1.7 – 3
79	Hẻm 63/35	63/35	63/35	63/39	4,0	3,0		30	1.9 – 3.4
80	Hẻm 95/17	95/17	95/17	fond d'impasse	4.0	3.0		25	3
81	Hẻm 115/25	115/25	115/25	fond d'impasse	4.0	3.0		25	2.1 – 4
82	Hẻm 115/41/9		115/41/9	fond d'impasse			3,0	17	1.8 – 2.3
83	Hẻm 115/81	115/81	115/81	fond d'impasse	3,0	2,0		20	1- 2
84	Hẻm 115/91/8		115/91/8	fond d'impasse			3,0	8	1.4 – 2.2
85	Hẻm 115/114		115/114A	fond d'impasse			3,0	20	1.7 – 2.6
86	Hẻm 115/132/6		115/132/6	fond d'impasse			2,0	17	1
87	Hẻm 115/132/22		115/132/22	fond d'impasse			3,0	37	2.1 – 3.4
88	Hẻm 115/132/17	115/152	115/132/17	Hẻm 115/134	4,0	3,0		25	2.5 – 2.8
89	Hẻm 137/32/20		137/32/20	fond d'impasse	3,0	2,0		25	1.1 – 1.9
	Huỳnh Văn Bánh								
90	Hẻm 451	451	451	fond d'impasse	4,0	3,0		35	1.9
91	Hẻm 489/14/54	489/24/68	489/24/54	fond d'impasse	4,0	3,0		22	1.5 – 1.95
92	Hẻm 489/24/29		489/24/29	fond d'impasse			4,5	10	3 – 4.5
93	Hẻm 489/27/41	489/27/41	489/27/41	489/27/45	4,0	3,0		20	3
94	Hẻm 489/29/22	489/27/37	489/27/22	fond d'impasse	4,5	3,0		40	1.9
95	Hẻm 489A/21/72	489A/21/12	489A/21/	fond d'impasse	4,0	3,0		25	2
96	Hẻm 489A/23/107	489A/23/107	489A/23/107	fond d'impasse	4,0	3,0		25	1.8
97	Hẻm 489A/23A/83	489A/23A/61	489A/23A/83	fond d'impasse	4,0	3,0		25	3
98	Hẻm 489A/23A/97	489A/23A/168	489A/23A/97	Hẻm 489A/23	4,0	3,0		38	0.8 – 1.8
99	Hẻm 489A/23/170	489A/23/170	489A/23A/109D	Hẻm 489A/23A/97	4,0	3,0		10	2.5 – 3
	PHƯỜNG 14								
	Đặng Văn Ngữ								
100	Hẻm 79	79	79	476/25HVB	4.5	3		33	2.9
101	Hẻm 173	173	173	541/56D/HVB	4	3		53	1.8
102	Hẻm 173 (jonction)	173 (jonction)	173k	173U	3	2		35	1.6
	Huỳnh Văn Bánh								
103	Hẻm 462	462	462	462/15	6	4.5		35	3.9
104	Hẻm 472	472	472	472/1	3.5	2.5		33	2.2
105	Hẻm 525 (jonction)	525 (jonction)	525/114	525/176	4.5	HT		42	4.1

ruelles du sous-district 13

Source : Comité populaire du district de Phú Nhuận, 2009 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

Alors que la décision 88/2007 m'a toujours été mentionnée avec enthousiasme par les acteurs des départements de la ville-province comme des districts – bien que ces derniers aient insisté sur les difficultés de mises en œuvre qui demeurent –, un responsable

de l'Institut d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville[14] fut le seul à se montrer sceptique sur l'adoption de cette nouvelle décision. Ce dernier pointe notamment le caractère dérisoire de la plupart des élargissements planifiés par les districts suite à l'adoption de cette décision.

Un responsable de l'institut d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville, le 24 juin 2010

« Ce projet d'élargissement est source de nombreuses difficultés pour les autorités des districts, car il génère souvent l'opposition des riverains, et ce en dépit de l'ajustement des normes d'élargissement. La procédure de mise en œuvre est très longue et très coûteuse, et pour aboutir finalement à un élargissement de combien ? Un mètre, parfois moins. C'est dérisoire et les voitures ne s'aventurent finalement que très rarement dans les ruelles, c'est bien trop compliqué d'y manœuvrer, sans parler des activités qui occupent l'espace public. Selon moi, ces élargissements ne peuvent être que provisoires.

Ce dont à besoin Hồ Chí Minh Ville c'est d'un vrai projet de réaménagement du centre ancien, comme Paris à l'époque de Haussmann. C'est bien Haussmann qui a fait disparaître les ruelles de Paris, non ? On pourrait bien sûr en conserver quelques unes, au nom du patrimoine, comme dans le quartier de la rue de la Huchette à Paris ou dans le quartier historique des 36 rues à Hà Nội. Mais la modernisation de Hồ Chí Minh Ville, si vous voulez mon avis, elle devrait s'inspirer du modèle de Shanghai ou de Pékin, avec la mise en place de grands ensembles d'habitations, sous forme de tours, desservis par de grands axes où les voitures pourraient circuler facilement. Ce modèle n'empêche pas de garder une vie sociale et culturelle intense à l'intérieur de chacun des secteurs d'habitation. »

Note : L'identité de cet interlocuteur a volontairement été rendue anonyme.

En dépit de l'ajustement des élargissements programmés, ce projet demeure en effet extrêmement coûteux, en raison des fortes valeurs foncières à Hồ Chí Minh Ville. Face à ce constat, la décision 88/2007 a entériné l'idée d'un financement conjoint entre les districts et les habitants, au nom de la valorisation foncière des parcelles engendrée par les élargissements de la voirie.

[14] L'Institut d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville est un organisme qui dépend aujourd'hui de l'HIDS (*Ho Chi Minh City Institute for Development Studies*) et qui a pour mission d'émettre des propositions en matière de planification urbaine.

1.3. La « socialisation » du financement des élargissements et la nécessaire adhésion des habitants

La difficulté majeure pour la mise en œuvre du projet d'élargissement des ruelles par les autorités de district demeure le coût de la « libération foncière » (*giải phóng mặt bằng*). Un responsable du sous-district 13 à Phú Nhuận estime ainsi que l'élargissement des 4 ruelles 463, 489A/23, 489A/23 Huỳnh Văn Bánh et 137 Lê Văn Sỹ nécessitait la récupération de plus de 700 m^2 de terrain auprès des riverains. Au prix du marché, cela représentait environ 34 milliards de dongs, soit environ 1 200 000 euros[15]. Les autorités du district étaient très loin de pouvoir débloquer une telle somme pour indemniser les propriétaires riverains, sans compter le coût de la réalisation des travaux de voirie par la suite. Ces difficultés se posant dans l'ensemble des districts, l'article 11.3 de la décision 88/2007 a promu la solution d'un cofinancement par les districts et les riverains, ce qui implique que « les propriétaires locaux cèdent gratuitement leur terrain » (*nhân dân tự nguyện hiến đất*).

1.3.1. Le principe de la cession des terres par les riverains

Lors d'un entretien en avril 2010, Nguyễn Tùng Lâm, qui travaille au département de la Construction de Hồ Chí Minh Ville, a précisé les enjeux de cette solution de « socialisation du financement » du projet d'élargissement des ruelles :

Nguyễn Tùng Lâm (département de la Construction), le 1er avril 2010

> « Le projet d'élargissement des ruelles concerne la modernisation de la voirie, il s'agit donc d'un projet totalement public, pour lequel il était impossible de mettre en place un partenariat public-privé par exemple. De plus, il aurait été compliqué de trouver des investisseurs privés pour ce type de petits projets locaux. La meilleure solution était donc la socialisation du financement, puisque les districts ne pouvaient pas couvrir l'ensemble des frais et que la situation était bloquée depuis déjà plus de 15 ans […].
>
> Le principe de cette socialisation du financement est simple : les riverains donnent la portion de terrain à l'avant de leur parcelle, nécessaire à l'élargissement de la ruelle et, en contrepartie, les autorités publiques les indemnisent au titre des travaux nécessaires sur leur façade, puisqu'il faut souvent la reculer, sauf si les maisons ont une petite cour à l'avant et que la récupération de cette dernière suffit, ça c'est le cas le plus simple. Les districts financent également la remise à niveau de la chaussée, en programmant souvent à cette occasion une surélévation de la ruelle pour lutter contre les inondations, mais également en améliorant l'ensemble des réseaux comme l'électricité ou l'adduction d'eau ou en achetant des plantes vertes

[15] Entretien au siège du Comité populaire du sous-district 13 de Phú Nhuận, le 17 mai 2010.

> […]. Au total, on estime que le don du foncier par les riverains contribue au financement d'un tiers du coût total du projet. Certes, les riverains cèdent gratuitement une petite partie de leur terrain, mais c'est vraiment un investissement, puisque la ruelle élargie donne plus de valeur à leur terrain et que la qualité de vie est indéniablement améliorée par ces travaux. Les bénéfices sont donc à la fois collectifs et individuels et il me semble donc normal que les riverains participent, puisqu'ils en tirent un bénéfice important. »

Le mode de financement du projet d'élargissement des ruelles retenu par la décision 88/2007 est en effet représentatif de ce que les autorités vietnamiennes appellent la procédure de « socialisation » (*xã hội hóa*), désignant une responsabilité qui incombait jusqu'alors aux instances étatiques et qui passe sous la responsabilité commune des membres de la « société » (*xã hội*), sans faire intervenir le secteur privé. Le vocable de « responsabilité » désigne en général le financement. La socialisation de l'élargissement des ruelles s'inscrit ainsi dans une vaste et déjà ancienne entreprise de propagande destinée à promouvoir « quand l'État et le peuple travaillent ensemble » (*Nhà nước và nhân dân cùng làm*)[16]. La socialisation y est présentée comme garante d'une modernisation urbaine « démocratique » (*mang tính dân chủ*), au sens où elle engage la participation du peuple[17].

1.3.2. Convaincre les riverains, un épineux passage obligé

Dans ce système, l'adhésion des riverains constitue un préalable nécessaire à toute mise en œuvre du projet. Ce sont les autorités des sous-districts et des unités de voisinage qui sont chargées de convaincre les habitants de céder une portion de leur terrain, en les associant par exemple à l'élaboration des plans d'élargissement, en organisant des réunions d'information[18], mais aussi en usant de formes de pression.

Les arguments convoqués mettent en avant la modernisation du quartier et l'édification d'un district « civilisé » (*văn minh*). L'association des travaux d'élargissements à un plan de lutte contre les inondations est en général un argument auquel la population est sensible, de même que la modernisation des réseaux d'adduction d'eau ou

---

[16] La décision 1906/QĐ-UB de 1985 présentait déjà comment « l'État et le peuple travaillent ensemble » dans l'édification, la rénovation et la modernisation de la ville de Hà Nội.

[17] Des citations de Hồ Chí Minh en personne sont même convoquées pour légitimer cette procédure dont : « Dân vận là vận động tất cả lực lượng của mỗi một người dân không để sót một người nào, góp thành lực lượng toàn dân, để thực hành những công việc trên nên làm những công việc Chính phủ và đoàn thể đã giao cho » [Les campagnes de propagande mobilisent les forces de l'ensemble du peuple, sans exception ; c'est l'ensemble de la population qui compose la force qui permet de mener à bien le travail entrepris par le gouvernement et la collectivité] (*Bài báo Dân vận của Chủ tịch Hồ Chí Minh* [Les articles de propagande de Hồ Chí Minh]).

[18] J'ai notamment eu la possibilité d'assister à une réunion d'information autour du plan d'élargissement des ruelles organisée dans le sous-district 10 de Phú Nhuận en mai 2010.

du système d'égout. Mais les points les plus longuement développés sont ceux qui concernent les intérêts que les riverains peuvent individuellement espérer. Le don de terres y est ainsi présenté comme un « auto-investissement », donnant de la valeur à leur parcelle et leur maison. Plus lumineuse, moins exposée aux risques d'incendie et d'inondations, parfaitement goudronnée et réaménagée, la future ruelle est présentée comme un élément de valorisation des parcelles attenantes. Les autorités insistent sur la possibilité de compenser la perte de superficie du logement par l'édification d'un nouvel étage[19].

Certains organes de presse ont également été chargés de mettre en avant les « avantages mutuels » de la socialisation du projet, comme la revue *Sài Gòn Tiếp Thị,* qui titre en 2010 : « La libération volontaire des ruelles, des avantages mutuels ! » (*Tự giải tỏa hẻm, các bên cùng có lợi* !) (Văn Thông, 2010).

Il est intéressant de constater, lors des enquêtes effectuées directement auprès des riverains concernés, que la plupart adhèrent à cet argumentaire et reconnaissent que de vivre le long d'une ruelle élargie serait idéal. Le projet d'urbanisme en tant que tel est donc rarement remis en cause. Cependant, après avoir vanté les mérites des ruelles les plus larges, la grande majorité des riverains ajoutent immédiatement qu'ils ne « peuvent pas s'offrir ce luxe », que leurs conditions socio-économiques rendent ce projet trop compliqué pour le moment. La perte d'une partie de la maison est souvent perçue comme une concession trop importante, quel que soit le potentiel de valorisation éventuellement envisageable par la suite. La projection au-delà de la phase des travaux, et des complications qu'ils engendreront inévitablement, apparaît difficile pour bien des riverains, en particulier dans les sous-districts les plus populaires, comme le sous-district 22 de Bình Thạnh et le sous-district 1 du district 3.

La phase de négociation est donc souvent longue et tendue, en particulier dans les ruelles présentant des riverains aux profils sociaux-économiques différenciés, avec des intérêts divergents. Un responsable du Bureau de gestion urbaine (*Phòng quản lý đô thị*) du sous-district 22 de Bình Thạnh a accepté de revenir sur les difficultés de cette phase de négociation[20].

---

[19] Cette possibilité n'est cependant pas systématique, un certain nombre de critères devant être réunis, mais la largeur de la ruelle en est bien un.

[20] Ce responsable, qui m'a accordé trois entretiens en 2010 et 2011, a tenu à garder son anonymat. Ces entretiens ont par ailleurs toujours eu lieu dans un café du district 1, à l'écart de son bureau et de son sous-district de travail.

Un responsable du Bureau de gestion urbaine du sous-district 22 de Bình Thạnh, le 27 juillet 2011

« L'accord de la majorité des habitants est incontournable pour lancer les travaux. C'est très compliqué, car la population n'est pas toujours convaincue des intérêts du projet. Je veux bien croire que, dans certaines ruelles du districts 3 ou de Phú Nhuận, cela se passe bien, car ce sont des petits districts avec une population installée depuis plusieurs générations et assez homogène socialement. Mais, à Bình Thạnh, la situation est très différente. Le sous-district 22, où je travaille, est très vaste et la population est diverse, certains foyers n'ont même pas de titre de propriété en règle, c'est un vrai problème. C'est compliqué pour mon service, car parfois les gens sont installés depuis très longtemps sans avoir de titre de propriété, on les connaît bien, il n'y a pas de problèmes particuliers, mais, au moment de faire le plan des élargissements, on est obligé de procéder aux régularisations et à des évictions. Le coût du projet est trop élevé, on ne peut pas indemniser ceux qui ne sont pas en règle […].

Dans une même ruelle, certains sont favorables au projet, car leur parcelle est assez grande et ils peuvent perdre 1 ou 2 m à l'avant, ils pensent même déjà à ajouter un étage à l'occasion des travaux dans la ruelle ; mais il y a aussi des petites maisons, trop petites pour perdre encore de la surface. Là, les négociations sont douloureuses. […] L'important, c'est d'avoir des alliés parmi les riverains, un maximum de gens qui adhèrent à nos plans, ensuite c'est plus facile d'exercer des pressions sur les autres. […] Oui, parfois on doit exercer des pressions, rarement pendant les réunions publiques, mais les employés de mon service font beaucoup de travail de persuasion, en se rendant directement chez les habitants hostiles au projet, pour discuter, négocier et les intimider aussi. On connaît bien les situations personnelles de chacun, alors on trouve les bons arguments. Plus les ruelles sont étroites au départ, plus c'est compliqué. »

Les négociations sont d'autant plus laborieuses que les habitants sont conscients de la valeur foncière de leur bien, cette dernière étant bien plus importante que sa valeur immobilière. Dans ces conditions, la participation des autorités aux travaux de rénovation des façades constitue une bien maigre compensation.

Nguyễn Trần Hãi reconnaît cette difficulté (enquête du 9 juin 2010). Sa commission est chargée d'évaluer les montants d'indemnisation pour les travaux et Phú Nhuận fut un district pilote dans l'adoption de la socialisation du financement du projet. Il explique que les indemnités portent exclusivement sur la valeur du bâti, notamment les murs qui doivent être détruits. Le calcul du montant est fondé sur le barème officiel du Bureau des finances, propre à chaque district. Ce barème prend en compte différents critères, comme la hauteur du mur, les matériaux de construction, l'âge du bâti également. C'est d'ailleurs un facteur de blocage pour les habitants qui vivent dans des maisons anciennes, pour qui la

compensation liée à la destruction de la façade ne permet pas de couvrir l'ensemble des frais pour en édifier une nouvelle. Les situations les plus complexes restent les foyers qui doivent être déplacés, notamment ceux qui vivent dans les maisons localisées dans les intersections.

Plutôt modeste dans ces objectifs, le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville engendre des coûts de mise en œuvre trop importants pour les budgets des districts et nécessite alors un montage financier complexe, auquel la population est sommée de contribuer. Après avoir présenté le principe et les normes du projet, il s'agit à présent d'éclairer l'organisation des acteurs à laquelle il donne lieu. La procédure de socialisation du financement n'est en effet rendue possible qu'au prix de l'intervention d'un grand nombre d'acteurs, de la ville-province aux unités de voisinage, en passant par les districts, pensés comme pivots du projet. Ce projet d'élargissement de la voirie tertiaire constitue ainsi un excellent révélateur des jeux d'échelles et des conflits d'acteurs dans la planification urbaine à Hồ Chí Minh Ville, à l'heure de la « décentralisation ».

2. Le montage institutionnel du projet : jeux d'échelles et jeux d'acteurs

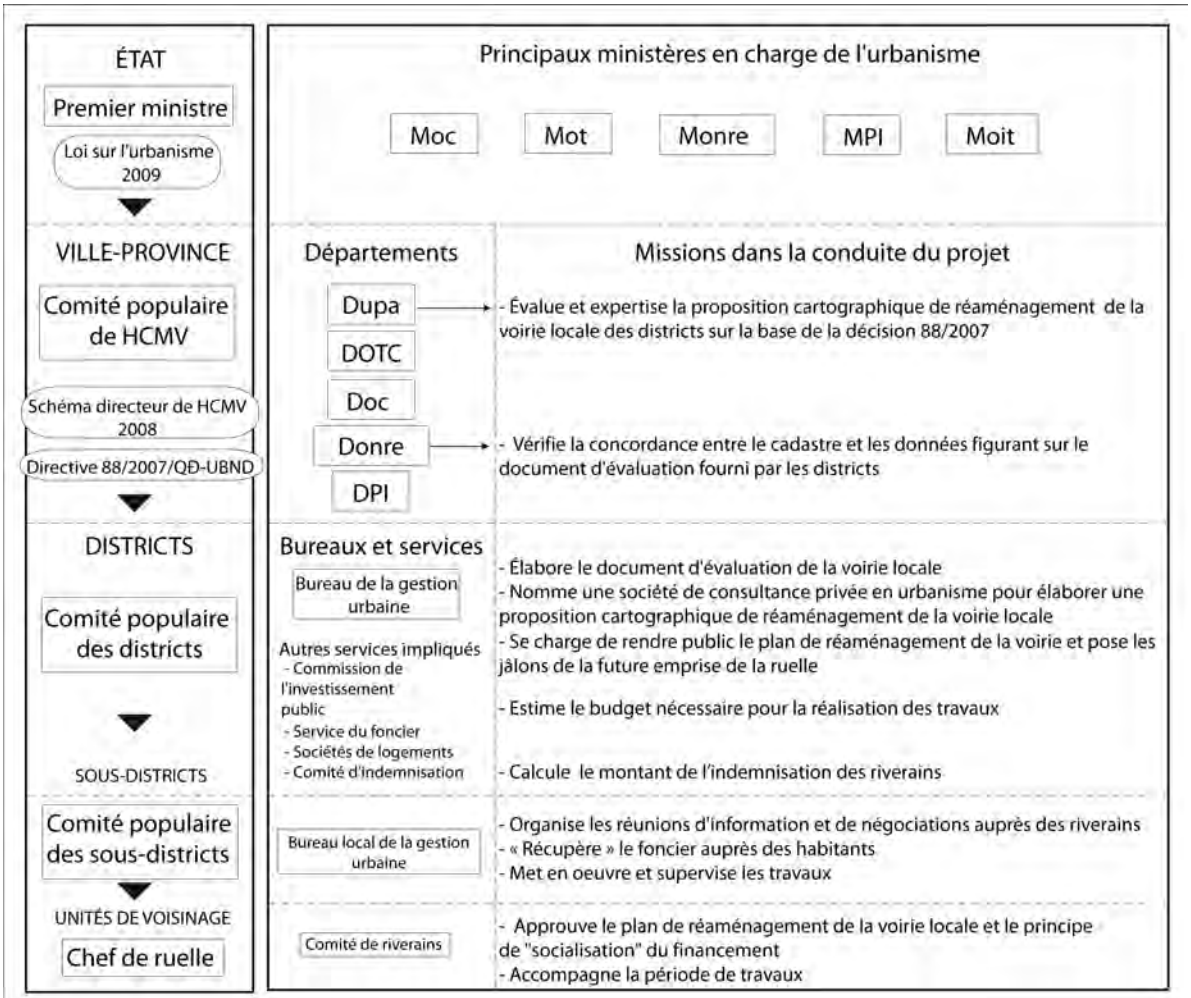
Le jeu des acteurs observable dans la préparation et la mise en œuvre du projet est caractéristique de la place nouvelle accordée à l'échelon des districts (*quận*), qui bénéficie d'une autonomie de gestion de plus en plus grande, à défaut d'une autonomie de décision (Albrecht *et al*., 2010 : 18). Alors même que le projet d'élargissement de la voirie tertiaire a été décidé par le Comité populaire de la ville, ce dernier impose sa mise en œuvre et son financement à l'ensemble des districts de la ville, faisant de ce cas d'étude un révélateur des modalités de fonctionnement du « centralisme démocratique » (*tập trung dân chủ*) vietnamien.

Le temps particulier de la mise en œuvre d'une opération de renouvellement urbain constitue un laboratoire d'observation des relations entre les divers acteurs de la ville. Le suivi des mécanismes de prise de décision, puis de mise en œuvre, donne à voir de manière privilégiée les tensions et les relations de pouvoir entre les fonctionnaires de la ville-province, du district (*quận)*, du sous-district (*phường*) et les représentants des îlots de voisinage (*tổ dân phố*), ainsi que les responsables des organisations de masse et les riverains, dont les statuts résidentiels sont différenciés. Les nombreuses concessions opérées durant la phase de préparation du projet témoignent du fonctionnement d'un régime politique dont l'autoritarisme est constamment négocié localement.

2.1. Les districts comme pivot du projet : la mise en œuvre du « centralisme démocratique »

La décision 88/2007 place l'échelle de gestion des districts (*quận*) au cœur de la mise en œuvre du projet d'élargissement des ruelles, bien que ces derniers opèrent sous le contrôle étroit de la ville-province et de ses différents départements, comme l'illustre le tableau 12.

Tableau 12. L'organisation institutionnelle du projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville : les districts en position centrale



Signification des acronymes :
Moc / Doc : ministère / département de la Construction
Mot / Dot : ministère / département des Transports
Monre / Donre : ministère / département des Ressources naturelles et de l'environnement
MPI / DPI : ministère / département du Plan et de l'investissement
Moit : ministère de l'Industrie et du commerce
Dupa : département de la Planification et de l'architecture
DOTC : département des Transports et des Communications

Source : Paddi, 2011 - Réalisation : M. Gibert, 2012.

2.1.1. La mise à jour cadastrale et la régularisation des riverains comme préliminaires

L'article 7 de la décision 88/2007 du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville précise les composantes du dossier de réaménagement des ruelles, que chacun des districts doit soumettre au département de la Planification et de l'architecture, au premier rang duquel figure un cadastre d'état des lieux des quartiers de ruelles à une échelle précise (1/200e, 1/500e ou 1/1 000e). Cette demande traduit la volonté nouvelle de prendre en compte l'existant pour penser les futurs élargissements (carte 40).

L'établissement de ces cartes répond à des enjeux dépassant la stricte mise en œuvre du projet d'élargissement de la voirie : elle doit contribuer à l'entreprise de mise à jour des données foncières et immobilières actuellement opérée par le département des Ressources naturelles et de l'environnement (Donre) de la ville-province, afin de permettre une meilleure maîtrise foncière par les autorités.

Au sein des districts, c'est le Bureau de gestion urbaine (*Phòng quản lý đô thị*) qui est chargé de conduire les relevés de terrain. Nguyễn Trần Hãi, responsable au district de Phú Nhuận, précise qu'il s'agit de mettre à jour la dernière base de données cadastrales, datant de 1999[21]. Le Bureau des ressources naturelles et l'environnement – émanation locale du Donre – assiste le Bureau de gestion urbaine dans cette entreprise, en se chargeant de vérifier l'identité de chaque propriétaire de parcelle[22], alors que le Bureau de gestion urbaine est attentif à l'évaluation des biens immobiliers. Cette étape préliminaire doit permettre la régularisation des titres de propriété des riverains dans des quartiers à la trajectoire historique informelle. Les autorités de district affirment qu'elles cherchent à faciliter les régularisations, dans la mesure où les habitants sont capables de prouver l'ancienneté de leur installation dans le quartier et leur investissement citoyen depuis lors[23].

La carte 40 représente le cadastre d'état des lieux au 1/250e, qui a été dressé dans la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh du sous-district 13 de Phú Nhuận en 2008. Ce document recense – de manière inédite pour les ruelles de Hồ Chí Minh Ville – à la fois le parcellaire et l'emprise du bâti, faisant apparaître des espaces vacants à l'avant – ou parfois sur les côtés – des maisons-compartiments. Ces espaces correspondent généralement à des courettes, très investies par les riverains.

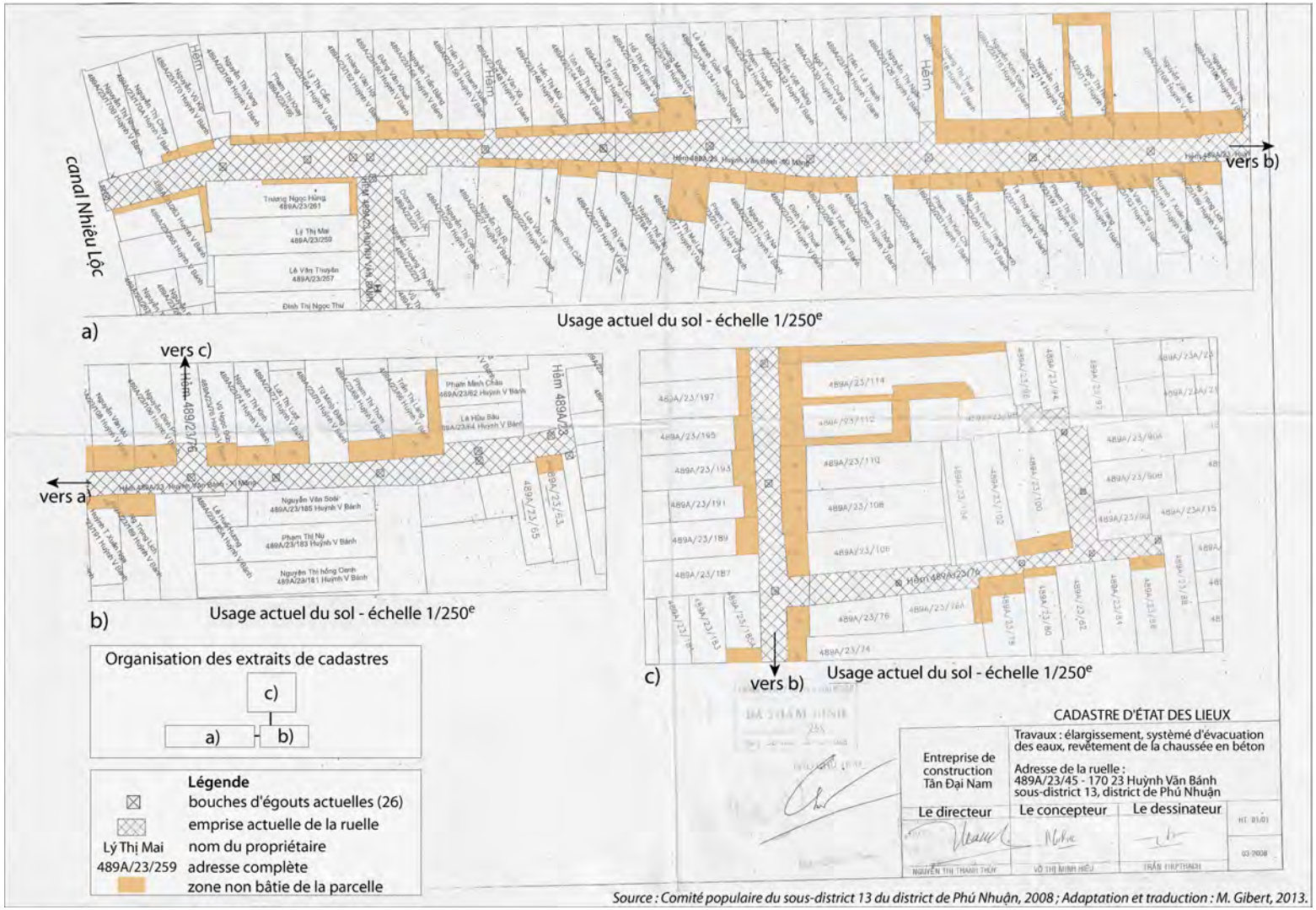
---

[21] Cette dernière avait été effectuée dans le cadre de la préparation de la loi foncière de 2003.

[22] Le travail conjoint entre ces deux bureaux est représentatif de la volonté nouvelle de coopération et de partage de données entre les différentes structures de gestion urbaine à Hồ Chí Minh Ville, aujourd'hui largement encouragée par les programmes de renouvellement de la gouvernance. Le Programme des nations unies pour le développement (Pnud) a par exemple encadré un programme de renforcement des compétences administratives (*capacity building*) auprès des fonctionnaires de Hồ Chí Minh Ville entre 2008 et 2011, accompagné d'une aide plus globale à la réforme de l'administration publique.

[23] Cette affirmation fut relayée lors d'un entretien avec un responsable du Bureau de gestion urbain du sous-district 22 de Bình Thạnh, le 27 juillet 2011.

Carte 40. Un extrait du relevé cadastral de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (sous-district 13 de Phú Nhuận) au 1/250^{e}, en prévision de son élargissement



Source : Comité populaire du sous-district 13 du district de Phú Nhuận, 2008 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

Cette phase d'enquête n'est pas dénuée de tensions. L'évaluation de la superficie des terrains et des logements fait souvent l'objet de contestations par les habitants, d'autant que ces derniers savent que cette enquête cadastrale constitue le préalable à une opération de récupération foncière et qu'ils ne sont indemnisés qu'au titre de la perte d'une partie de leur logement. Les riverains cherchent en particulier à faire reconnaître leur propriété foncière sur les espaces de courettes à l'avant des maisons, alors même qu'ils ont souvent été gagnés illégalement sur l'espace de la chaussée par le passé.

2.1.2. La préparation du plan fixant la future emprise de chaque ruelle et l'intervention d'acteurs privés

Une fois la carte cadastrale d'état des lieux établie et approuvée par les autorités du district, cette dernière sert de support pour établir la planification de la future emprise des ruelles, qui se présente également sous la forme d'un plan détaillé à l'échelle 1/200^{e}, 1/500^{e} ou 1/1 000^{e}, accompagné de la liste exhaustive des ruelles avec leur nouveau gabarit. Pour cette étape cruciale, les autorités de district chargent un cabinet de consultance privé spécialisé en aménagement et architecture d'élaborer une proposition cartographique de réaménagement de la voirie tertiaire, à partir d'un cahier des charges. Ce dernier prend en compte les normes et recommandations édictées par le Comité populaire de la ville-province dans la décision 88/2007 et les exigences propres au district, notamment son budget prévisionnel[24].

L'article 10.4 de la décision 88 précise que tout élargissement de ruelle doit être pensé par projection équidistante à partir de la médiane de la chaussée existante, afin que la récupération foncière concerne les deux rives de la chaussée de manière équitable. Au-delà des élargissements, le cabinet d'urbanisme peut proposer une rationalisation générale de la trame viaire, notamment le tracé des ruelles sinueuses. Enfin, le texte de cadrage précise que ce plan de réaménagement peut étudier la possibilité de l'ouverture de nouvelles ruelles dans les îlots où les rues – c'est-à-dire tout axe supérieur à 12 m de large – sont distantes de plus de 180 m.

Cette phase du projet est souvent assez longue et fait l'objet de nombreux va-et-vient entre la société privée engagée sur le projet et les autorités de district. J'ai pu m'entretenir sur une base régulière avec Quách Thanh Nam, architecte-urbaniste et co-

[24] Lors d'un entretien daté du 7 juillet 2010, Huỳnh Xuân Thụ, directeur du centre d'information sur la planification (Planic) – structure dépendant du département de la Planification et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville (Dupa) –, a souligné les importantes différences de capacités budgétaires des différents districts de la ville-province, expliquant en partie les inégales avancées de l'implantation des projets d'élargissement des ruelles.

directeur de la société d'urbanisme et d'architecture An Hòa Sơn[25], en charge de la préparation du plan de réaménagement de la voirie tertiaire pour différents sous-districts du district 2 de Hồ Chí Minh Ville.

Quách Thanh Nam insiste sur la lourdeur de ce type de projets pour sa société, d'autant que, selon son expérience, leur réalisation demeure bien incertaine. Le cahier des charges à suivre est selon lui souvent irréaliste, car il s'agit de proposer une modernisation ambitieuse, tout en veillant à ménager les intérêts individuels des habitants et d'éviter les opérations de récupérations foncières jugées inacceptables (entretien du 18 mars 2010). Par ailleurs, il souligne que ce type de projet est très peu rémunérateur, car sa société n'est payée qu'une fois son plan d'aménagement validé par le district et la mise en œuvre commencée. Cela prend parfois plusieurs années et les budgets alloués par les districts à ce travail sont très faibles.

À la question de la raison pour laquelle une société comme la sienne accepte ce type de projet – ce qui revient concrètement à travailler à perte –, il reconnaît que cela relève à la fois d'une stratégie sur le long terme et d'un arrangement tacite avec les autorités de districts, afin qu'à l'avenir lui soit confiée la planification de projets d'envergure, beaucoup plus rémunérateurs.

Quách Thanh Nam, co-directeur
Société d'urbanisme et d'architecture An Hòa Sơn, le 22 juin 2011

> « C'est un arrangement et disons que ma société n'a pas vraiment le choix. Si j'avais refusé de dessiner les plans de réaménagement des ruelles pour le district 2, cela aurait compromis la participation de ma société à d'autres projets. Or le district 2 est devenu très stratégique aujourd'hui, il y a de nombreux grands projets avec d'importants investissements, comme la future zone de Thủ Thiêm. C'est très important d'avoir la confiance des autorités pour nous, si on veut remporter de gros appels d'offre. […]
>
> Et puis, je connais bien plusieurs personnes au Bureau de gestion urbaine du district 2, alors, pour moi, c'est vraiment rendre service à des collègues[26]. Je sais que c'est apprécié et que les autorités publiques sauront s'en souvenir le moment

[25] An Hòa Sơn est une société à responsabilité limitée, localisée dans le sous-district 22 de Bình Thạnh. Cette société – dont les deux co-directeurs sont proches des responsables du bureau d'Urbanisme et d'architecture de la ville-province – participe à de nombreux projets urbains pour le compte d'acteurs publics. La société est notablement engagée sur le projet de réaménagement du centre-ville historique, en lien avec le cabinet japonais Nikken Sekkei et le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville.

[26] Il se trouve que Quách Thanh Nam est diplômé de l'Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville, comme de très nombreux responsables de Bureaux de gestion urbaine des districts, mais également de responsables des départements de la Construction, des Transports, de l'Urbanisme et d'architecture ou des Ressources naturelles et de l'environnement de Hồ Chí Minh Ville. On observe ainsi d'intéressants « effets de promotion » liés à cette période de formation commune dans la construction des réseaux professionnels dans le milieu de l'urbanisme à Hồ Chí Minh Ville.

> venu. Alors, je continue à accepter ces projets de planification de quartiers de ruelles, j'en profite même pour former mes stagiaires et mes jeunes recrues : ce sont eux qui font les observations de terrains, prennent des photos et formulent les premières propositions de plans. Les enjeux sont limités, alors je peux les former sur ce type de projet. De toutes façons, je ne peux pas investir de gros moyens sur des projets aussi incertains et si peu valorisés. »

Quách Thanh Nam m'a présenté un exemplaire de chaque phase d'élaboration de son plan de réaménagement des ruelles dans le sous-district de Bình Trưng Đông, dans le district 2. Il s'agit d'un sous-district périurbain avec une urbanisation plus récente et moins dense que dans le péricentre de la ville-province, mais ces documents permettent de suivre les évolutions du projet en fonction des commentaires du district. Plutôt radical dans un premier temps, le projet s'accommode au fil du temps de nombreuses concessions, en lien avec l'opposition des habitants et les faibles budgets locaux.

J'ai également été conviée à la présentation de la seconde version du projet de la société An Hòa Sơn auprès des autorités du district 2, le 1er avril 2010. La réunion de présentation a duré environ deux heures, durant lesquelles des architectes de An Hòa Sơn ont commencé par présenter et défendre leur projet devant une assemblée rassemblant des représentants de différents bureaux en charge des questions d'urbanisme du district et le vice-président du district. Durant la présentation des plans, les architectes ont insisté sur la rationalité de leur plan, l'intérêt des voies élargies et l'idée d'une insertion du sous-district dans la future zone d'urbanisation de Thủ Thiêm grâce à une voirie moderne, parfaitement adaptée aux passages des voitures.

Cet argumentaire reprenait le discours autour des voies élargies présent dans les documents des années 1990 et le préambule de la décision 88/2007. Certaines des projections montraient même de futures petites tours établies le long de certains carrefours de grandes ruelles, en rupture avec le type de bâti caractéristique de la zone actuellement.

Les remarques ne se sont pas faites attendre de la part des autorités du district, qui dénoncèrent immédiatement le caractère utopique du projet et devancèrent les critiques et la colère des habitants devant le nombre de maisons devant être rasées avec ce projet. Quoiqu'absents de cette réunion technique, les riverains ont ainsi été mentionnés à maintes reprises, témoignant de l'enjeu de l'acceptabilité du projet et de la force de pression que les résidants peuvent représenter, notamment en lien avec le modèle de socialisation du financement.

Contrairement à certains grands projets de planification où les déplacements forcés sont envisagés et effectués sans concertation avec la population concernée, le projet d'élargissement des ruelles, tel qu'il est conçu depuis la décision 88/2007, oblige

la prise en compte des revendications des riverains, au risque parfois de compromettre la notion d'intérêt général au nom de la sauvegarde des intérêts particuliers. Étant donné les enjeux limités du projet d'élargissement, les autorités de district préfèrent éviter le mécontentement de leurs administrés. Cela s'est particulièrement ressenti lors de mon séjour de février à août 2010, six mois environ avant le XI[e] Congrès national du Parti communiste, c'est-à-dire précisément au moment où les provinces étaient chargées de faire remonter les doléances des administrés et d'évaluer le travail de chaque district et sous-district. Dans ce contexte, les autorités locales ne tenaient nullement à nourrir une opposition populaire dans les unités de voisinage, afin de donner l'image d'un district ou d'un sous-district harmonieux et sous contrôle[27].

À l'issue de cette réunion d'avril 2010, qui s'est terminée par une nouvelle demande de révision et d'amendement du projet par les autorités de districts, Quách Thanh Nam m'a confié sa déception.

Quách Thanh Nam, co-directeur
Société d'urbanisme et d'architecture An Hòa Sơn, le 1[er] avril 2010

> « Je me doutais bien que ce serait une négociation difficile. Les autorités ont déjà rencontré les responsables des unités de voisinage et les représentants des organisations de masse qui font pression depuis le début pour éviter les changements et ne pas perdre de foncier. Mais là je suis vraiment déçu, c'est difficile. On va devoir reprendre tout le plan et éviter de proposer la création de nouvelles rues, je pense, pour se concentrer uniquement sur les élargissements des ruelles les plus importantes et laisser les plus petites à l'écart. Ce n'était pas ce qui était convenu au départ. Au final, ça ne sera vraiment pas un projet représentatif des ambitions et de la vision de l'urbanisme de ma société. »

La proposition de planification de la société An Hòa Sơn pour le réaménagement des ruelles des différents sous-district du district 2 fut finalement acceptée et validée par le district au mois de juin 2013, soit plus de trois ans après l'établissement du plan cadastral d'état des lieux. Entre temps, les quartiers ont continué à évoluer, venant encore complexifier les nouvelles propositions de planification. La durée de cette procédure fut

---

[27] J'ai pris conscience de cet effet de calendrier en effectuant mes démarches de demande d'autorisation d'enquêtes dans différents Comités populaires de sous-districts, localisés dans les districts 3, de Bình Thạnh et de Phú Nhuận en mars et avril 2010. La présentation de ma grille d'enquête – comprenant notamment des questions relatives aux modalités d'indemnisation des riverains dans le cadre des travaux d'élargissement et sur l'évaluation des projets – a suscité d'importantes réserves dans les Comités populaires de sous-districts concernés. Un responsable du sous-district 13 de Phú Nhuận, devant la multiplication des refus que l'on m'opposait, a pris le temps de m'expliquer en quoi mes questionnaires tombaient mal à propos dans un contexte général d'évaluation du travail des autorités publiques en vue de l'organisation du XI[e] Congrès. Un compromis et la suppression officielle de certaines questions a finalement permis à ma demande d'aboutir.

spécialement longue dans ce district, car il s'agit d'une zone périurbaine très composite, aux prises avec des enjeux urbains liés à l'aménagement de la future zone des affaires de Thủ Thiêm.

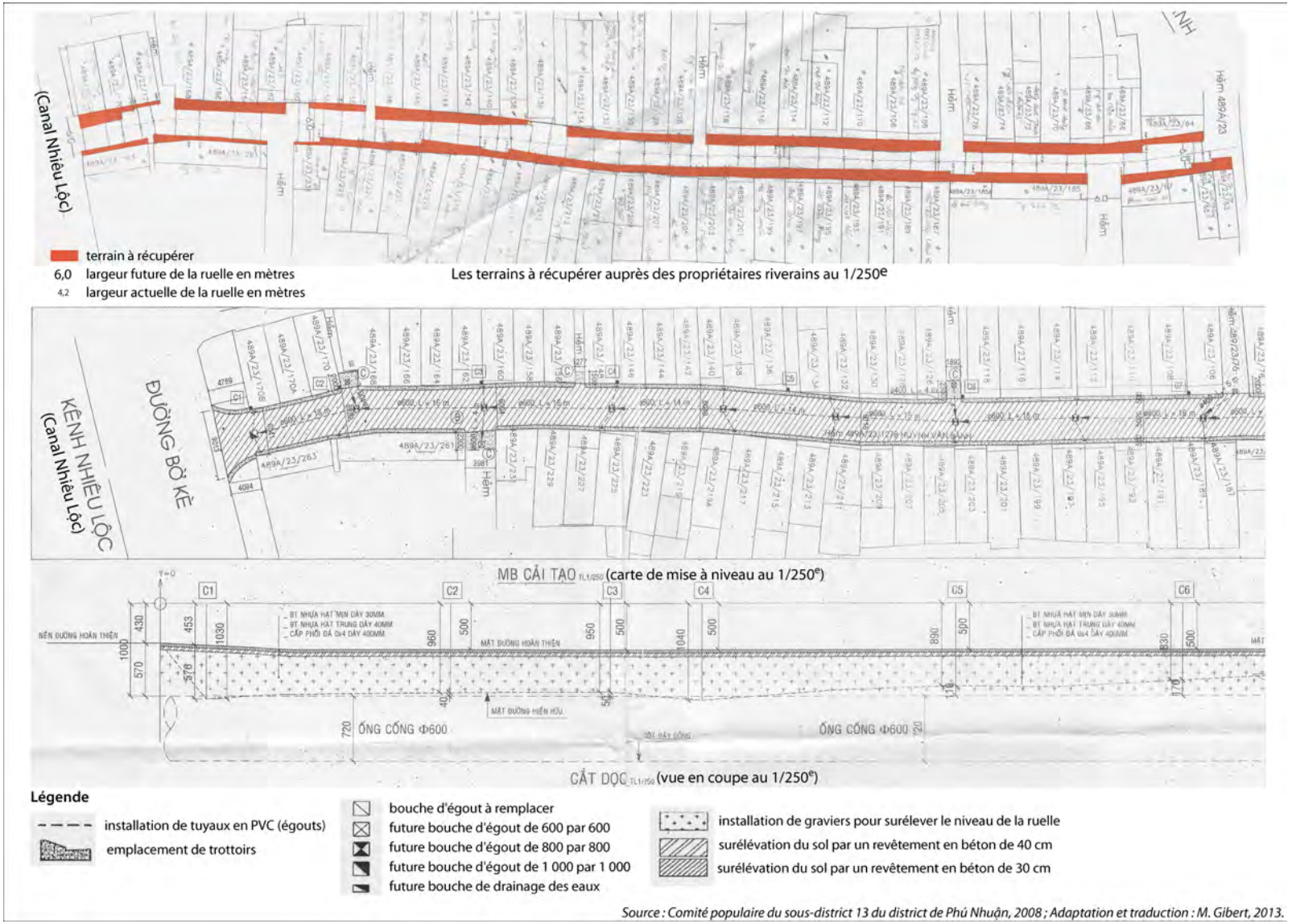
Dans le district de Phú Nhuận, la procédure d'établissement des plans de réaménagement de chacune des ruelles fut beaucoup plus rapide, puisque ces derniers furent validés par les autorités de district dès le mois de mai 2008, soit environ un an après l'édiction de la décision 88/2007. J'ai eu accès aux plans au 1/250^{e} du sous-district 13 de ce district, notamment ceux de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh, qui projetaient à terme une ruelle de six mètres de large, contre trois à quatre mètres environ au départ (carte 41). En confrontant cette carte avec le cadastre d'état des lieux qui avait été réalisé dans cette même ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (carte 40), on comprend pourquoi le projet d'élargissement n'a pas posé de problème majeur : la majorité des terrains à récupérer auprès des riverains correspondent à des courettes à l'avant des maisons. Cet état de fait implique peu de reculs de façades, opération coûteuse et redoutée par les riverains, allant de pair avec un rétrécissement de la superficie des maisons concernées. Le plan d'aménagement témoigne également de l'intention de surélever la ruelle et d'en améliorer le système d'évacuation des eaux.

À l'issue de la validation du plan d'aménagement, les autorités de districts sont chargées de reprendre le règlement des élargissements qui avaient été prévus dans les années 1990 et de procéder à une mise à jour. Certaines ruelles qui devaient être élargies demeurent finalement en l'état et la plupart des élargissements sont revus légalement à la baisse, ce qui permet de régulariser immédiatement nombre de situations administratives bloquées depuis l'adoption de la décision de 1994[28].

Cette étape va de pair avec l'estimation totale du coût des travaux et du montant des indemnités qui vont devoir être versées aux habitants au nom des interventions nécessaires sur le bâti, ces démarches étant effectuées par la Commission des investissements publics.

[28] En revanche, l'édition de nouvelles normes d'élargissement n'implique que rarement le retrait du panneau bleu à l'entrée de la ruelle qui précisait la future largeur prévue dans les années 1990. En effet, sur ces panneaux figure également le numéro officiel de la ruelle et pour cette raison pratique, les autorités locales ont choisi de les laisser. Le décalage visuel entre la largeur annoncée et la largeur réelle de la ruelle demeure donc prégnant, sans que les riverains n'y prêtent plus attention.

Carte 41. Un extrait du plan de réaménagement de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (sous-district 13 de Phú Nhuận)



Source : Comité populaire du sous-district 13 du district de Phú Nhuận, 2008 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

2.1.3. La validation du projet par les habitants et les autorités du Comité populaire de la ville-province

La décision 88/2007 rend obligatoire la consultation des habitants par les autorités de district (article 10) avant de faire valider leur plan de réaménagement par les autorités du Comité populaire de la ville-province. Après une première réunion d'information, à laquelle les représentants du cabinet privé d'urbanisme sont de nouveau sommés de participer, les autorités de district sont chargées de recueillir les avis et critiques des riverains. La phase de négociations est ainsi officiellement ouverte. Elle est marquée par la tenue de plusieurs réunions publiques, qui sont longuement préparées en amont par les responsables des unités de voisinage, cet échelon local étant placé au cœur de la stratégie d'acceptation du projet par les habitants.

Une fois le plan de réaménagement accepté par la majorité des habitants, et après d'ultimes ajustements, les autorités du district sont chargées de faire valider leur projet auprès de l'échelon supérieur dont elles dépendent, c'est-à-dire le Comité populaire de la ville-province, par le biais du département de la Planification et de l'architecture (Dupa), qui a dix jours pour évaluer et valider le projet – en coordination avec le département des Transports et des communications, le département de la Construction et le département des Ressources naturelles et de l'environnement – et donner son expertise en cas de demandes spécifiques du district. Ce département doit veiller en particulier à la cohérence des projets d'un district à l'autre et à la légalité des propositions envisagées. Le département de la Lutte contre les incendies est également sollicité pour valider le plan. Enfin, le département des Finances de la ville-province se charge de l'analyse et de l'approbation du devis des travaux[29]. Cette étape de contrôle traduit le fonctionnement du centralisme démocratique au Việt Nam, où l'autonomie des districts demeure une simple autonomie de gestion.

La validation du projet effectuée par les autorités du Comité populaire de la ville-province effectuée, les plans d'élargissement de chacune des ruelles concernées sont publiées et affichées dans les quartiers[30]. Puis, une commission mixte – composée de représentants du Bureau de gestion urbaine, du Bureau des ressources naturelles et de l'environnement et de la Commission des investissements publics – se charge d'effectuer le recensement exact des terrains qui vont devoir être libérés à l'échelle des districts.

---

[29] Il se fonde pour cela sur la décision 06/2005/QĐ-BXD du 03 février 2005 du ministère de la Construction (Moc) sur la validation des quotas de financement pour la conception des ouvrages de construction (selon l'article 12.e de la décision 88/2007).

[30] L'article 10 de la décision 88/2007 précise que « le mode de publication du plan détaillé des ruelles se conforme à l'article 39 de l'arrêté N° 08/2005/NĐ-CP du 24 janvier 2005 du Gouvernement sur la planification du bâti ».

Ce recensement passe par une visite de terrain, où les représentants de la Commission indiquent à la peinture rouge la future limite de l'emprise de la ruelle sur les habitations existantes (ill. 99), ce que la décision 88/2007 appelle la « mise en place des jalons » dans son article 10. Ces jalons sont posés sur la base d'une projection équidistante de la nouvelle largeur de la ruelle, à partir du centre de l'ancienne chaussée, et doivent se conformer au plan de réaménagement qui a été validé. Il n'est alors plus question de négociations de la part des riverains. En cas de conflits persistants, les autorités du district peuvent avoir recours aux autorités du département des Ressources naturelles et de l'environnement de la ville-province (Donre).

C'est également lors de cette visite que la commission mixte évalue le coût des travaux sur chaque façade et des montants d'indemnités à prévoir. Le versement de ces indemnisations est prévu une fois seulement que les travaux sont engagés par les riverains.

Ce sont les habitants qui ont à charge de reculer leur façade et d'effectuer les travaux de reconstruction, sous le contrôle des autorités locales. Le directeur de la Commission d'indemnisation de Phú Nhuận déplore les nombreuses tentatives de fraudes des habitants, qui tentent parfois de dissimuler sous une nouvelle couche de peinture les marques apposées par la commission d'experts et à contourner la règle du strict alignement des façades, en procédant parfois à des arrangements entre voisins pour que le non-alignement soit moins visible.

Illustration 99. La pause des jalons par la commission mixte des districts en vue des élargissements de ruelles, des exemples dans le sous-district 13 de Phú Nhuận

a. La pause des jalons avant les élargissements

Un cas où seule la courette avant va disparaître

Un cas où la moitié d'une boutique va disparaître

b. Les jalons, marqueurs légaux dans la conduite des travaux de recul des façades

Source : M. Gibert, 2010.

2.2. Les sous-districts et les unités de voisinage : des interfaces locales entre persuasion et négociation

Bien que l'échelle du district ait été pensée comme pivot dans la préparation et la mise en œuvre du projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, les autorités des niveaux institutionnels inférieurs – des sous-districts et des unités de voisinage – constituent des rouages essentiels, notamment durant la phase stratégique d'acceptation du projet par les riverains. Ces autorités de quartiers jouent alors pleinement leur double rôle « d'agents de base » (Lipsky, 1995 : 195) : à la fois courroie de transmission des décisions prises aux échelons supérieurs et vecteur de négociations auprès des habitants.

Les acteurs locaux des sous-districts et des unités de voisinage interviennent en particulier pour sensibiliser les riverains aux enjeux des élargissements et faciliter leur adhésion au choix d'aménagement retenu par le district, mais également lors de la phase des travaux, où ils jouent un rôle d'accompagnateur autant qu'un vecteur de contrôle et de pression. La temporalité urbaine particulière qu'est le renouvellement urbain d'un quartier permet ainsi de mettre à jour les interactions propres aux enjeux de pouvoir à l'échelle locale.

2.2.1. De la négociation aux pressions : les exercices de propagande autour du projet

Le principe de co-financement nécessite l'adhésion des habitants au projet d'élargissement. Conscients de cet enjeu stratégique, les autorités du district chargent les représentants des sous-districts et leurs relais locaux dans les unités de voisinage d'effectuer des campagnes de sensibilisation et d'information sur les intérêts du renouvellement de la voirie tertiaire, dès le début de la phase de préparation du futur plan d'aménagement. Les différentes étapes de cette entreprise de propagande sont identifiables grâce au rapport d'intervention détaillé, établi suite à la mise en œuvre des travaux d'élargissement des ruelles du sous-district 13 de Phú Nhuận, auquel j'ai pu avoir accès[31].

Le travail de sensibilisation des riverains à la cause commune commence en amont de l'établissement du plan de réaménagement. Le chef de l'unité de voisinage accompagne les experts du Bureau de gestion urbaine des districts lors de l'enquête de terrain destinée à faire les relevés cadastraux et commence son entreprise de présentation et de valorisation du projet.

Des réunions de sous-districts ou d'îlots de voisinage sont également convoquées sur une base régulière. La question du réaménagement des passages en commun (*lối đi chung*) y

[31] Ce rapport, destiné aux autorités du district, présente la chronologie de chacune des étapes de la mise en œuvre du projet, de la phase de préparation aux effets immédiats des travaux après leur réalisation.

est notamment abordée, puisque la décision 88/2007 précise que le choix d'élargissement de ce type de petites ruelles relève directement de la demande des habitants. Le rapport d'intervention du sous-district 13 de Phú Nhuận insiste sur l'importance de sonder l'opinion des foyers et de toujours proposer différentes options, soumises à un vote populaire durant ces réunions, auxquelles participent également des représentants des cellules locales du Parti communiste. Les responsables du sous-district doivent chercher à répondre aux éventuelles inquiétudes des riverains, tout en affirmant leur autorité.

L'objectif du vote est de convaincre au moins la majorité des riverains, souvent au prix de l'instrumentalisation des divergences d'intérêts et de points de vue entre les riverains. Ces temps de négociations mettent en effet à jour les situations sociales contrastées des différents résidants : certains risquent de devoir quitter un logement devenu trop petit, ou considèrent le projet comme une perte colossale de la valeur de leur terrain, alors que d'autres l'envisagent au contraire comme un investissement et une occasion de verticaliser leur bien. Il suffit en réalité que quelques riverains s'engagent dans le projet pour que l'ensemble des riverains soit contraint de l'accepter, révélant ainsi des rapports de pouvoir dissymétriques dans les ruelles, directement corrélés aux capacités économiques des ménages. Les riverains favorables à une mise en œuvre rapide des travaux constituent les meilleurs alliés des autorités locales dans leur mission de persuasion.

Une fois le plan de réaménagement validé par le district, les campagnes de propagande changent de nature et la pression exercée sur les riverains s'accentue encore. Les chefs des unités de voisinage sont chargés de veiller à l'affichage du plan retenu dans chaque ruelle et de rester disponibles pour en rappeler le contenu aux habitants. Dans le même temps, les autorités du district et du sous-district multiplient les publications du plan dans la presse et sur leur site Internet. Le rapport d'intervention du sous-district 13 de Phú Nhuận précise que les autorités du sous-district ont par exemple fait imprimer de grandes banderoles annonçant le message suivant : « Ici, les ruelles sont élargies grâce à l'action commune de l'État et de la participation populaire ». Le rapport précise qu'il faut veiller à valoriser la contribution foncière des habitants et à l'ériger en exemple. De nouvelles réunions sont organisées dans chaque sous-district, pour préciser le calendrier des travaux et expliquer les actions à venir, ruelle par ruelle. Les autorités des sous-districts valorisent ces réunions en diffusant parfois des photos de ces « temps démocratiques » sur leur site Internet (ill. 100).

Illustration 100. La mise en scène des réunions de présentation des travaux dans la presse, un exemple dans le sous-district 9 de Gò Vấp

Source : Thanh Tuệ, Site Internet du district de Gò Vấp, 2012.

Cette photographie est extraite du site Internet officiel du district de Gò Vấp. Elle témoigne de la mise en scène positive des autorités du sous-district (ici l'homme dessinant sur le plan cadastral), présentés comme des passeurs et des pédagogues dans la mise en place du projet d'élargissement des ruelles. Le regard souriant de la femme au centre, qui regarde directement l'objectif, tend à corroborer l'idée d'une mise en scène, ou du moins la sélection de riverains favorables au projet. Assister à l'une de ces réunions permet cependant de se rendre compte que les négociations sont souvent assez âpres.

Dans le même temps, une autre entreprise de propagande commence auprès des riverains réticents aux travaux, notamment ceux qui n'ont pas voté favorablement le plan retenu. Le chef de l'unité de voisinage – souvent accompagné d'un représentant des organisations de masse locales et d'un représentant de la cellule locale du Parti – se rend alors successivement chez chacun d'entre eux pour les convaincre. Le rapport d'intervention disponible insiste sur l'importance cruciale de cette entreprise de persuasion, qui passe par des leviers différents, allant de la concession à la menace ouverte, procédures également décrites dans la presse (Lê Tăng Định, 2010). Dans le sous-district 13 de Phú Nhuận, il a fallu environ neuf mois de négociations et d'ajustements avant que les travaux ne commencent, ce qui est assez court et s'explique par la relative homogénéité sociale des riverains concernés.

Un responsable du sous-district 22 de Bình Thạnh affirme que la connaissance fine du quartier et de ses habitants par les autorités locales permet d'effectuer des arbitrages face aux foyers récalcitrants (enquête du 27 juillet 2011). Il explique que, pour certains foyers modestes, il est tout simplement impossible de faire face aux frais engendrés par le projet et de perdre la partie avant de leur logement, qui accueille souvent leur boutique. Dans ce cas, il

fait appel aux organisations de masse locales et aux services de lutte contre la pauvreté pour demander une subvention à titre exceptionnel. Ce responsable raconte également qu'il arrive que des voisins se cotisent spontanément pour permettre à l'un d'entre eux d'accepter le projet et de faire face aux dépenses engendrées.

Un article de la revue *Đại Đoàn Kết* (*Grande Union*) de 2009, relate par exemple l'intervention des services de solidarité catholiques dans les ruelles proches de la paroisse de Bùi Phát, dans le sous-district 12 du district 3, afin de faciliter la mise en œuvre des travaux en apportant une aide financière aux foyers les plus modestes (Hiền Thư, 2009). Les négociations sont donc d'échelle individuelle et menées au cœur même des quartiers de ruelles, par les acteurs du quotidien. D'apparence modeste, ces négociations locales sont néanmoins stratégiques, puisqu'elles déterminent l'envergure réelle du pouvoir de l'État vietnamien et sa capacité à faire exécuter les lois qu'il promulgue (Koh, 2004b : 197). Ces temps de négociation mettent également à jour les inégalités et tensions entre les riverains d'une même ruelle.

2.2.2. La mise en œuvre locale des travaux d'élargissement : entre accompagnement et contrôle

Les sous-districts et les unités de voisinage sont des échelles de gestion stratégiques lors de la conduite des travaux. En effet, la Commission d'indemnisation du district verse l'ensemble du montant des indemnités aux autorités du sous-district, qui ont ensuite à charge de le reverser aux familles[32]. Cette attribution traduit le rôle d'interface que joue le sous-district entre les familles et les autorités de district. Les responsables locaux s'engagent à ne verser les sommes allouées qu'une fois les travaux engagés par les familles concernées. Ces derniers doivent également relayer aux autorités du district tout manquement au règlement. Les autorités de sous-district et le chef de l'îlot de voisinage sont donc chargés de superviser les travaux et de contrôler leur bon déroulement, conformément à la loi.

M. Lư est chef de son îlot de voisinage depuis plus d'une décennie dans la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh[33], où il réside lui-même depuis 1978. Il a donc été chargé d'assurer le suivi de l'élargissement de sa ruelle, à présent achevé. Il précise que le fait d'habiter lui-même la ruelle a donné du poids à son argumentaire, lorsqu'il s'est agi de convaincre les riverains réticents, puisqu'il a lui-même dû concéder 5 m^2 de terrain à l'avant de sa maison

[32] Cette étape fut notamment discutée lors de l'entretien du 9 juin 2010, avec Nguyễn Trần Hãi, directeur de la Commission d'indemnisation pour les procédures de récupération foncière (*Ban bồi thường giải phóng mặt bằng*) dans le district de Phú Nhuận.

[33] Un tableau d'honneur daté de 2001 affiché chez M. Lư précise que ce dernier a déjà 40 années de service au parti communiste « 40 năm tuôi đảng ».

(entretien du 10 mai 2010). Il précise qu'en tant que chef de l'unité de voisinage, il tenait à être le premier à démarrer les travaux sur sa maison, afin de donner l'exemple aux 66 autres familles de la ruelle également concernées. Les travaux ont duré trois mois environ et, durant tout ce temps, il affirme avoir rendu régulièrement visite aux familles menant des travaux, pour donner des conseils et de l'aide, mais aussi pour contrôler le respect des jalons.

M. Lư se montre fier de la réussite de ce projet, qui, selon lui, a finalement satisfait l'ensemble des riverains, quelles qu'aient été les réticences exprimées au départ. Sa ruelle est à présent non seulement une « ruelle culturelle » (*hẻm văn hóa*) mais également une ruelle élargie et modernisée, où « l'État et le peuple ont travaillé ensemble », elle est donc érigée au rang de modèle. Il reste allusif sur les effets de cette réussite sur sa propre carrière au service de l'unité de voisinage et du Parti, mais explique qu'évidemment, c'est une bonne chose pour lui.

Dans une métropole en construction, où la modernisation urbaine passe par d'importantes interventions sur la trame viaire à toutes les échelles, le projet d'élargissement et de mise à niveau des ruelles présente la particularité d'être un projet local, faisant exclusivement intervenir des acteurs de la ville-province. À la fois modeste dans ses objectifs de transformation urbaine et très ambitieux par le périmètre urbain qu'il concerne et le nombre de foyers qu'il implique, ce projet offre la possibilité de décrypter le jeu des acteurs local et la place centrale qui est nouvellement accordée aux autorités de district, en dépit de leur budget modeste et de leur relation de dépendance vis-à-vis du Comité populaire de la ville-province. Par son organisation institutionnelle, et pour remédier à la situation de blocage dans laquelle se trouvaient de nombreux quartiers de ruelles depuis les années 1990, ce projet offre en effet une marge de négociation aux citadins, bien qu'il arrive que certains soient poussés au départ ou doivent accepter la perte irrémédiable de la valeur foncière de leur bien, sans pouvoir se défendre.

Le paysage institutionnel de mise en œuvre de la modernisation de la voirie tertiaire s'est cependant complexifié, lorsqu'un autre projet – différent dans ses objectifs, ses principes comme dans son organisation institutionnelle – est venu se surimposer au précédent, en proposant également un élargissement des ruelles. Un projet national de renouvellement urbain et de lutte contre la pauvreté, en partie financé par la Banque mondiale, a été lancé en 2004 et Hồ Chí Minh Ville fait partie des quatre villes vietnamiennes qui ont été retenues pour l'expérimenter. La mise en œuvre de ce projet national a alors eu pour effet de soustraire certains quartiers de ruelles du projet d'élargissement mené par les districts, afin de les intégrer à l'unité de gestion de projet (*Project Management Unit* ou PMU) financée par la

Banque mondiale. Cette nouvelle donne vient alors complexifier l'entreprise de modernisation des ruelles.

3. Le programme national d'amélioration urbaine (VUUP) : quand la Banque mondiale entre en scène

Le projet national d'amélioration urbaine (*Vietnam urban ugrading project, VUUP*) a été lancé en vue de remédier à la déconnexion qui s'est opérée au Viêt Nam entre une croissance très rapide de la population urbaine et la faiblesse des investissements dans les infrastructures et services urbains de base, en particulier dans les zones qui accueillent des foyers à faibles revenus (*low income areas*[34]). Cette situation génère d'importants problèmes sociaux et environnementaux, menaçant non seulement les quartiers précaires en question mais également les villes dans leur ensemble (Vietnam Urban Upgrading Project, 2003 : 1).

Le projet VUUP, inauguré en 2004, cible précisément les « communautés à bas revenus » (*low income communities*) afin d'améliorer leurs conditions de vie, par une intervention sur les infrastructures urbaines, couplée à des programmes sociaux et d'aide au développement, comme le recours au micro-crédit. Ce programme est en grande partie encadré et financé par la Banque mondiale, en coopération avec le ministère vietnamien de la Construction, et concerne quatre villes du Viêt Nam : Hải Phòng (HPUUP) et Nam Định (NDUUP) au nord et Cần Thơ (CUUP) et Hồ Chí Minh Ville (HUUP) au sud du pays. Hồ Chí Minh Ville représente une part écrasante du budget (80 % environ) investi dans ce programme[35].

Le premier volet de ce programme d'amélioration urbaine consiste à programmer des élargissements et une modernisation générale de la voirie locale, interférant ainsi avec le projet de la ville-province, d'autant que le projet HUUP est plus englobant dans ses objectifs, et fonctionne selon une organisation institutionnelle propre, au sein d'une unité de gestion de projet (PMU[36]). La décision 88/2007 du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville précise en effet qu'elle ne concerne pas « les ruelles des secteurs résidentiels déjà concernées par des projets d'amélioration urbaine » (article 3.2.b). Ainsi les ruelles modernisées dans le cadre du

[34] Ces zones accueillant des foyers à faibles revenus sont identifiées sous le sigle Lia (*Low Income Areas*) dans les documents de projet.
[35] Ce chiffre a été avancé par Trần Trung Hậu, l'un des directeurs adjoints du projet HUUP, lors d'un entretien daté du 15 juillet 2010. Il est par ailleurs corroboré par le tableau 2.1 du document de présentation générale du projet VUUP publié en 2003 (VUUP, 2003 : 4).
[36] Le sigle « PMU » (tiré de l'expression anglophone « Project Management Unit ») étant celui qui est utilisé dans l'ensemble des documents de projets consultés (y compris ceux en langue française), j'ai choisi de le garder comme tel dans ce texte pour faciliter la compréhension.

projet HUUP bénéficient-elles d'un traitement différent, venant complexifier le jeu des acteurs autour de la mise à niveau des quartiers hérités. C'est notamment le cas de certaines ruelles du sous-district 11 du district 6 et du sous-district 22 de Bình Thạnh, à l'étude dans ce travail de recherche.

3.1. Un projet intégré, aux objectifs ambitieux

L'élargissement et la rénovation des ruelles dans les quartiers précaires ne constituent qu'une composante nécessaire et préalable à l'aboutissement d'un objectif d'ensemble plus vaste, qu'est la lutte contre la pauvreté urbaine (Vietnam Urban Upgrading Project, 2004 : 4). Trần Trung Hậu, l'un des directeurs adjoints du projet HUUP, a particulièrement insisté sur la dimension intégrée de ce projet lors de l'entretien qu'il m'a accordé[37], se distinguant ouvertement de la démarche d'élargissement des ruelles promue par les districts, qui « appréhendent les ruelles comme un réseau technique, sans prendre en compte la dimension sociale de ce réseau local » (entretien du 15 juillet 2010).

Le projet HUUP compte six composantes, la première concerne précisément l'amélioration des infrastructures locales, désignées sous le vocable « d'infrastructures tertiaires », auxquelles doit s'ajouter dans un second temps l'amélioration des infrastructures d'échelles secondaire et primaire, notamment en matière de réseau d'adduction d'eau et de traitement des eaux usées. La troisième composante concerne l'élaboration de sites de relogements pour les populations déplacées. Le quatrième volet vise la mise en place d'une meilleure gouvernance dans la gestion foncière et immobilière de la ville, et propose un programme de formation des autorités administratives à tous les échelons de gestion urbaine, de la ville-province au sous-district. La cinquième composante ambitionne de mettre en place un programme de micro-crédit pour aider les habitants à faible revenu à investir dans l'amélioration de leur logement. Enfin, la dernière composante concerne l'institutionnalisation d'un programme de formation et d'assistance technique sur le long terme en matière de gestion de projet, à destination de tous les partenaires du projet VUUP.

[37] Durant cet entretien, qui a eu lieu directement en anglais au siège de l'unité de gestion du projet HUPP à Hồ Chí Minh Ville, M. Trần Trung Hậu s'est fait le chantre du projet VUUP et de sa charte de bonne conduite élaborée par les experts de la Banque mondiale. Son discours a largement repris les éléments de langage et de méthodologie que l'on trouve sur les plaquettes officielles de présentation du projet et sur les documents techniques d'évaluation de la Banque mondiale. Les questions sur les éventuelles difficultés de mise en œuvre du projet ont toutes été éludées et aucun élément critique n'est venu compléter un discours toujours très convenu. Par ailleurs, alors qu'il avait été convenu en fin d'entretien que je vienne de nouveau à la rencontre de son équipe l'année suivante, pour faire le point sur les avancées de l'implantation des différentes composantes du projet HUUP, M. Trần Trung Hậu est demeuré injoignable, comme l'ensemble des interlocuteurs officiels du projet, lors de mes séjours de terrain en 2011 et 2013.

Ce programme ambitieux devait s'échelonner sur sept ans, de 2005 à 2012, mais il a finalement été prolongé jusqu'en 2015, étant donné les retards pris dans la mise en œuvre de la première composante.

Ce grand projet intégré de lutte contre la pauvreté urbaine, qui pense la modernisation de la voirie locale comme un élément central de la lutte contre le mal développement, n'est pas nouveau à Hồ Chí Minh Ville : il s'appuie sur quelques projets emblématiques, faisant également intervenir des acteurs étrangers, qui se sont intéressés à l'amélioration de la qualité de vie dans les ruelles précaires dès la fin des années 1990.

3.1.1. Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville pour terrain d'action : les projets de développement fondateurs

En dehors du projet systématique d'élargissement, porté par la ville-province de Hồ Chí Minh, qui traite les ruelles dans leur dimension exclusive de réseau, la rénovation ponctuelle des quartiers de ruelles a souvent été couplée à des programmes de développement. Ces projets de développement, à destination de populations précaires aux statuts urbains demeurant parfois irréguliers, impliquent généralement une expertise et des financements étrangers[38].

La coopération internationale a connu une trajectoire complexe et différenciée entre le Nord et le Sud Việt Nam : marquée par un partenariat précoce avec l'Union soviétique au Nord dès les accords de Genève de 1954 (Musil, 2013 : 40), elle s'est démarquée par une importante aide militaire américaine au Sud. Suite à la réunification du pays, puis à l'embargo imposé par les États-Unis en 1976, et à la dégradation des liens avec la Chine, le Việt Nam intégra ensuite le Conseil d'assistance économique mutuelle (Comecon) en 1978. En matière de développement urbain, Hồ Chí Minh Ville reçut ainsi assez tardivement (à partir de 1986) l'expertise de l'Institut d'urbanisme de Leningrad, qui devait aboutir à l'élaboration du premier schéma directeur post-colonial de la ville. Mais l'engagement du pays dans les réformes du Renouveau et sa prise de distance avec le Comecon mirent fin à cette coopération

[38] Il existe cependant une expérience intéressante, quoiqu'unique, où une communauté de citadins du sous-district de Bến Nghé (district 1) de Hồ Chí Minh Ville a entrepris la rénovation de son quartier de ruelles de manière collective, sans intervention officielle des représentants étatiques. Il s'agissait en fait d'une zone lotie de manière totalement informelle sur des terrains qui appartenaient à l'armée. Les familles qui s'y étaient installées étaient toutes liées à l'armée. Face à l'absence de raccord aux services urbains de base, les habitants ont organisé leur propre comité de travaux – auquel participaient quelques représentants du Parti communiste –, ont organisé une levée de fonds communautaires et sont parvenus à mettre en œuvre les travaux de raccordement et de rénovation de la voirie tertiaire de la zone de manière autonome (Banes, 2001 : 35). La réussite de cette entreprise s'explique en partie par la relative homogénéité sociale du quartier et le niveau de revenus suffisants des habitants.

urbaine, au bénéfice de coopérations alternatives, multilatérales ou bilatérales, notamment avec des « pays de l'Ouest »[39].

Le tout premier projet de développement urbain à destination des communautés précaires à Hồ Chí Minh Ville fut financé par la Coalition asiatique pour les droits aux logements (ACHR) entre 1990 et 1993, en lien avec le département de la Construction de la ville-province (Legrand, 2008 : 4-23). Le projet de la communauté de Hiệp Thành, qui concernait environ 400 personnes dans le sous-dsitrict 6 du district 4, permit ainsi la rénovation de 400 m de ruelles, couplée à l'installation de sept robinets de quartier, à la construction de toilettes publiques, à l'amélioration du système de traitement des déchets et à l'accès au micro-crédit pour encourager les activités professionnelles des riverains[40] (Thai Thi, 1996 : 385 ; Banes, 2001 : 35-36).

Cependant, le début de la mise en œuvre de la récupération foncière sur les berges du canal de Nhiêu Lộc-Thị Nghè dès 1993 – et le déplacement forcé de l'ensemble des quelques 20 000 foyers précaires qui y vivaient (Castiglioni *et al*., 2006 : 121) – marqua le début de la prédilection des autorités de la ville-province pour les grands projets de rénovation urbaine, impliquant d'importants déplacements de populations, alors relogées à distance, dans de grands immeubles collectifs. Cette modalité de rénovation urbaine ne fut remise en cause que lors de l'implantation de projets alternatifs, modestes dans leur périmètre, mais fondateurs dans la mise en œuvre actuelle du projet HUUP.

Les bases posées par le projet avorté de Villes en transition à Tân Định (district 1) dès 1995

La coopération lyonnaise avec la ville-province de Hồ Chí Minh passa notamment par l'établissement de l'organisation Villes en transition[41] (VET), dont le premier projet

[39] La coopération entre la province de Hồ Chí Minh Ville et la région Rhône-Alpes se mit par exemple en place dès 1987, par le biais de l'Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon (Burlat, 2001 : 199).

[40] Les résultats de cette initiative furent néanmoins réduits à néant quelques années seulement après la mise en œuvre du projet, lors du lancement d'un grand plan d'éviction de populations informelles dans le district 4 à partir de 1994.

[41] La présentation de l'organisation VET est établie de la manière suivante dans le rapport de 2004 du Prud, consacré aux enjeux du relogement planifié des zones d'habitat précaire à Hồ Chí Minh Ville : « VET est une organisation de solidarité internationale spécialisée dans les questions d'aménagement urbain et de développement social. Elle se présente comme un réseau de jeunes professionnels de l'aménagement – praticiens ou chercheurs – aux compétences complémentaires : architectes, urbanistes, ingénieurs, sociologues, économistes. VET intervient plus particulièrement sur les villes des pays de l'ancien bloc communiste, où les changements sociopolitiques suivent des processus semblables : déconcentration et décentralisation des institutions et des outils de décision, marchandisation du foncier et des services urbains. Les projets menés par l'association ont pour but de contribuer au nécessaire renouvellement des pratiques urbaines dans ces pays, par l'expérimentation sur le terrain de nouveaux modes opératoires privilégiant la participation et la prise en compte du niveau local. C'est au Việt Nam que VET a développé son expérience la plus significative, à partir de différents projets d'aménagement menés dans des contextes divers (réhabilitation, rénovation, aménagement de

d'amélioration urbaine fut soumis en 1995. Il concernait un quartier de ruelles précarisées, localisé dans un interstice marécageux du sous-district de Tân Định dans le district 1. Le projet fut soutenu par les autorités de la ville-province, par le biais de l'ancien bureau de l'architecte en chef[42], mais les autorités de district se montrèrent peu impliquées et déléguèrent rapidement le suivi au Comité populaire du sous-district concerné (Wust *et al*., 2004 : 113). La première phase du projet consista à effectuer un état des lieux socio-économique du quartier, démarche mal acceptée par les autorités de district dans une zone centrale déjà soumise à une forte pression foncière et immobilière. Le projet prévoyait ensuite de remodeler la trame viaire héritée en élargissant les ruelles existantes et en créant de nouvelles voies de desserte, tout en veillant au maintien de la population locale initiale sur place, par la mise en place de petites structures de relogement *in situ* (VET, 1998).

La phase opérationnelle se solda par un blocage, qui conduisit le projet à l'échec : les autorités du sous-district n'avaient en effet ni les moyens, ni la légitimité à conduire la maîtrise d'ouvrage, et le périmètre du projet demeurait trop modeste pour justifier une intervention directe du bureau de l'architecte en chef. Les autorités de district firent valoir une stratégie de développement différente pour ce quartier, envisageant avant tout une entreprise de valorisation foncière : ils bloquèrent la progression du projet, qui fut finalement abandonné[43] (Wust *et al*., 2004 : 114). Ce petit projet avorté à Tân Định reste cependant l'un des premiers de la période post-réformes du Renouveau à envisager la réhabilitation d'un quartier de ruelles, dans une visée de développement social, sans le transformer totalement[44].

Le projet Asian Urbs VNM 003 de Bình Trưng Đông (district 2) au début des années 2000

En 2000, le projet de planification d'un quartier résidentiel de 70 ha dans le sous-district Bình Trưng Đông du district 2 – porté conjointement par l'Agence d'urbanisme de Lyon, la province de Namur et le bureau de l'architecte en chef de Hồ Chí Minh Ville – fut sélectionné par la Commission européenne dans le cadre du programme Asian Urbs, sous le nom de

---

zones d'habitat en périphérie). » (Wust *et al*. 2004 : 8). VET est aujourd'hui devenu IDT Monde (Intégration, Territoire et Développement).

[42] Le bureau de l'architecte en chef avait été mis en place à titre expérimental à Hà Nội et Hồ Chí Minh Ville en 1992, sous l'autorité directe du Premier ministre (Nguyen, 2000 : 58), afin de veiller à la régulation de la croissance urbaine. Ce bureau fut abandonné en 2002 et remplacé par le département de la Planification et de l'architecture (Dupa).

[43] Suite à ce projet, en 2000, l'organisation VET mit en œuvre, conjointement avec l'organisation Enda-Vietnam, une opération de relogement de populations déplacées dans le district 2, dans le sous-district de Bình Trưng Đông, qui reprit les bases établies lors de la préparation du projet de Tân Định (Wust *et al*., 2004 : 115).

[44] Cette dimension fut discutée avec Vuong Van Pho Danh, hydrologue et ancien chef de projet chez VET, lors d'un entretien daté du 30 mars 2010.

« Asian Urbs VNM 003 ». Ce projet portait sur un quartier périphérique en cours d'urbanisation – accueillant une population aux capacités financières limitées –, mais déjà structuré par de nombreuses ruelles héritées. Le projet de planification proposé par les acteurs de la coopération avait pour principe de prendre en compte les aménagements existants. L'objectif principal consistait à restructurer la trame viaire pour mieux intégrer la zone dans son environnement proche, à savoir le district 2, en pleine mutation avec l'arrivée programmée du futur centre des affaires de Thủ Thiêm. Trois scenarios furent envisagés : le premier proposait de conserver la trame viaire des ruelles et de l'améliorer en procédant à des élargissements, le deuxième imposait une nouvelle trame viaire rationnalisée et le dernier scenario – celui qui est le plus valorisé dans les documents de projet – conservait la trame viaire tertiaire, tout en surimposant une nouvelle trame de rues structurantes, à même d'intégrer le sous-district au zones de développement du district 2.

Ce projet visait prioritairement la formation des partenaires vietnamiens à l'élaboration de schémas d'urbanisme, passant par la prise en compte et l'amélioration de l'existant. La mise en œuvre du schéma retenu ne fut cependant jamais effective dans un quartier, dont le développement spontané s'intensifia avec la croissance des flux migratoires. C'est aujourd'hui l'équipe de la société d'urbanisme et d'architecture An Hòa Sơn qui a la charge de proposer le plan d'aménagement du réseau de ruelles du sous-district de Bình Trưng Đông, pour le compte des autorités du district 2, en lien avec la décision 88/2007.

Le projet fondateur de la PMU 415 à Tân Hóa - Lò Gốm (district 6)

Le premier projet à faire vraiment date en matière de réaménagement de quartiers de ruelles précaires fut le projet de rénovation urbaine du bassin du canal de Tân Hóa - Lò Gốm, connu sous le nom de PMU 415 et principalement porté par le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville et la Coopération technique du gouvernement belge (CTB). Ce vaste projet, composé de différentes composantes et extensions, fut mis en œuvre entre 1997 et 2006, pour un budget total de 22,5 millions d'euros (Stanley, 2006 : 4). Les principes fondateurs de ce projet de développement consistaient à assurer la participation populaire directe des communautés précaires[45] et à répondre de manière intégrée aux nombreux enjeux sociaux et environnementaux de la zone.

[45] Le projet de la PMU 415 s'inscrivait ainsi clairement en opposition avec le grand projet de rénovation des berges du canal de Nhiêu Lộc-Thị Nghè, mis en œuvre à la même période et qui impliquait le déplacement des 20 000 foyers qui peuplaient précédemment ses berges. Ces derniers devaient être relogés dans de grands immeubles collectifs, bien que cette solution se soldât par un échec. Les foyers déplacés n'avaient en effet ni les moyens d'assurer le coût du loyer et des charges, et les appartements n'étaient par ailleurs ni adaptés au mode de vie, ni aux activités professionnelles des familles.

Le périmètre du projet fut variable d'une composante à l'autre, mais le canal de Tân Hóa - Lò Gốm en constitua toujours l'axe structurant (Lê Dieu *et al*., 2007 : 2). L'un des premiers enjeux consistait à assainir le canal le plus pollué de la ville-province, aux rives densément peuplées. Ce dernier fut donc drainé, en partie assaini et élargi dans le cadre de cette PMU et l'habitat précaire qui occupait ses rives fut résorbé.

Cette PMU comportait différents projets pilotes, principalement centrés sur le sous-district 11 du district 6, qui accueillit notamment un lagon naturel à ciel ouvert destiné au traitement des eaux usées (ill. 101). C'est également dans ce sous-district que furent en partie relogés les foyers qui ont du être déplacés lors de l'assainissement et de l'élargissement du canal. Les modalités de relogement proposées furent de deux types : le relogement *in situ* dans un petit immeuble collectif de 3 à 4 étages, comportant 72 appartements en accès à la propriété[46], ou une compensation foncière avec l'accès à un terrain à 8 km au nord du site, dans le district périurbain de Bình Tân. Un marché local fut installé à proximité du site de relogement afin de faciliter la reconversion professionnelle des riverains (ill. 101).

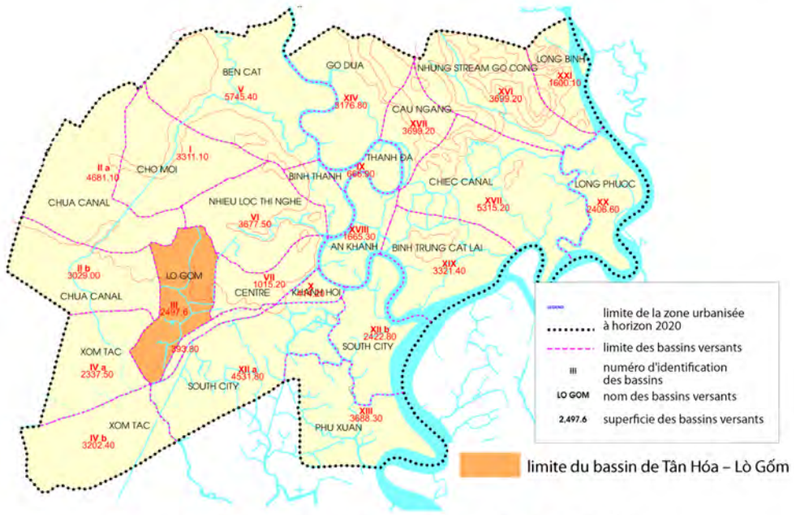
Un projet pilote de rénovation d'un quartier de ruelles de 1 ha fut également réalisé dans le sous-district 11, à proximité immédiate du canal et du petit immeuble de relogement. Ce projet concerna environ 170 familles vivant le long de ruelles précaires, où l'accès aux réseaux urbains de base demeuraient incomplet et aléatoire. Le projet consista à élargir certaines de ces ruelles, à toutes les bitumer, et à y adjoindre des réseaux d'accès à l'eau et l'électricité, en évitant toute éviction de familles riveraines. Ces dernières se virent octroyer de petits prêts, afin de rénover leur habitat et furent directement employées pour participer à la rénovation des ruelles. Cette procédure communautaire inspira directement le futur projet VUUP (Legrand, 2008 : 24 ; entretien avec Lê Diêu Anh[47], le 25 juin 2010).

---

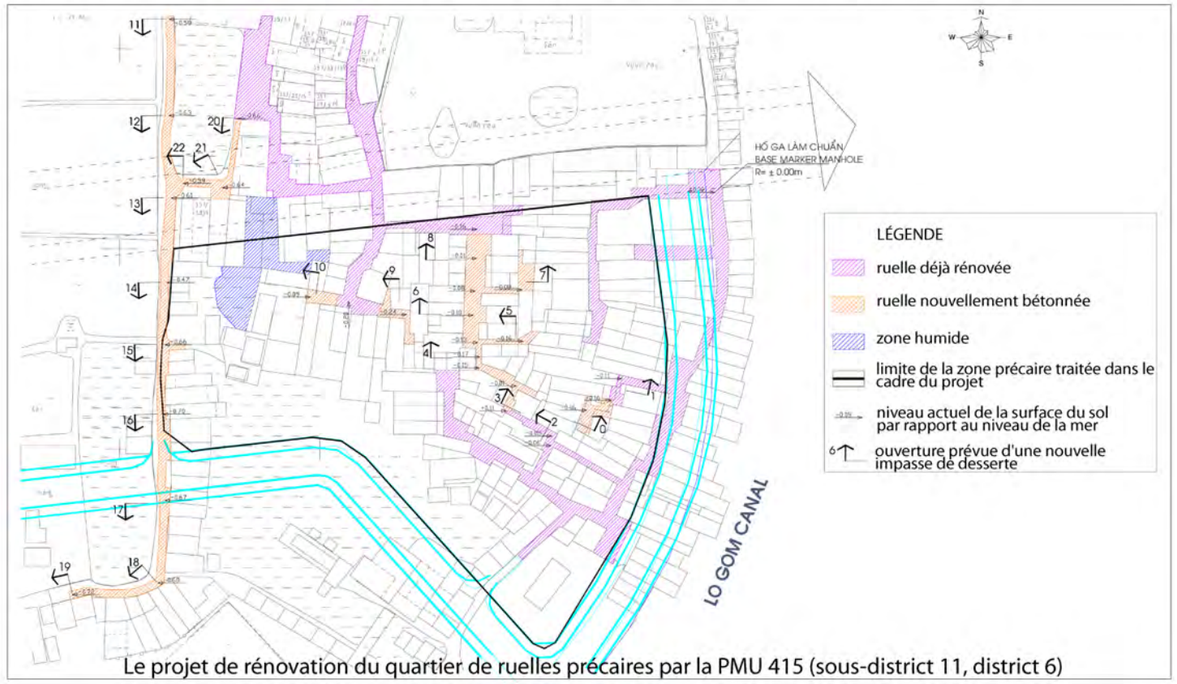
[46] La conception et la maîtrise d'œuvre de ce petit immeuble furent confiées à l'ONG française Villes en transition (VET) qui travailla en collaboration étroite avec les futurs résidants pour l'adapter aux besoins des familles. Les coursives extérieures qui longent tous les étages y jouent par exemple le rôle d'espace semi-public que jouent les ruelles dans les quartiers de Hồ Chí Minh Ville.
Il était initialement prévu que cet immeuble compte 250 appartements mais seule la première phase put être réalisée, soient 72 appartements, ensuite complétés par l'édification par les autorités du district et de la ville-province d'immeubles de 12 étages en arrière du site, actuellement en cours de réalisation.

[47] Mme Lê Diêu Anh est l'ancienne coordinatrice de la PMU 415. Elle est aujourd'hui responsable de projets au sein de l'ONG Enda-Vietnam. Cet entretien fut donc l'occasion de faire le point sur les apports et les limites de la PMU 415, quatre ans après la fin de son implantation et d'évoquer de manière plus large les différentes modalités de rénovation urbaine à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui, notamment le rôle du projet HUUP, dont Mme Lê Diêu Anh est proche de certains responsables. L'ONG Enda, en dépit de ses expériences passées dans la conduite de projet de renouvellement urbain et de relogements de population précaires, ne conduit plus à ce jour de projet à Hồ Chí Minh Ville et se concentre davantage sur les provinces rurales (entretien du 25 juin 2010, au bureau de Enda-Vietnam à Hồ Chí Minh Ville).

Illustration 101. Le projet fondateur de la PMU 415 : un exemple de réhabilitation de ruelles précaires dans le sous-district 11 du district 6, le long du canal de Tân Hóa - Lò Gốm



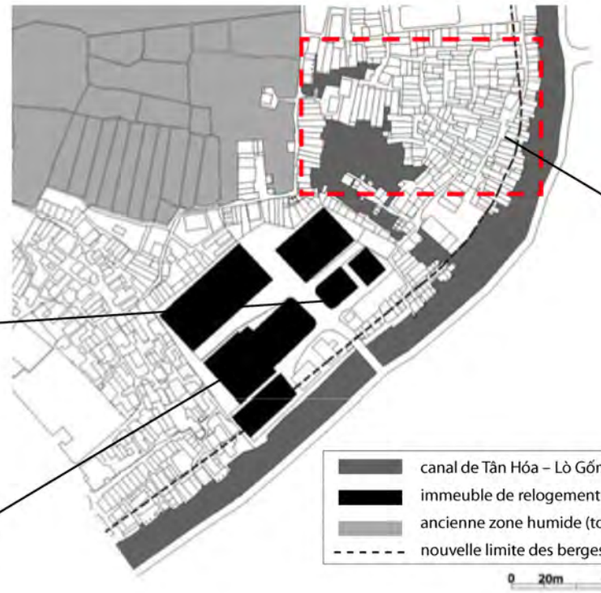
La carte de localisation du bassin de canal de Tân Hóa – Lò Gốm



Le projet de rénovation du quartier de ruelles précaires par la PMU 415 (sous-district 11, district 6)

Des immeubles de relogement adaptés
avec des commerces en rez-de-chaussée et des coursives semi-publiques

Un nouveau marché pour les habitants du quartier



Un projet qui implique la participation des riverains
au processus de décision

Un projet qui implique la participation des riverains
lors de la mise en œuvre des travaux

Une ruelle nouvellement bétonnée
qui accueille de nouvelles activités socio-économiques

Cartes et cadastres : Stanley, 2006 ; Legrand, 2008 ; Photos : Legrand, 2008 ; Gibert, 2008 et 2010 ; Réalisation et traduction : M. Gibert, 2013.

Enfin, cette PMU instaura un centre de traitement de déchets (Bà Lài) dans le sous-district proche de Bình Hưng Hòa, dans le district de Bình Tân. Cette petite usine alla de pair avec la réorganisation du ramassage et du traitement local des déchets dans cinq sous-districts proches (les sous-districts 2, 4, 7, 8 et 11 du district 6), avec l'établissement d'une coopérative locale, chargée de gérer la gestion des déchets dans les ruelles de la zone. Ce programme fut complété par de nombreuses interventions et formations dans les écoles voisines afin d'effectuer un travail social de sensibilisation aux questions environnementales.

Ce projet, assez modeste par le périmètre concerné, fut très médiatisé et mis en avant par les autorités de la ville-province, qui le citent régulièrement en exemple, dès qu'il s'agit d'aborder la problématique des ruelles précarisées. Il a cependant tendance à devenir un faire-valoir, convoqué comme preuve du bon vouloir des autorités, dès que l'on aborde la question épineuse des déplacements massifs de population qui continuent à accompagner nombre de grands projets contemporains. Les autorités de la ville-province et des districts ne cherchèrent cependant jamais à en répliquer les principes dans d'autres quartiers de ruelles, arguant de son coût, de la longueur de sa mise en œuvre et de la faiblesse générale de ses effets.

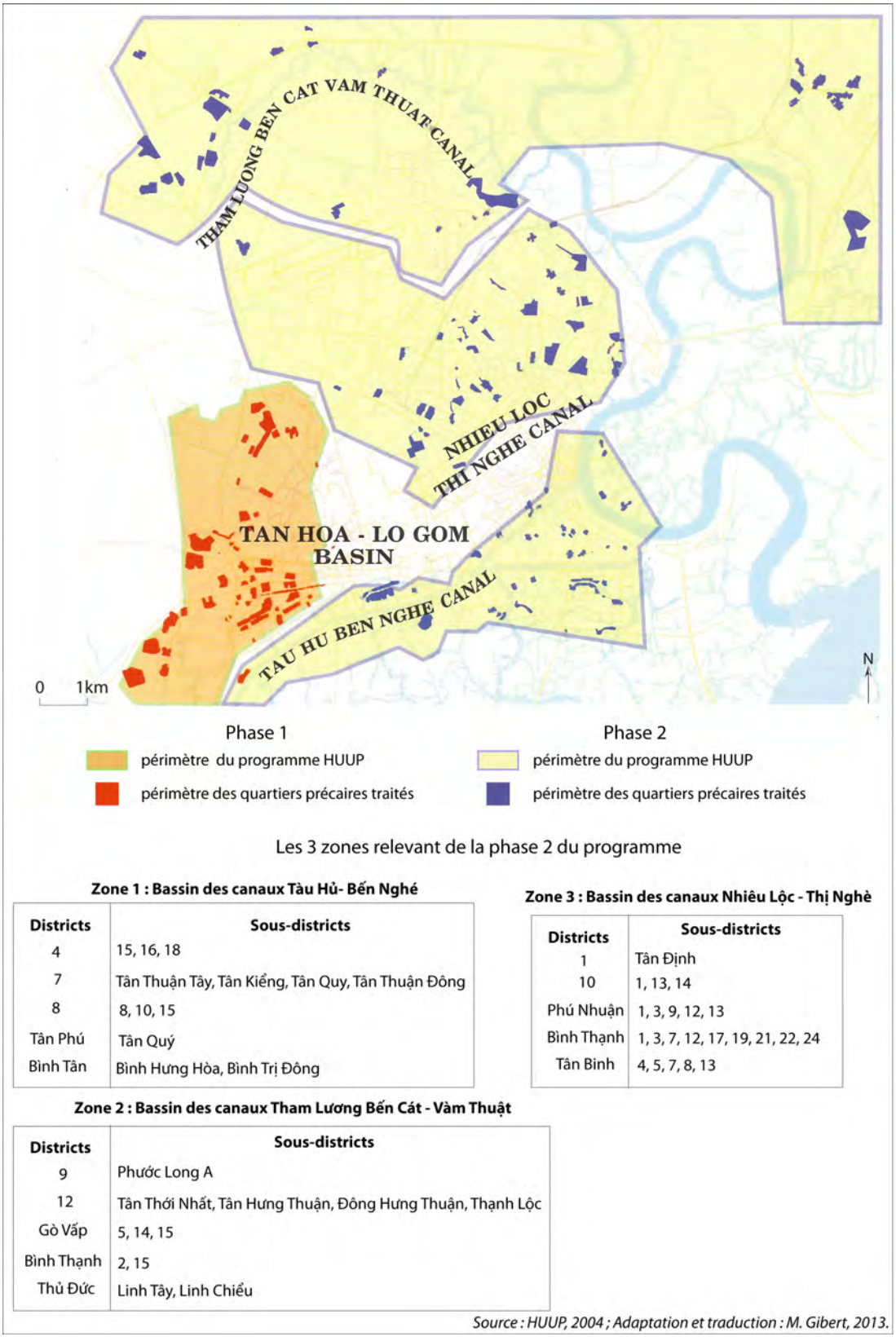
Cependant, le programme national VUUP, aujourd'hui porté par la Banque mondiale, s'en inspire assez largement, et ce n'est pas un hasard si la première composante de ce projet est précisément consacrée au périmètre du bassin du canal de Tân Hóa - Lò Gốm, dont la superficie totale dépasse largement le périmètre de la PMU 415. L'étude de faisabilité de cette première composante fut d'ailleurs conjointement réalisée par la Coopération technique belge (CTB), afin de tirer le maximum d'enseignements du précédent projet et de s'inscrire dans sa filiation directe (Stanley, 2006 : 5).

3.1.2. Le projet HUUP : une mise à niveau des ruelles précaires de Hồ Chí Minh Ville en deux phases

La première composante du projet d'amélioration urbaine de Hồ Chí Minh Ville (HUUP), qui prévoit la mise à niveau des infrastructures tertiaires dans les zones précaires, est pensée en deux temps. La phase 1 prévoit la réhabilitation de 33 zones précaires, toutes localisées dans le bassin du canal de Tân Hóa - Lò Gốm, dans les districts de Tân Bình, Tân Phú, Bình Tân et le district 6, ce qui représente environ 150 ha, 115 000 habitants et 39 364 m de ruelles à rénover. Cette première phase, inaugurée dès 2005 est aujourd'hui en voie d'achèvement.

La seconde phase du projet fut lancée en 2007 : elle concerne cette fois 79 zones précaires, réparties dans plus de 50 sous-districts, pour un total de 485 ha de projet et de 113 km de ruelles à rénover. Ces 79 zones sont divisées en trois groupes, correspondant aux différents canaux de la ville (carte 42).

Carte 42. La localisation des quartiers de ruelles précaires retenus dans le cadre du projet HUUP



Les 3 zones relevant de la phase 2 du programme

Zone 1 : Bassin des canaux Tàu Hủ- Bến Nghé

Districts	Sous-districts
4	15, 16, 18
7	Tân Thuận Tây, Tân Kiểng, Tân Quy, Tân Thuận Đông
8	8, 10, 15
Tân Phú	Tân Quý
Bình Tân	Bình Hưng Hòa, Bình Trị Đông

Zone 3 : Bassin des canaux Nhiêu Lộc - Thị Nghè

Districts	Sous-districts
1	Tân Định
10	1, 13, 14
Phú Nhuận	1, 3, 9, 12, 13
Bình Thạnh	1, 3, 7, 12, 17, 19, 21, 22, 24
Tân Bình	4, 5, 7, 8, 13

Zone 2 : Bassin des canaux Tham Lương Bến Cát - Vàm Thuật

Districts	Sous-districts
9	Phước Long A
12	Tân Thới Nhất, Tân Hưng Thuận, Đông Hưng Thuận, Thạnh Lộc
Gò Vấp	5, 14, 15
Bình Thạnh	2, 15
Thủ Đức	Linh Tây, Linh Chiểu

Source : HUUP, 2004 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

Par la « réhabilitation » – ou l'« amélioration » (*upgrading*) – des ruelles, les autorités du projet entendent un ensemble d'actions conjointes, combinant l'élargissement des ruelles – et éventuellement leur surélévation dans les zones soumises aux inondations –, le renouvellement de l'asphalte ou du bitume, l'installation d'un système d'éclairage public, la mise en place d'un réseau d'adduction d'eau, d'un système d'égout, l'adjonction de bornes à incendie et l'installation d'un accès à l'eau individualisé pour chacune des maisons riveraines, avec un système de compteur. Les documents de projet édités par la Banque mondiale précisent que la procédure d'amélioration urbaine passe par un « lot de travaux » (*a single package of urpgrading works*), dont le détail des opérations est fondé sur la demande des communautés locales de citadins (VUUP, 2004 : 5). Ces derniers peuvent par exemple demander à adjoindre au projet de rénovation urbaine la modernisation du marché local, l'installation de centres de soin ou des mesures de facilitation d'accès à l'éducation.

Cette logique de projet intégré repose sur une organisation institutionnelle particulière qu'est le recours à une « unité de gestion de projet » (PMU), alors chargée de sélectionner les ruelles éligibles dans le programme et d'y conduire les opérations de renouvellement urbain.

3.2. L'organisation institutionnelle et le fonctionnement de l'unité de gestion de projet (PMU)

3.2.1 Les enjeux institutionnels de la mise en place de la PMU HUUP

Les unités de gestion de projet (PMU) se sont progressivement constituées comme les pivots de la distribution de l'aide internationale au Việt Nam[48]. Il s'agit de structures administratives *ad hoc,* venant se substituer au cadre institutionnel régulier du pays bénéficiaire, dans le cadre précis de la conduite d'un projet de développement. Ce mode de fonctionnement – qui permet de contourner une coopération directe avec les appareils bureaucratiques locaux – a été proposé et encouragé par les acteurs de la Banque mondiale dès les années 1970, dans un premier temps en Afrique, afin d'assurer le contrôle de la conduite des projets d'aide au développement et d'en assurer l'efficacité et la rentabilité[49] (Bräutigam, 2000 : 32). L'argent investi par le bailleur transite ainsi exclusivement par ces structures *ad hoc*, ce qui doit

[48] La première PMU vietnamienne fut instaurée en 1993, en lien avec des organismes de coopération japonais. Ces structures sont aujourd'hui banalisées au Việt Nam : en 2005, on comptait ainsi 525 PMU à l'échelle du pays, impliquant 34 bailleurs de fonds étrangers différents (les bailleurs ayant le plus recours aux PMU étant la Banque mondiale, la coopération nationale japonaise et la Banque asiatique de développement) (Musil, 2013 : 217).

[49] Les unités de gestion de projet (PMU) sont aujourd'hui devenues des incontournables dans la mise en œuvre du volet de « l'aide projet » de l'aide publique au développement, quel que soit le donateur. Elles sont moins systématiquement présentes dans la distribution de « l'aide budgétaire » (Musil, 2013 : 216).

garantir la transparence des opérations[50]. Dans son ouvrage *La Banque mondiale et les villes, du développement à l'ajustement*, Anick Osmont précise :

> « […] il faut impérativement créer un cadre *rationnel*, donc *efficace*, du développement urbain. Il s'agit donc, en fait, de créer dans chaque pays d'intervention, et parfois à l'occasion de chaque projet, une unité opérationnelle *ad hoc*, un organisme spécifique qui aura le rôle d'opérateur » (Osmont, 1995 : 35).

Ces structures s'appuient directement sur un personnel détaché de l'administration du pays bénéficiaire. L'objectif est double : il s'agit de pouvoir compter sur un personnel sélectionné et compétent, et de renforcer en retour les compétences de la maîtrise d'ouvrage locale, puisque les PMU constituent également des lieux de formation auprès des experts internationaux impliqués.

La circulaire nationale 03/2007/TTBKH de 2007 est venue préciser le fonctionnement des PMU au Việt Nam et les rendre obligatoires pour tous les investissements étrangers supérieurs à un milliard de dongs (soit environ 35 000 euros). Cette circulaire précise le rôle structurant de ces unités de gestion dans la conduite du projet, de sa préparation à son évaluation finale, puisque les PMU procèdent à l'élaboration de tout appel d'offre induit par le projet, suivent et gèrent le décaissement et vérifient les entrées et sorties de liquidités (Musil, 2013 : 218). Pour les pays bénéficiaires comme le Việt Nam, ce type de structure permet de garder le contrôle sur les investissements liés aux programmes d'aide internationaux, puisque les PMU restent sous le contrôle du Comité populaire et s'inscrivent dans le système du centralisme démocratique. L'union de gestion possède par ailleurs des ramifications correspondant à chacun des échelons de gestion urbaine du Việt Nam. Les PMU jouent alors un rôle d'interface entre le bailleur et les maîtres d'ouvrage mais également entre les populations bénéficiaires des programmes et les Comités populaires de chacun des niveaux de gestion de la ville-province.

Dans le cadre du projet HUUP, des comités communautaires ont par exemple été constitués dans chacune des zones d'habitat précaire concernées par le projet, avec des représentants des Comités populaires des sous-districts concernés, des représentants des organisations de masse – dont l'Union des femmes et l'Union des jeunes –, et des représentants des résidants. Ces comités participent à la préparation du plan communautaire

[50] Ce type de structure n'empêche cependant pas les affaires de corruption et de malversation dans la passation des marchés de travaux publics, en particulier avec la mise en place de PMU dites parallèles, créées à l'extérieur de l'institution chargée de mettre en œuvre le projet. Une affaire de corruption de grande ampleur a par exemple frappé une PMU financée par l'aide japonaise dans la mise en œuvre du grand boulevard Est - Ouest Hồ Chí Minh Ville entre 2003 et 2006.

de rénovation (*community upgrading plan*), qui précise le détail des investissements et des travaux qui vont être engagés, ainsi que le fonctionnement de la procédure de participation populaire (VUUP, 2004 : 5). Ces plans doivent prendre en compte les plans de développement des districts et le schéma directeur de la ville-province, et être validés par les représentants de la PMU correspondant à chacun de ces échelons.

Ainsi les autorités de district de Hồ Chí Minh Ville ne gèrent-ils pas directement les programmes de rénovations des ruelles de leurs juridictions sélectionnées dans le cadre du projet HUUP. Ils exercent cependant un droit de regard et de validation des plans d'aménagement proposés par les acteurs de la PMU. Se pose alors la question de la sélection des ruelles éligibles au programme et des inégalités de traitement induites par cette sélection, par rapport aux ruelles dont l'élargissement est prévu dans le cadre de l'application de la décision 88/2007, et qui relève directement de l'autorité des districts.

3.2.2. Le processus de sélection des ruelles retenues dans le cadre du HUUP

La multiplication des PMU pour mettre en œuvre les projets de l'aide publique au développement soulève la question de leur insertion dans le système bureaucratique local et des effets de différenciation générés par la délimitation du périmètre de projet. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité dans le cas du projet d'élargissement des ruelles que les districts conduisent leur propre projet d'élargissement parallèlement à l'intervention sélective de la PMU HUUP. La question de la sélection des ruelles éligibles à la PMU est donc centrale.

Trần Trung Hậu, l'un des directeurs adjoints du projet HUUP, explique que la phase préliminaire du projet a consisté à réaliser un vaste état des lieux de la situation sanitaire et sociale dans les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville, sous la forme d'une expertise indépendante de l'autorité des districts. À cette fin, 3 000 étudiants ont été recrutés pour mener des enquêtes, en suivant un questionnaire élaboré par des experts de la Banque mondiale, complétées par l'étude d'images satellites (enquête du 15 juillet 2010). L'objectif de cette enquête était de mettre à jour les quartiers les plus précaires de la ville-province, c'est-à-dire les zones où une intervention de la puissance publique est jugée indispensable pour espérer améliorer les conditions de vie des habitants. Au-delà des critères sociaux, l'exposition au risque d'inondation des quartiers est une donnée à laquelle les acteurs de la PMU HUUP ont été sensibles. Le programme HUUP sélectionne par ailleurs seulement quelques ruelles par sous-district.

Sur la base de ces données, les premières propositions d'interventions furent envoyées par les membres du HUUP aux autorités des différents districts, ainsi qu'au département des

Ressources naturelles et de l'environnement (Donre) et au département des Finances (Dof) de la ville-province. Les autorités de district participent ainsi indirectement à la sélection des ruelles relevant du HUUP : ce sont elles qui donnent leur accord aux autorités de la PMU pour l'organisation de réunions publiques dans les quartiers précaires du district potentiellement éligibles au programme.

Ces réunions sont décisives, puisque l'un des principes d'action de la PMU HUUP est d'intervenir en étroite collaboration avec les communautés locales de résidants, qui sont appelées à participer activement au projet. Au moins 80 % des membres de la communauté locale doivent approuver le projet HUUP et s'engager à y participer pour qu'un quartier présélectionné soit retenu (Trần Trung Hậu, enquête du 15 juillet 2010). Grâce à un responsable du sous-district 22 du district de Bình Thạnh, j'ai pu me procurer les compte rendus de ces réunions de quartier réunissant un représentant de la PMU, les autorités de districts, les habitants, et leur représentant – c'est-à-dire les chefs des unité des voisinage et les représentants du Front de la patrie.

Dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh, ces réunions ont eu lieu entre le mois de novembre 2006 et février 2007. Chaque réunion a donné lieu à un compte rendu à partir d'un formulaire standard édité par la PMU. Les premières réunions consistent en une présentation générale du projet, à l'estimation de son coût financier et à l'écoute des commentaires des riverains présents. Dans le cas du quartier structuré par la ruelle 81 Võ Duy Ninh, il est prévu que les ruelles secondaires de 1,5 à 2 m de large soient élargies à 4,5 m. Cette proposition a été favorablement accueillie par les riverains, qui sont 95 % à y être favorables et qui insistent en commentaire sur l'importance d'adjoindre à cet élargissement une surélévation de la chaussée, afin de lutter contre les inondations qui ravagent régulièrement le quartier. La participation des habitants au projet, sous forme de travaux publics et de petits dons de terrains, a également été validée à 90 %. Les autorités de districts ont cependant proposé que deux ruelles de la zone sortent du périmètre du projet HUUP, car elles ont déjà bénéficié de petits travaux de rénovation par le passé. Ces comptes rendus ne font jamais référence à des oppositions ou des débats agités autour de la sélection des ruelles. Ils témoignent par ailleurs de la manière dont la structure *ad hoc* de la PMU est pleinement intégrée au fonctionnement institutionnel local. Ainsi les relations entre les autorités de districts et de sous-districts et les responsables de la PMU sont-ils toujours ambigus.

Trần Trung Hậu explique que le programme HUUP a rapidement connu un grand succès auprès des habitants des ruelles de la ville-province, au point que son service a reçu des dizaines de demandes spontanées réclamant l'insertion de leur ruelle dans le programme.

La PMU a cependant dû restreindre la seconde phase du projet à 79 quartiers précaires. Ainsi, au sein d'un même sous-district, et même d'une ruelle à l'autre, les conditions d'encadrement – et les modalités de compensation financière – des projets d'élargissement sont différenciées, ce qui ne manque pas de générer des blocages dans la mise en œuvre des projets portés par les seuls districts.

Précocement identifié comme un levier central pour la rénovation urbaine des quartiers hérités, le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville fut envisagé dès le lancement des réformes économiques du Renouveau. La multiplicité des enjeux urbains, économiques et politiques associés à ce projet contribua cependant à ralentir la formalisation de son cadre institutionnel : c'est seulement en 2007 que la décision 88 est venue réaffirmer à la fois l'importance et l'urgence de sa mise en œuvre. Depuis 1994, les quartiers de ruelles étaient en effet soumis à une nouvelle législation concernant l'emprise de la voirie publique, sans que les projets d'élargissement et de rénovation urbaine n'aient jamais été réalisés. Cette période de latence s'est traduite par des situations de précarisation foncière et immobilière pour les riverains, dont les statuts administratifs demeuraient par ailleurs diversifiés.

La précarité de certains quartiers de ruelles a conduit à l'intervention d'acteurs de l'aide publique au développement, venant complexifier l'organisation institutionnelle autour des projets de rénovation des ruelles. Alors que les autorités de la ville-province envisagent la modernisation de la voirie tertiaire dans sa stricte dimension de réseau, les programmes de développement – notamment le projet HUUP financé par la Banque mondiale – cherchent à accompagner les interventions urbanistiques de programmes sociaux. Les ruelles sont en effet considérées par les acteurs de l'aide publique au développement comme une échelle pertinente pour mener à bien des programmes de lutte contre la pauvreté urbaine. Fortement sélectifs, ces programmes de développement induisent d'importantes différences de traitement d'une ruelle à l'autre – au sein même des sous-districts de Hồ Chí Minh Ville – lors de l'entreprise de modernisation.

La fin de la décennie 2000 correspond au moment de la mise en œuvre des premiers élargissements de ruelles. Ces travaux publics, qui requièrent la cession à titre gracieux par les riverains d'une portion de leur terrain, constituent un temps urbain particulier, propice à l'observation de l'organisation des communautés de résidants et de leurs modalités d'interactions avec les autorités locales. Loin de venir clore les négociations croisées entre les autorités de districts, les représentants de la ville-province et les communautés de riverains, la mise en œuvre des travaux se caractérise également par l'intensité des négociations, voire des tensions, à l'échelle locale. Le suivi de la mise en œuvre des projets

d’élargissement et de rénovation urbaine dans chacun des six quartiers d’étude met ainsi à jour la diversité des trajectoires contemporaines des quartiers de ruelles dans le processus de modernisation et de métropolisation de Hồ Chí Minh Ville.

CHAPITRE 8

Le temps des élargissements : Étude comparée des réalisations et négociations locales

Ăn cá nhả xương, ăn đường nuốt chậm

[« Cracher les arêtes quand on mange du poisson,
avaler lentement quand on mange du sucre » :
Il faut savoir s'adapter aux circonstances]

Proverbe vietnamien

Ce chapitre prend pour objet les ruelles de à Hồ Chí Minh Ville en cours d'élargissement. Ces dernières demeurent inégalement réparties à l'échelle de la ville-province. Les enjeux et les difficultés de mise en œuvre des travaux se posent en effet de manière différenciée d'un quartier à l'autre. La période des travaux révèle ainsi la diversité des trajectoires contemporaines des quartiers de ruelles à Hồ Chí Minh Ville, notamment en fonction de leur localisation dans une métropole en rapide expansion, de leur profil socio-économique et des rapports de pouvoir qui existent entre les autorités locales et leurs administrés. Plus encore que l'observation des modalités de mise en œuvre des travaux, l'analyse des pratiques de négociations et des facteurs de blocage constituent autant de matériaux de recherche permettant de penser le fonctionnement social des quartiers et le rapport des riverains à leur ruelle, dans une métropole en mutation. Les inévitables tensions entre la visée collective des projets d'élargissement et la somme – parfois contradictoire – des intérêts individuels viennent éclairer de manière privilégiée les enjeux urbains contemporains liés aux recompositions de la voirie locale à Hồ Chí Minh Ville.

L'observation de la vie de ruelle durant la période des travaux de modernisation met à jour des recompositions éphémères de la riveraineté et autant de micro-négociations locales permettant d'éclairer le fonctionnement socio-spatial de ces espaces publics, plus

que jamais en tension entre leurs fonctions de réseau et de territoire local. Après avoir présenté les objectifs, les normes, les modalités de financement et l'organisation institutionnelle du projet d'élargissement et de modernisation des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, il s'agit à présent d'en étudier la mise en œuvre locale, à l'échelle de chacun des sous-districts retenus dans le cadre de cette recherche. Cette analyse est l'occasion d'apprécier les divergences entre les ruelles rénovées sous la tutelle de leurs autorités de district et celles ayant été sélectionnées dans le cadre de l'unité de projet (PMU) du programme d'amélioration urbaine de Hồ Chí Minh Ville (HUUP). Le matériau de recherche de ce chapitre est principalement fondé sur les récits des riverains, recueillis à divers moments du processus : avant, pendant et après la conduite des travaux, par le biais de 210 entretiens semi-dirigés, complétés par des phases prolongées d'observations, menées entre février 2010 et août 2013.

Au terme de ce travail d'enquêtes et d'observations, des trajectoires différenciées se dessinent concernant la rénovation urbaine des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville. Aux « quartiers pilotes », marqués par la relative précocité de l'implantation d'une trame viaire locale élargie, s'opposent des quartiers en marge de ces transformations volontaristes, caractérisés par des blocages encore difficilement surmontables par les acteurs locaux. Certains quartiers sont par ailleurs confrontés à la disparition programmée de leurs ruelles et à la perspective d'un remaniement complet, à la fois de leur trame viaire et de leur carte foncière. Ces trois grands types de trajectoires urbaines traduisent la complexité et l'hétérogénéité de la réception de la « modernité urbaine » – telle qu'elle est pensée et organisée par les autorités de la ville-province – par les acteurs locaux et les riverains des différents quartiers hérités d'une métropole en construction.

1. Les zones pilotes dans la conduite des élargissements : le sous-district 13 de Phú Nhuận et le sous-district 11 du district 6

Parmi l'ensemble des quartiers à l'étude, deux sous-districts se démarquent par la précocité de la mise en œuvre des élargissements de ruelles, suite à l'édiction du document cadre 88/2007. Il s'agit du sous-district 13 de Phú Nhuận et le sous-district 11 du district 6.

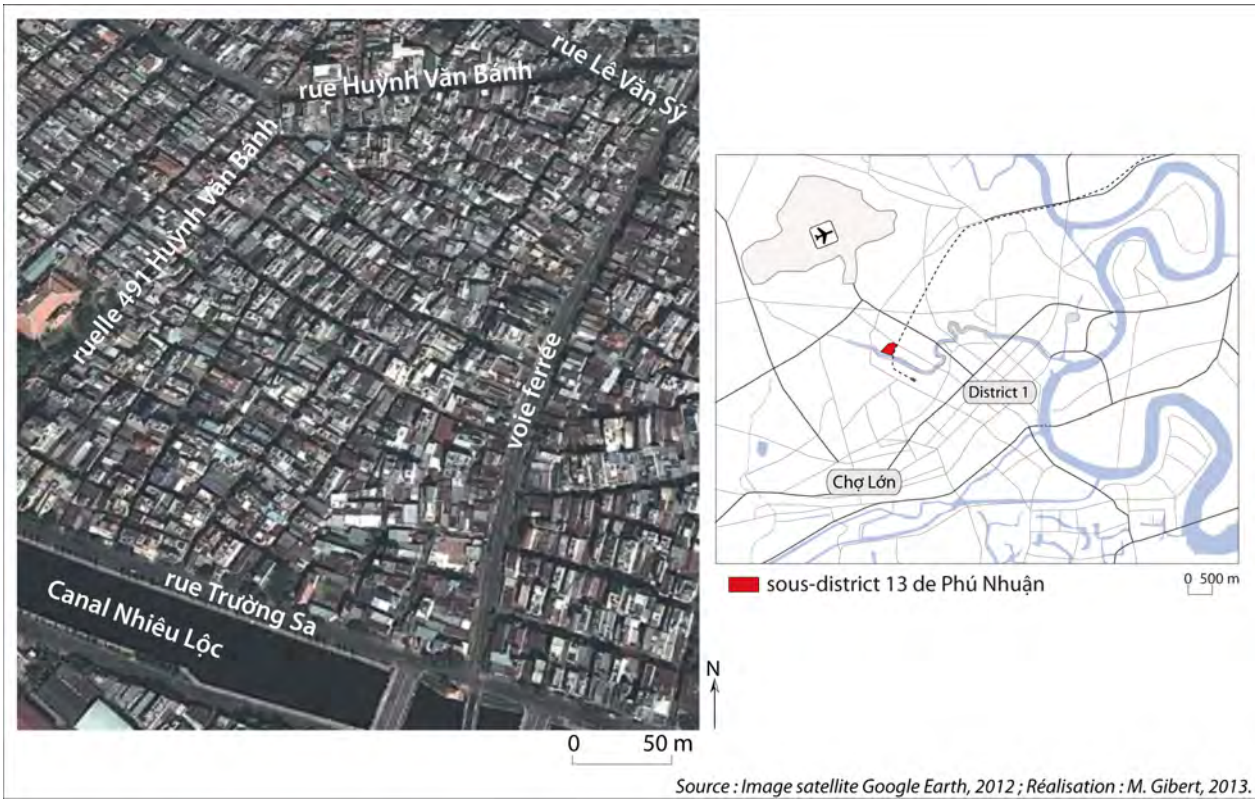
Cette évolution commune masque cependant deux situations différenciées, puisque les élargissements du sous-district 13 de Phú Nhuận ont été directement conduits par les autorités de district et de sous-district, alors que le sous-district 11 du district 6 a en

grande partie été intégré dans le périmètre de la PMU HUUP. Le jeu d'acteurs et les modalités de conduite de travaux y furent donc différenciés, bien que dans les deux cas la relative homogénéité sociale des quartiers et la capacité d'encadrement des autorités locales aient constitué des facteurs déterminants pour la réalisation des travaux.

1.1. Le sous-district 13 de Phú Nhuận : une vitrine péricentrale

Le sous-district 13 de Phú Nhuận fut loti de manière spontanée à la fin des années 1950, suite à l'arrivée de nouvelles populations, notamment des catholiques en provenance du Nord Việt Nam. Ancienne zone humide jouxtant le canal Nhiêu Lộc – délimitée par la voie ferrée à l'est, les rues Lê Văn Sỹ et Huỳnh Văn Bánh au nord, et la grande ruelle 491 Huỳnh Văn Bánh à l'ouest – ce sous-district de 14 ha occupe aujourd'hui une position de plus en plus centrale à l'échelle de la ville-province (carte 43).

Carte 43. La localisation et la délimitation du quartier de ruelles du sous-district 13 de Phú Nhuận



Source : Image satellite Google Earth, 2012 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Avec ses 11 000 habitants – soit près de 800 habitants par hectare –, la population y est particulièrement dense et composée de nombreuses familles installées dans la zone depuis plusieurs générations, parfois même depuis son lotissement initial. Lors des

45 entretiens réalisés auprès des foyers du sous-district, 19 foyers ont affirmé y vivre depuis le début des années 1960, 15 depuis 15 à 30 ans et 11 depuis moins d'une dizaine d'années[1].

Ce sous-district fut l'un des premiers de la ville-province à entreprendre des travaux d'élargissement de ruelles suite à l'édiction du document cadre 88 en juillet 2007. En effet, dès le mois de mars 2008, la version finale des plans officiels de réaménagement des ruelles du sous-district au 1/250^{e} était éditée, avant d'être validée et signée par les autorités du district le 20 mai 2008. Les travaux y commencèrent dès le début de l'année 2009. Ce sont les ruelles structurantes de la zone qui furent élargies en premier, c'est-à-dire celles directement reliées au canal Nhiêu Lộc, qui oriente l'organisation générale du sous-district. Les travaux d'élargissement des grandes ruelles 489A/23 Huỳnh Văn Bánh, 490 Huỳnh Văn Bánh et 491 Huỳnh Văn Bánh étaient ainsi achevés depuis peu, lorsque j'ai effectué mes premières observations dans la zone, en mars 2010.

Ces travaux furent effectués au même moment que le réaménagement des berges du canal Nhiêu Lộc, achevé au début de l'année 2013. Ce projet d'échelle métropolitaine, ayant conduit à l'élargissement de la rue Trường Sa – qui longe le canal sur toute sa longueur – et à l'implantation d'une promenade piétonne arborée, a sans conteste joué un rôle d'accélérateur pour le renouvellement urbain des ruelles adjacentes du sous-district 13 de Phú Nhuận (ill. 102). En 2013, ces ruelles ont d'ailleurs nouvellement pris le nom de la rue Trường Sa, alors qu'elles portaient jusqu'alors le nom de la rue Huỳnh Văn Bánh, localisée au nord du sous-district. La ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh est ainsi devenue la ruelle 1162 Trường Sa, ce qui souligne la volonté nouvelle des autorités d'associer le quartier aux berges du canal revalorisées[2].

[1] Parmi ces onze arrivées récentes, il faut souligner l'importance de cinq foyers installés sur place depuis moins de trois ans, c'est-à-dire qu'ils sont venus s'installer dans ces ruelles de Phú Nhuận précisément au moment des travaux d'élargissement. Cet état de fait traduit bien les effets des travaux sur les mobilités résidentielles.

[2] Ce changement de dénomination, indiqué par de nouveaux panneaux bleus installés à l'entrée des ruelles, n'a cependant pas encore donné lieu au changement des plaques d'adresse présentes sur chacune des habitations de la ruelle, ce qui tend à introduire une certaine confusion.

Illustration 102. Le réaménagement des berges du canal Nhiêu Lộc et l'élargissement de la rue Trường Sa, un facteur de revalorisation du sous-district 13 de Phú Nhuận

Source : M. Gibert, 2010 et 2013.

Dans un second temps, les ruelles secondaires de cœur d'îlot ont également été élargies, entre 2010 et 2011. Ce calendrier de travaux a permis le suivi de la totalité de la procédure d'élargissement dans le cadre de cette recherche : à partir du moment où les jalons rouges de délimitation de la nouvelle emprise de la ruelle venaient d'être apposés sur les façades des maisons, et jusqu'à un an et demi après la finalisation des élargissements. Il est intéressant de souligner le changement de ton et de discours des riverains d'une étape à l'autre de l'implantation du projet. La période de mise en œuvre des travaux, souvent vécue dans l'incertitude par les riverains, a eu tendance à exacerber les tensions entre la population et les autorités, mais également entre voisins.

1.1.1. Les recompositions de la riveraineté durant les travaux

L'organisation des travaux a été prévue en deux temps : les riverains devaient tout d'abord réaliser les travaux nécessaires au recul de leur façade, avant que les autorités publiques ne fassent intervenir la société de construction chargée de réaliser les travaux de voirie, consistant à installer un nouveau réseau d'égout, puis à bétonner la ruelle élargie en veillant à surélever son niveau, dans un objectif de lutte contre les inondations (ill. 105). L'affichage de grandes bannières de propagande, indiquant que les habitants et l'État s'engageaient conjointement pour améliorer les ruelles, est venu officiellement marquer le début des opérations, sous la surveillance des chefs d'unités de voisinage (ill. 103a). Cet affichage fut complété par des panneaux rappelant que ces travaux participaient à la mise en place de la « ville civilisée » (*văn minh đô thị*) (ill. 103b).

Illustration 103. Les campagnes d'affichage mettant en valeur les enjeux collectifs du projet d'élargissement et l'investissement des riverains

a. b. Source : M. Gibert, 2010.

Traduction des banderoles :

a. « La population des sous-districts 13 et 14 s'engage positivement dans l'élargissement de la ruelle 491 Huỳnh Văn Bánh, selon le programme "L'État et le peuple travaillent ensemble" ».
b. « La population du sous-district 13 et le district s'engagent positivement pour mettre en œuvre un mode de vie urbain civilisé ».

Mes enquêtes de juin 2010 ont été menées au moment où les riverains devaient reculer leur façade, entreprise dont la rapidité de mise en œuvre demeurait contrastée d'une maison à l'autre. À cette étape, les riverains interrogés étaient plutôt favorables aux élargissements et mettaient en avant les avantages qu'ils espéraient en tirer, en premier lieu l'accessibilité renforcée de leur quartier et l'espoir que ces travaux viennent enfin régler les inondations chroniques dont souffre leur ruelle, mais également la vision d'une ruelle plus moderne et plus propre. Les riverains dénoncèrent cependant unanimement le caractère aléatoire du calendrier de mise en œuvre des travaux publics et les incertitudes sur le montant exact et la date de réception des compensations financières, au titre des travaux individuels entrepris, et pour lesquels chaque foyer a dû avancer les frais.

Un rapport individualisé aux travaux

Même en réduisant l'engagement financier des districts au paiement des travaux sur les façades – sans système de compensation au titre du foncier concédé –, les fonds ont tardé

à être débloqués, ce qui a nui à la confiance des habitants. Les riverains du début de la ruelle 489A/21 Huỳnh Văn Bánh ont par exemple rapidement commencé à entreprendre leurs travaux de recul de façade de 1,5 mètre, conformément au plan d'aménagement local, mais les remboursements des frais par les autorités se sont fait attendre. De ce fait, les riverains situés plus en profondeur dans la ruelle ont refusé de commencer leurs travaux, si la preuve ne leur était pas donnée d'un remboursement rapide. Cette situation a ainsi donné lieu à un blocage de plusieurs mois, durant lesquels la ruelle est demeurée impraticable, au grand dam des commerçants. Cette étape de recul des façades s'est en effet accompagnée de la mise à nu de la chaussée et des bouches d'égouts, en prévision des travaux de voirie à venir (ill. 105). Cette situation qui devait être de courte durée s'est finalement prolongée plus de six mois, durant lesquels les pluies de mousson ont achevé de rendre l'accessibilité de ces ruelles très chaotique.

Un commerçant de la ruelle 489A/21 Huỳnh Văn Bánh
durant l'étape 1 des travaux d'élargissement, le 23 juin 2010

> « Je suis étonné de vous voir arriver par cette ruelle, car on ne voit plus aucun visiteur extérieur au quartier ces temps-ci, tant la ruelle est devenue sale et dangereuse. Regardez ces bouches d'égouts qui dépassent partout et cette boue... Il y a déjà eu plusieurs accidents de moto ! Il faut vraiment le vouloir pour emprunter cette ruelle, et c'est très problématique pour mon commerce. Je suis en train de perdre des clients, il ne reste plus que les fidèles du quartier qui viennent à pied, mais je n'ai plus aucune clientèle de passage. […]
>
> Les travaux devaient durer quelques semaines seulement… et cela fait déjà plus de cinq mois que j'attends que le revêtement de la ruelle soit refait. J'ai exécuté mes travaux de façade dans les temps, alors que c'était vraiment un problème de perdre plus de deux mètres à l'avant de mon magasin, qui est situé dans un virage. J'ai dû réorganiser toute ma boutique et construire une mezzanine pour mes stocks. Lors des réunions, les autorités ont insisté sur les nouveaux clients que je pouvais espérer gagner avec une ruelle élargie et voilà que je me retrouve plus de cinq mois avec une clientèle très réduite, dans une ruelle boueuse et dangereuse, sans savoir quand cela va se terminer. Pas tout de suite en tout cas… car les maisons du bout de la ruelle n'ont pas encore entrepris de reculer leur façade. Les propriétaires disent qu'ils attendent un geste des autorités et, en retour, les autorités attendent qu'ils reculent leur façade. La situation est bloquée et personne ne prend en considération les commerçants. »

Les commerçants figurent parmi les membres de la communauté locale ayant la position la plus ambiguë vis-à-vis des travaux : perdre de la surface en rez-de-chaussée signifie devoir s'adapter non seulement à un logement moins vaste, mais également à un outil de travail à la superficie réduite et à l'impossibilité d'entreposer à l'avenir des stands

directement dans la ruelle. Cependant, l'espoir d'étoffer leur clientèle grâce à une ruelle plus accessible a constitué un argument auquel ils ont été sensibles[3]. Les foyers commerçants figurent ainsi parmi les premiers à avoir entrepris leurs travaux de façade et ont assez mal vécu la résistance individuelle opérée par certains foyers, refusant d'exécuter leurs travaux sans une avance de la compensation à laquelle ils pouvaient prétendre de la part des autorités.

Par ailleurs, malgré les blocages et les conditions de vie rendues difficiles dans des ruelles en travaux, la résilience des pratiques habitantes est un élément remarquable. En dépit des tas de sable et de graviers qui jonchaient le sol et obstruaient largement le passage de la ramification gauche de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh en décembre 2010, les commerçants riverains parvenaient à maintenir commerces et cafés de ruelles ouverts[4] (ill. 104).

Illustration 104. La résilience des pratiques habitantes et commerçantes pendant les travaux, dans la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh

Source : M. Gibert, 2010.

Ces deux clichés de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh en décembre 2010 témoignent de la résilience des activités riveraines durant les travaux de voirie. Les cafés restent par exemple ouverts : la photo de droite montre même comment un tas de graviers permet de délimiter un parking à motos improvisé à destination des clients.

[3] L'anticipation d'une circulation plus dense une fois la ruelle élargie a en revanche souvent été pointée comme un risque par les autres riverains, qui redoutent le bruit et la poussière associés.

[4] Cette poursuite coûte que coûte des pratiques habitantes et commerçantes dans des zones marquées par d'importantes mutations urbaines rappellent les pratiques observées sur les ruines de la zone d'aménagement de Thủ Thiêm (Lainez, 2012 ; Gibert, 2014).

Les solidarités de voisinage sont un élément qui permet d'expliquer cette capacité de résilience face aux transformations. Face aux blocages, les chefs de unités de voisinage furent également appelés à jouer un rôle central de médiation. Le moment des travaux traduit bien leur position d'interface : chargés de veiller au bon déroulement des travaux pour le compte du district et du sous-district, ils jouent surtout un rôle de médiation et prodiguent des conseils aux habitants. Durant chacune des journées d'enquêtes menées à Phú Nhuận, j'ai systématiquement rencontré les chefs des unités de voisinage dans les ruelles en travaux. Le chef de la ruelle 489A/21 Huỳnh Văn Bánh est par exemple spontanément intervenu, alors que j'enquêtais auprès du commerçant démuni et en colère face à la lenteur des travaux. Les riverains l'ont alors qualifié, dans un mélange de moquerie et de respect, de « premier ministre de la ruelle » et ce dernier s'est montré très engagé pour la cause de sa communauté locale, promettant d'aller négocier avec les habitants n'ayant pas encore reculé leur façade.

Illustration 105. Les différentes étapes de mise en œuvre des travaux d'élargissement de ruelles dans le sous-district 13 de Phú Nhuận

Étape 1 : La pose des jalons d'élargissement et la mise à nu de la chaussée et des bouches d'égout

Étape 2 : Les riverains entreprennent les travaux de recul de leur façade

Étape 3 : La société de construction engagée par les autorités publiques entreprend les travaux de voirie : de la pose du réseau d'égout à la surélévation du niveau de la ruelle lors de son revêtement

Source : M. Gibert, 2010.

Des riverains engagés dans le processus de renouvellement urbain

Plus que jamais pendant cette période, les ruelles du sous-district 13 étaient des lieux de vie et de débats locaux, témoignant de la forte implication des riverains dans ces transformations. Aucun des foyers interrogés n'a d'ailleurs envisagé de déménager temporairement, le temps de la mise en œuvre des travaux.

Ce sous-district présente la particularité d'être habité par une population relativement homogène et socialement favorisée, à quelques exceptions près[5]. Aussi les riverains se sont-ils montrés particulièrement actifs dans la mise en œuvre et le suivi des travaux de leur ruelle. Si les chefs des unités de voisinage étaient officiellement en charge de veiller au bon déroulement des travaux, certains riverains se sont fait un devoir de surveiller en retour la qualité des travaux publics qui ont suivi le recul des façades, traduisant leur fort engagement dans le processus de renouvellement urbain (ill. 106).

Des résidants de la ruelle élargie 489A/23 Huỳnh Văn Bánh,
le 7 septembre 2011

« Nous étions favorables aux travaux avec mon mari. Nous avons acquis cette maison il y a une vingtaine d'années, au moment de notre mariage, et la famille de mon mari habite depuis très longtemps dans le quartier. Nous avons toujours eu en tête d'effectuer des travaux d'agrandissement et nous attendions donc la mise en œuvre de l'élargissement des ruelles pour moderniser notre maison. À présent, la ruelle est enfin élargie et nous sommes satisfaits du résultat. […]

Mon mari travaille dans le secteur de la construction et il a surveillé les travaux de près, parce qu'il sait que les entreprises qui travaillent sous contrat avec les autorités publiques ne sont pas toujours très scrupuleuses. Il y a beaucoup d'inondations dans le secteur et nous sommes près du canal, alors il fallait être particulièrement vigilant sur la qualité des matériaux de construction et au respect des plans d'aménagement. Vous savez, il y a beaucoup d'escroqueries sur la composition et la qualité du béton au Việt Nam, même dans les grandes rues. Ce n'est pas pour rien que de nombreuses rues sont "pleines de cicatrices" à Hồ Chí Minh Ville : on y fait des travaux et quelques mois plus tard on doit déjà intervenir, car il y a déjà des défauts. Alors, ici, nous avons suivi le travail des ouvriers de très près, et, au besoin, nous sommes allés interpeller les responsables du sous-district sur les mauvais comportements des ouvriers. »

[5] Les enquêtes témoignent par exemple de la surreprésentation des fonctionnaires dans ce sous-district.

Illustration 106. L'implication des riverains dans la ruelle en travaux : un temps de débats publics

Source : M. Gibert, 2010.

Dans le sous-district 13 de Phú Nhuận, les riverains se sont montrés très investis dans le suivi des travaux publics de la chaussée. Cette période a constitué un intense moment de rencontres et de discussions entre voisins. Ces clichés pris dans la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh en juin 2010 témoignent de l'intérêt des riverains pour le travail des ouvriers, ici en charge de la pose du réseau d'égout (l'homme en tenue de chantier orange et l'homme torse nu). Sur la photo de droite, le chef de l'unité de voisinage est venu se joindre à la discussion (l'homme plus âgé avec des lunettes) et assurer les habitants du suivi des travaux par les autorités.

Le sous-district 13 de Phú Nhuận peut être considéré comme un district pilote dans la mise en œuvre des élargissements de ruelle, appliquant à la lettre l'adage programmatique « l'État et le peuple travaillent ensemble ». Non seulement la population riveraine a assez rapidement adhéré au projet, a facilité sa mise en œuvre – en dépit de quelques blocages localisés et temporaires –, mais elle a même souvent tenu à s'investir dans la conduite des opérations concernant la voirie publique, conjointement avec les autorités locales. Cet engagement traduit l'attachement de nombreux habitants de ce quartier à leur ruelle, dans laquelle ils continuent de se projeter pour l'avenir. Les résidants de la zone ont d'ailleurs fortement insisté sur la dimension choisie de leur lieu de vie et sur les avantages qu'ils associent à une vie urbaine dans les ruelles, en comparaison avec le mode de vie qu'ils imaginent par exemple associé aux nouvelles tours d'appartements.

L'ensemble des ruelles secondaires du sous-district 13 de Phú Nhuận avait ainsi été rénové lors de mon dernier séjour, en août 2013, ce qui traduit bien la spécificité d'un quartier favorisé, où la perte d'une partie de la surface des habitations a aisément pu être compensée, notamment par l'ajout d'étages. Les blocages observés ont tous été surmontés, notamment grâce à d'importantes concessions de la part des autorités, témoignant des négociations qui ont continué à marquer cette période.

1.1.2. La mise en œuvre des élargissements : des négociations aux concessions

Les négociations opérées durant la phase de mise en œuvre des travaux furent de deux types : individuelles et ponctuelles, ou individuelles mais systématisées, prenant alors, *a posteriori*, une dimension collective. Ces réactions individualisées à un projet de dimension collective sont révélatrices du contexte particulier de l'encadrement politique des quartiers au Việt Nam et de la nécessité du recours aux « tactiques » (de Certeau *et al*., 1980), dès qu'il s'agit d'endosser une forme de résistance aux décisions des autorités publiques.

Des stratégies et concessions individuelles

En dépit du rôle de médiateurs endossé par les chefs des unités de voisinage et de liens de voisinage à la fois anciens et forts dans ce sous-district, certains foyers ont catégoriquement refusé de coopérer à la mise en œuvre des travaux d'élargissement des ruelles dans les sous-district 13 et 14 de Phú Nhuận. Ces cas demeurent rares, mais ils traduisent bien les limites de l'autorité des représentants de l'État à l'échelle locale et la capacité de certains foyers à faire valoir leurs intérêts individuels, au détriment de l'intérêt collectif et de la loi.

La ruelle 525 Lê Văn Sỹ (sous-district 14) en offre un bon exemple. Dans cette ruelle élargie et rénovée, seule une habitation, qui plus est, localisée au milieu de la ruelle, n'a pas reculé sa façade, venant ainsi compromettre la possibilité d'y faire circuler des voitures en double sens (ill. 107). D'après le chef de l'unité de voisinage[6], les propriétaires de cette maison ont des relations privilégiées avec les autorités du district, ce qui leur a permis de négocier le non-respect des normes retenues localement. Ce type de négociation procède ainsi d'une « stratégie », au sens donné par Michel de Certeau :

> « J'appelle "stratégie" le calcul (ou la manipulation) des rapports de force qui

[6] En dépit de plusieurs tentatives, il m'a été impossible de rencontrer directement les propriétaires de cette maison.

devient possible à partir du moment où un sujet de vouloir et de pouvoir [une entreprise, une armée, une cité, une institution scientifique] est isolable d'un environnement » (De Certeau *et al*., [1ère éd. 1980] 1994 : 59-60).

En effet, les propriétaires de cette maison ont fait montre de leur capacité d'isolement vis-à-vis de leur environnement résidentiel direct et de leur aptitude à négocier directement avec le niveau hiérarchique supérieur du district, ce qui suppose un rapport de pouvoir calculé et favorable avec ces autorités. Le chef de l'unité de voisinage s'est trouvé impuissant face à cette situation, mais il assure que cette famille se trouve à présent isolée dans le voisinage. Les résidants de cette ruelle se sont en effet montrés unanimement critiques envers cette démarche, qu'ils jugent profondément injuste, sans pouvoir y remédier pour autant.

Illustration 107. Des cas de résistance individuelle au projet d'élargissement de la voirie tertiaire, un exemple dans la ruelle 525 Lê Văn Sỹ (sous-district 14 de Phú Nhuận)

Source : M. Gibert, 2011.

L'élargissement et la modernisation de la ruelle 525 Lê Văn Sỹ devaient permettre la circulation de voitures en double-sens. Alors que les travaux sont à présent achevés, ce but initial n'a pu être atteint, en raison de l'opposition au recul de leur façade des propriétaires de cette maison centrale, à la façade rose. Ce refus, et surtout le laisser-faire des autorités à ce sujet, ont provoqué de nombreuses tensions dans la ruelle. Cet exemple illustre également un cas d'intervention directe des autorités de district pour le compte d'un riverain bien intégré aux sphères décisionnelles, au détriment de l'autorité des représentants du sous-district et plus encore de l'unité de voisinage.

La systématisation des « tactiques » individuelles

Les stratégies frontales de négociations individuelles demeurent néanmoins limitées dans les quartiers de ruelles observés. En revanche, les recours aux « tactiques » de négociations y sont multiples. Ces tactiques ne procèdent d'aucune forme d'organisation ou de résistance collective, mais bien du foisonnement des micro-résistances et négociations individuelles. Elles peuvent passer par un simple ralentissement volontaire de l'implantation des travaux – comme dans le cas des quelques riverains qui exigeaient une avance des compensations financières avant de reculer leur façade – mais également par des négociations portant sur des éléments annexes du projet d'élargissement des ruelles, jouant sur les interstices et zones de flou de la législation.

La plus évidente de ces négociations locales a concerné l'ajout de balcons et d'encorbellements au niveau des premiers étages des maisons. Ainsi la façade des habitations a-t-elle parfois été reculée uniquement au niveau du rez-de-chaussée, afin de permettre la circulation des voitures, mais les étages sont souvent restés plus larges.

Les entretiens avec les autorités locales et les riverains des ruelles où ce type de concessions a été autorisé révèlent que cet acquis collectif procède au départ de négociations individuelles, mené par quelques riverains ayant remarqué l'imprécision de la directive 88/2007 et des plans locaux d'aménagement à ce sujet. L'illégalité de cette concession n'étant pas évidente à prouver, les autorités locales ont accepté ce compromis sur les étages des maisons pour les riverains qui en formulaient la demande. Ils n'étaient que quelques uns au départ, bientôt imités par leurs voisins, ce qui conduisit finalement à la systématisation de cette pratique dans certaines ruelles, notamment dans le tronçon principal de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (ill. 108). Cet exemple de négociation traduit très concrètement les modalités paradoxales de gouvernance qui caractérisent le Việt Nam entre centralisme démocratique et pragmatisme local (Koh, 2004a).

Illustration 108. Les encorbellements : une illustration des négociations et compromis lors des programmes d'élargissement, le cas de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (Phú Nhuận)

Source : M. Gibert, 2010.

Ces concessions sur les balcons au niveau des étages supérieurs ne sont pas les seuls éléments venant remettre en question les objectifs initiaux du projet d'élargissement des ruelles, devant permettre le passage des voitures et aérer un tissu urbain très dense, propice à la propagation des incendies. En effet, la directive 88/2007 précisait que, si les districts parvenaient à réunir le budget suffisant, ils devaient également entreprendre l'enfouissement des lignes électriques dans les ruelles (articles 5.3 et 5.4). Le district de Phú Nhuận n'a non seulement pas procédé à cet enfouissement, mais les poteaux électriques sont même souvent restés à leur position initiale dans les ruelles. Après le recul des façades riveraines, ces derniers se sont retrouvés au milieu de la chaussée, et sont venus compromettre le passage des voitures, alors même que la ruelle avait bien été élargie (ill. 109).

Cet état de fait est imputable aux coûts associés aux déplacements des poteaux, que les districts ne sont pas toujours en mesure de financer. Cette situation témoigne par ailleurs du manque d'intérêt des autorités publiques pour les projets de réaménagement des ruelles : quand bien même ils sont localement menés à bien, les finitions demeurent bien souvent de piètre qualité.

Illustration 109. Les effets discutables des élargissements de ruelles : des poteaux électriques se retrouvant au milieu de la chaussée après élargissement

Source : M. Gibert, 2011.

Même dans un district présenté comme exemplaire dans la conduite du projet d'élargissement des ruelles, les compromis et les approximations dans la mise en œuvre des travaux ne manquent pas. Les entretiens réalisés en 2011 et en 2013 – une fois l'ensemble des travaux achevés dans la zone – ont néanmoins révélé la satisfaction globale des riverains, qui ont tenu à minimiser les désagréments qu'ils avaient mis en avant lors des enquêtes ayant eu lieu pendant la réalisation des travaux.

Il reste cependant compliqué d'estimer le nombre exact de foyers poussés au départ en amont, ou lors de la mise en œuvre des élargissements, car leur habitation allait devenir trop étroite. D'après les chefs de unités de voisinage, seuls cinq foyers auraient été forcés au déplacement pour cette raison dans le sous-district. Il demeure que la période qui a précédé les travaux a été marquée localement par un important mouvement de transactions immobilières, dont on peut émettre l'hypothèse qu'il est en grande partie lié aux élargissements programmés. La promesse de valeurs foncières revalorisées, dans un sous-district de plus en plus central de la ville-province, a sans conteste contribué au renforcement de l'attractivité de la zone et participé à faciliter la mise en œuvre d'un projet épineux, que les autres districts de la ville peinent encore souvent à réaliser.

Devant l'ampleur de la tâche, certains quartiers de ruelles doivent en revanche leur rénovation à une insertion au sein de programmes de développement, tels que la PMU HUUP.

1.2. Le sous-district 11 du district 6 : des élargissements dans le cadre des unités de gestion de projet 415 et HUUP

La trajectoire historique et le profil socio-économique du sous-district 11 du district 6 sont très différents du sous-district 13 de Phú Nhuận, mais l'intégration de la zone dans le périmètre de l'unité de gestion de projet 415 (PMU 415), puis du projet d'amélioration urbaine de Hồ Chí Minh Ville (HUUP), explique que les ruelles de ce sous-district aient également été précocement rénovées. Ce quartier précaire offre alors une autre perspective sur les enjeux et les modalités de mise en œuvre de la rénovation de la voirie tertiaire à Hồ Chí Minh Ville.

1.2.1. Des objectifs limités pour les ruelles, au sein d'un projet intégré de rénovation urbaine

Le sous-district 11 du district 6 constitue un ensemble urbain composite, où se juxtaposent de petits bâtiments industriels, des entrepôts, des zones humides non bâties, des quartiers de ruelles précaires hébergeant une importante population d'ouvriers et de migrants, et aujourd'hui des complexes de tours en construction. Cet ensemble est structuré par la présence du canal de Lò Gốm, qui constitue un axe de pénétration important pour la desserte de cet îlot à l'écart des grands axes, si ce n'est la rue Hậu Giang au nord (carte 44).

Carte 44. La localisation et la délimitation du quartier de ruelles du sous-district 11 du district 6

Source : Image satellite Google Earth, 2012 ; Réalisation : M. Gibert, 2013.

Le projet de rénovation urbaine de cette zone précarisée est précisément parti de la volonté de remettre le canal de Lò Gốm en valeur, à la manière du canal central de Nhiêu Lộc - Thị Nghè. Cette revalorisation consiste à élargir le canal, en procédant aux évacuations des habitations précaires qui occupaient historiquement ses berges, ainsi qu'à l'élargissement de la rue Bến Lò Gốm qui le longe. Les différentes modalités de la rénovation urbaine du sous-district 11 du district 6 ne se comprennent ainsi que dans l'interaction avec le projet de rénovation du canal lui-même[7].

C'est par exemple le sous-district 11 qui a accueilli les familles déplacées lors de la libération des berges du canal, au sein d'un petit immeuble collectif conçu et financé par l'ONG Villes en Transition (VET), dans le cadre de la PMU 415. Le cœur de l'îlot, qui accueillait historiquement une zone humide restée non bâtie, a ensuite été peu à peu viabilisé afin d'accueillir des tours de logements de grande hauteur, dans un processus de valorisation foncière. Il s'agit donc d'un sous-district qui connaît de profondes mutations spatiales depuis ces dix dernières années. Mais, sur la préconisation des responsables de la PMU 415, et notamment des experts de la Coopération technique belge (CTB), il a néanmoins été décidé de conserver le tissu urbain original du nord-ouest de la zone, composé de ruelles (carte 44).

Ces ruelles précaires étaient particulièrement étroites, sinueuses, encore très mal reliées aux réseaux d'eau et d'électricité officiels du district, avec une population aux revenus limités. Dans ce contexte, il a été jugé que jamais les autorités de districts ne parviendraient à mettre en œuvre l'élargissement et la rénovation des ruelles en suivant la procédure « l'État et le peuple travaillent ensemble », et selon les normes de largeur fixées par la directive 88/2007. Les ressources des populations y étaient trop faibles, leurs statuts administratifs souvent irréguliers et, dans ces conditions incertaines, les autorités de districts ne souhaitaient pas investir dans un programme de rénovation. Les PMU 415, puis HUUP prirent alors la réhabilitation de la zone en charge, au nom de la lutte contre la pauvreté et de la protection de l'environnement. L'intervention sur la trame viaire héritée ne représente cependant qu'un petit volet de ce projet d'amélioration urbaine intégré. De plus, la superficie du quartier de ruelles concerné par cette intervention demeure limitée à un seul hectare, accueillant 170 familles.

Les objectifs fixés par les responsables de la PMU 415 étaient d'éviter toute éviction parmi ces familles et de rénover les ruelles selon les besoins et les propositions de la population locale. De nombreuses réunions de concertation furent organisées,

[7] La relative proximité du sous-district 11 avec le centre historique de Chợ Lớn à l'est et le nouveau boulevard Est-Ouest au sud contribue par ailleurs à l'inscrire aujourd'hui dans une certaine centralité métropolitaine, qui explique également la volonté de revaloriser le canal Lò Gốm.

impliquant systématiquement les riverains, par ailleurs directement chargés de la conduite opérationnelle des travaux, avec l'aide des représentants du projet. La rénovation de ce quartier eut lieu dès l'année 2006, dans le cadre de la PMU 415. Un entretien avec Lê Diêu Anh, ancienne coordinatrice de cette PMU[8], a permis de préciser les conditions de négociations et de mise en œuvre de ces travaux. Cette dernière a précisé que, lors des réunions de préparation des travaux, les habitants étaient surtout sensibles au raccordement des ruelles de ce quartier spontané aux réseaux d'eau et d'électricité, ainsi qu'à la mise en place d'un plan d'évacuation des eaux de pluie. Le projet prévoyait ensuite de bétonner ces ruelles, qui étaient jusqu'alors demeurées en terre battue.

Les responsables de la PMU ont tenté de plaider la cause de l'élargissement et de la rationalisation du tracé des ruelles, afin d'améliorer l'intégration du quartier dans son environnement proche et d'améliorer son accessibilité. De nombreuses ruelles de la zone ont leur tracé brutalement rétréci par la présence de goulots d'étranglement, compliquant la circulation des motos, dans les ruelles ne dépassant que très rarement les quatre mètres de large. La rationalisation du tracé et la correction de ces goulots auraient néanmoins signifié le déplacement de 11 familles et les riverains n'ont pas été prêts à faire cette concession. Pour respecter les engagements d'un projet qui devait émaner des communautés locales, les élargissements les plus importants ont été abandonnés et le projet de réhabilitation a rapidement été mis en œuvre, avec une forte participation des riverains (ill. 110). Les capacités financières et d'encadrement de la PMU 415 ont contribué à une mise en œuvre rapide.

[8] Cet entretien de deux heures est daté du 25 juin 2010.

Illustration 110. Le sous-district 11 du district 6 : des ruelles rénovées mais sans modification majeur de leur tracé et des élargissements limités

Source : M. Gibert, 2010.

Dans le cadre de la PMU 415, les ruelles du sous-district 11 du district 6 ont été raccordées au réseau d'égout et ont été bétonnées. En revanche, leur tracé est souvent resté identique, marqué par la sinuosité, la présence de chicanes et une irrégularité de leur largeur. De nombreuses ruelles de la zone se terminent par ailleurs en impasses.

Conjointement à la rénovation des réseaux techniques et de la chaussée, les riverains se sont par ailleurs vu octroyer des micro-crédits (autour de 200 euros par famille) afin d'effectuer de petits travaux sur leurs habitations. Les maisons-compartiments de la zone n'ont rien de comparable avec celles du district de Phú Nhuận : elles demeurent souvent de taille modeste, peu profondes, et mélangent matériaux durs et éléments en bois.

Les enquêtes d'évaluation du projet ont toutes conclu à son succès, aucun blocage n'étant venu contrarier sa mise en œuvre. Les visites de sites et les 30 entretiens que j'ai conduits dans cette zone en juillet 2010 confirment en effet la satisfaction des habitants, quatre ans après la réalisation du projet. La population riveraine était d'ailleurs restée stable à cette date, puisque 26 foyers sur les 30 interrogés y étaient déjà installés avant la mise en œuvre des travaux. Cette stabilité dans le cœur d'îlot rénové n'est cependant pas valable pour la zone bordant directement le canal, qui a connu depuis lors de profondes mutations, à la fois urbanistiques et sociales. Les mutations contemporaines assez radicales de ce sous-district laissent alors penser à une future marginalisation du quartier

de ruelles rénové, ce qui fut corroboré par une dizaine de nouveaux entretiens menés en août 2013 dans la zone.

1.2.2. Le devenir incertain des ruelles rénovées

Les visites de site conduites en août 2013 témoignent de recompositions urbaines accélérées dans le sous-district 11 du district 6 (ill. 111). La deuxième phase du projet HUUP, qui consistait à élargir le quai de Lò Gốm le long du canal, y était alors en cours de travaux (ill. 111a et 111b). Le réaménagement des berges s'accompagne également de la destruction des anciennes habitations riveraines du canal par leur propriétaire et de la reconstruction de nouvelles maisons-compartiments verticalisées, de 3 à 4 étages (ill. 111c et 111d). Par ailleurs, l'ensemble des terrains localisés à proximité du quartier de ruelles rénovées dans le cadre des projets du PMU 415 et du programme HUUP accueille aujourd'hui de nouveaux ensembles de tours en construction (ill. 111e et 111f). Le parcellaire associé à ces nouvelles constructions s'inscrit donc en totale rupture avec le quartier de ruelles voisin.

L'amélioration de l'accessibilité de la zone par la revalorisation de l'axe de pénétration qu'est le canal Lò Gốm et la valorisation foncière et immobilière des terrains riverains qui lui sont associées laissent à penser que la pérennité des ruelles de ce sous-district est menacée, en dépit des importants investissements dont elles ont fait l'objet il y a quelques années dans le cadre de l'aide publique au développement. Cette revalorisation actuelle de la zone s'explique par la construction récente du boulevard Est-Ouest au sud, contribuant à une meilleure intégration du district 6 à l'échelle de la ville-province. Ce district hétérogène tend en effet à développer de nouvelles fonctions de centralité, en accueillant notamment un nombre de plus en plus important de tours, sur des terrains qui avaient une valeur foncière limitée jusqu'il y a peu.

De ce point de vue, les ruelles du sous-district 11 du district 6 tendent à se rapprocher de la trajectoire urbaine observée dans le sous-district 1 du district 3 et le sous-district 22 de Bình Thạnh. Dans ces deux zones, dont la localisation centrale est de plus en plus stratégique à l'échelle métropolitaine, la planification urbaine prévoit la disparition à moyen terme des ruelles et du parcellaire qui leur est historiquement associé.

Illustration 111. Les ruelles rénovées du sous-district 11 du district 6 en 2013, au cœur d'un environnement urbain en mutations

Source : M. Gibert, 2013.

2. Vers la disparition programmée des ruelles : les sous-districts 1 du district 3 et 22 du district de Bình Thạnh

Le projet d'élargissement des ruelles tel qu'il est détaillé dans la directive 88/2007 doit être appliqué à l'ensemble de la ville-province (article 1.2)[9]. Certains sous-districts se tiennent néanmoins volontairement à l'écart de ce mouvement de modernisation des ruelles héritées, dans l'espoir d'y substituer des projets de rénovation urbaine plus radicaux, impliquant la restructuration intégrée de la trame viaire, du parcellaire et du bâti associé. L'implantation conjointe d'une voirie aux échelles nouvelles et de tours de grande hauteur doit permettre une valorisation foncière à la hauteur de la localisation stratégique des sous-districts concernés par ce choix. Les projets urbains envisagés programment alors la disparition des quartiers de ruelles à moyen terme, ce qui explique le refus d'engager de longues et coûteuses procédures d'élargissement à court terme.

Les sous-districts 1 du district 3 et 22 du district de Bình Thạnh sont représentatifs de cette tendance, en lien avec leur localisation privilégiée dans la ville-province. Le premier jouxte l'un des plus importants carrefours de la ville héritée et le second se construit récemment comme une « porte de la ville », à l'interface entre le centre-ville historique et de nouvelles centralités périphériques.

2.1. Le sous-district 1 du district 3 : de la cité des chemins de fer à la centralité métropolitaine

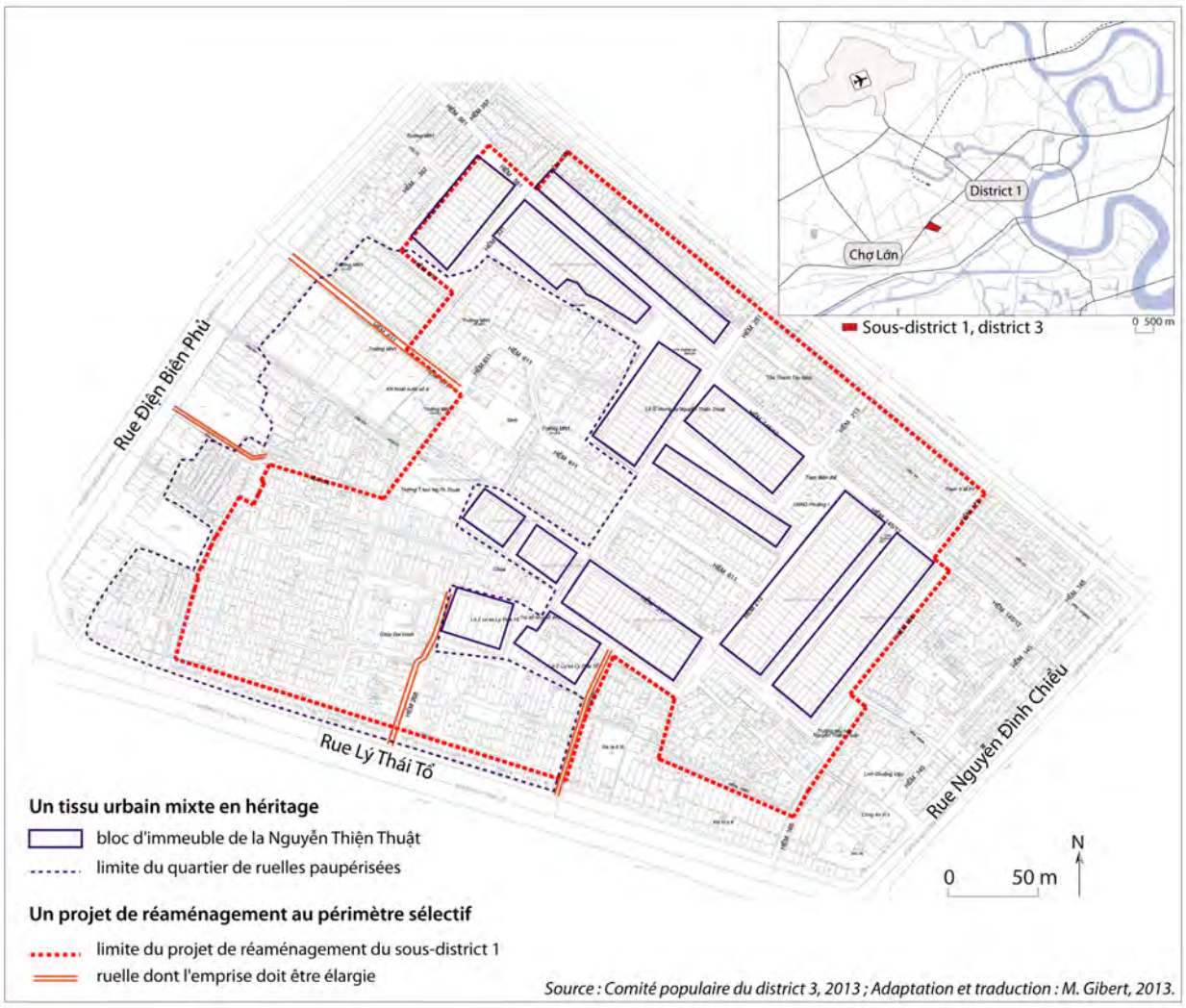
La configuration actuelle du sous-district 1 du district 3 est paradoxale : localisée à la lisière du centre historique colonial de Hồ Chí Minh Ville, le long des grandes axes de Điện Biên Phủ et Lý Thái Tổ et d'un carrefour structurant à 7 branches (*ngã bảy*), cette zone en partie aménagée durant la période coloniale est aujourd'hui extrêmement précarisée. Le tissu urbain y est mixte, entre l'ancienne cité des chemins de fer (*chung cư đường sắt*) composée de petites maisons individuelles, loties le long de ruelles de plus en plus étroites, et les immeubles de l'ancienne cité Nguyễn Thiện Thuật[10], bâtis en 1968 et aujourd'hui également paupérisés (carte 45). Depuis son lotissement initial, ce sous-district n'a eu de cesse de se densifier de manière spontanée, atteignant aujourd'hui une

[9] La circulaire 88/2007 précise en effet qu'elle concerne l'ensemble des quartiers, à l'exception de ceux qui bénéficient déjà d'un plan d'aménagement, détaillé et approuvé (article 1.2), correspondant aux normes édictées par la loi sur la Construction de 2003.

[10] Cette cité est composée de 11 blocs d'immeubles, ce qui représente environ 1 400 appartements et 7 000 habitants.

population de 15 000 résidants pour 14 ha, soient environ 110 000 hab./km^2, ce qui représente l'une des densités les plus importantes de la ville-province.

Carte 45. Le sous-district 1 du district 3, un tissu urbain mixte et précarisé, à la localisation stratégique



2.1.1. Le paradoxe d'un quartier de ruelles précarisé à la localisation stratégique

Le quartier de ruelles localisé au sud-ouest de ce sous-district central, qui accueille environ 8 000 habitants, est considéré par les autorités de district comme relevant aujourd'hui de la catégorie de « bidonville urbain »[11]. Cette zone d'habitations, bien qu'elle soit héritée du programme d'aménagement de la cité des chemins de fer à la fin de la période coloniale, ne répond plus aujourd'hui à aucune norme d'architecture et

[11] Cette zone correspond au « quartier des confitures », où j'ai conduit 30 entretiens entre 2010 et 2013, complétés par 15 entretiens dans le sous-district 3 voisin.

d'urbanisme, en raison de la densification spontanée dont elle a fait l'objet au fil des décennies. Les maisons y sont particulièrement étroites et associent des matériaux de construction composites, parfois de récupération. Les nombreux balcons de bois qui caractérisent la zone accentuent le sentiment de cloisonnement et d'étroitesse des ruelles et viennent accroître le risque d'incendie dans un cœur d'îlot très dense et difficilement accessible. Ce quartier de ruelles constitue donc une importante poche de précarité au cœur même du centre métropolitain de Hồ Chí Minh Ville[12].

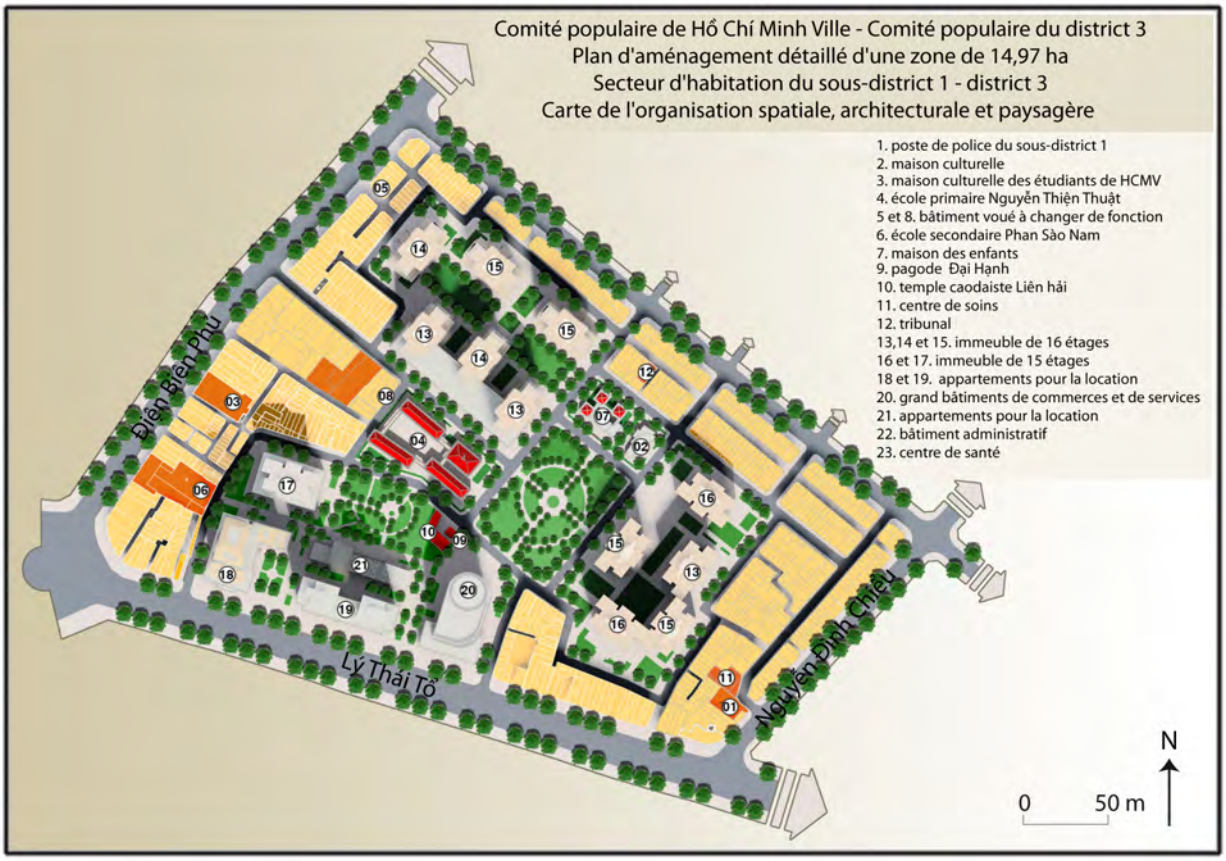
Dans un contexte de pression foncière, les autorités de la ville-province et du district souhaitent aujourd'hui revaloriser cette zone, à la localisation stratégique. Étant donné son profil social et urbain, le projet d'élargissement des ruelles héritées n'a semblé adapté ni aux besoins actuels du sous-district, ni à son potentiel de revalorisation. Les autorités lui ont préféré un vaste projet de réaménagement, prévoyant un remaniement total de la voirie, du parcellaire et du bâti. Les principes généraux de ce projet furent validés dès la fin de l'année 2011 et le plan d'aménagement précis au printemps 2013.

2.1.2. Vers un projet de réaménagement radical

Le document d'accompagnement de la circulaire n° 1282 du Comité populaire du district 3, intitulé « Informations sur le projet "Cité des chemins de fer - Nguyễn Thiện Thuật", sous-district 1, district 3 », précise en introduction les objectifs de ce projet : embellissement urbain, développement économique et social du sous-district, et amélioration des conditions de vie locale. L'étude des plans officiels de réaménagement de la zone témoigne de la radicalité des transformations envisagées. La valorisation foncière constitue la clef de lecture la plus évidente des choix urbanistiques qui ont présidé à la préparation du plan de réaménagement de ce sous-district à la localisation stratégique. Ainsi les tours de grandes hauteurs constituent-elles le type de bâti privilégié dans ce projet, qui prévoit l'édification d'une dizaine de tours de plus de 15 étages, agencées autour d'un espace vert central et de bâtiments publics, appelés à devenir la nouvelle centralité du sous-district. Le projet vise un développement mixte de la zone, avec la création combinée de logements, de commerces, de bureaux et de services – notamment de services publics –, dans « un cadre de vie confortable » (ill. 112).

[12] La circulaire n° 1282 datée du 31 octobre 2011, éditée par le Comité populaire du district 3, au sujet du projet de réaménagement de la zone des cités des chemins de fer et Nguyễn Thiện Thuật, s'ouvre en effet sur la liste officielle des difficultés cumulées par la zone. Ce document insiste sur le risque d'incendie, la déficience des infrastructures de base, l'empiètement illégal des habitations sur la voie publique et les problèmes d'ordre et de sécurité. Cette circulaire m'a été communiquée lors d'un entretien avec M. Phước, directeur-adjoint du Comité populaire du sous-district 1 du district 3, le 29 juillet 2013.

Illustration 112. Le projet de réaménagement du sous-district 1 du district 3 : vers une transformation radicale de la morphologie urbaine



Source : Comité populaire du district 3, 2013 ; Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013.

La mise en œuvre de ce projet doit alors passer par la destruction intégrale des 13 blocs d'immeubles de l'ancienne cité Nguyễn Thiện Thuật, et de la partie centrale du quartier de ruelles de l'ancienne cité des chemins de fer. La procédure d'éviction et de compensation des résidants a été considérée comme la principale difficulté de la mise en œuvre du projet, d'autant que la grande majorité de la population concernée ne souhaite pas quitter le district 3. Néanmoins, cette difficulté est aujourd'hui en partie palliée grâce à la transaction que les autorités du district ont réalisée dès l'année 2009 sur un terrain de 1 994 m^2 dans le sous-district 14 du district 3, au numéro 108/69 GH de la rue Trần Quang Diệu[13]. Ce terrain public doit permettre d'installer les populations déplacées dans le cadre du projet des cités des chemins de fer et de Nguyễn Thiện Thuật dans un immeuble de relogement. Les documents officiels annoncent 615 personnes à déplacer. Ce chiffre paraît peu élevé étant donné la densité de la population dans la zone, aussi peut-on estimer qu'il ne prend en compte que les foyers ayant un statut administratif et immobilier totalement en règle. M. Phước, directeur-adjoint du Comité populaire du sous-district 1 du district 3, précise également que les autorités espèrent qu'un grand nombre de foyers restent vivre sur place, dans les nouveaux appartements à venir[14]. Cette solution paraît cependant totalement irréaliste, étant donné le profil social des résidants actuels et le type de bâti envisagé, qui se présente sous forme d'appartements de standing. Contrairement aux principes des projets de rénovation des PMU 415 ou HUUP le principe du maintien de la population initiale sur place n'est pas du tout à l'ordre du jour dans le district 3.

Le périmètre du projet ne concerne cependant pas l'ensemble du sous-district. Certaines portions du tissu urbain hérité, notamment celles localisées en bordure du périmètre du projet de réaménagement, doivent ainsi être conservées : les parcelles situées le long de l'axe Điện Biên Phủ ne sont par exemple pas incluses (carte 45). M. Phước m'a ainsi expliqué que c'était précisément dans les franges du futur projet que quelques ruelles principales devaient être élargies conformément à la directive 88/2007. Ces ruelles élargies doivent permettre d'améliorer la desserte des quartiers de ruelles qui vont être conservés mais surtout de faciliter le raccordement du futur projet avec les axes de Điện Biên Phủ et Lý Thái Tổ (carte 45).

M. Phước s'est félicité de l'approbation des plans de réaménagement de la zone par les différents départements de gestion urbaine du Comité populaire de la ville-province ; il attend beaucoup de ce projet pour le développement économique de son sous-district. Il a néanmoins reconnu qu'il était pour le moment impossible de prédire le

[13] Cette acquisition foncière par les autorités du district 3 était au départ destinée au relogement des familles déplacées dans le cadre de l'élargissement du grand axe Nguyễn Văn Trỗi, conduit entre 2007 et 2010.
[14] Entretien du 29 juillet 2013.

calendrier de sa possible mise en œuvre. Les autorités du district 3 sont toujours à la recherche d'investisseurs privés pour porter et financer la mise en œuvre de ce projet ambitieux que le secteur public est loin de pouvoir financer. Dans l'attente d'investisseurs, durant l'été 2013, seul l'élargissement de 4 ruelles stratégiques de la zone était programmé et partiellement commencé. Il s'agit des ruelles principales qui relient les grands axes limitrophes du sous-district au cœur de la zone, conformément au plan de réaménagement validé par les instances de la ville-province (carte 45).

L'incertitude quant au calendrier de réaménagement du sous-district est dénoncée par l'ensemble des foyers interrogés. Les riverains ont dans l'ensemble entendu des rumeurs quant à la future démolition du quartier de l'ancienne cité des chemins de fer, mais ils n'avaient encore bénéficié d'aucune annonce officielle à l'été 2013. Ils considèrent cette situation comme inquiétante et problématique, et affirment que cela ne les engage pas à investir dans l'amélioration de leur logement et de leur quartier, ou même à moderniser les méthodes de production des fruits confits qui caractérisent la zone. Ces résidants sont par ailleurs tout à fait conscients du fait qu'ils risquent d'être très faiblement indemnisés en cas de déplacement forcé, étant donné la taille très réduite de leur maison et de l'irrégularité de leur situation administrative dans bien des cas. Le quartier de ruelles du sous-district 1 du district 3 est donc en sursis[15].

Cette incertitude pèse aujourd'hui fortement sur le quotidien des riverains et empêche toute chance de succès pour les programmes de lutte contre la pauvreté engagés localement. Les différences de statuts et de modes de vie entre les habitants des ruelles et ceux des immeubles de Nguyễn Thiện Thuật empêchent par ailleurs le développement d'une conscience et d'une organisation collective dans ce quartier menacé. Le départ prochain et forcé de la zone, où de nombreuses familles sont installées depuis plusieurs générations, est vécu par les résidants interrogés comme une fatalité, dont on ne préfère pour le moment pas envisager les implications.

Une situation similaire se présente dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh, nouvellement considéré comme une « porte de la ville ».

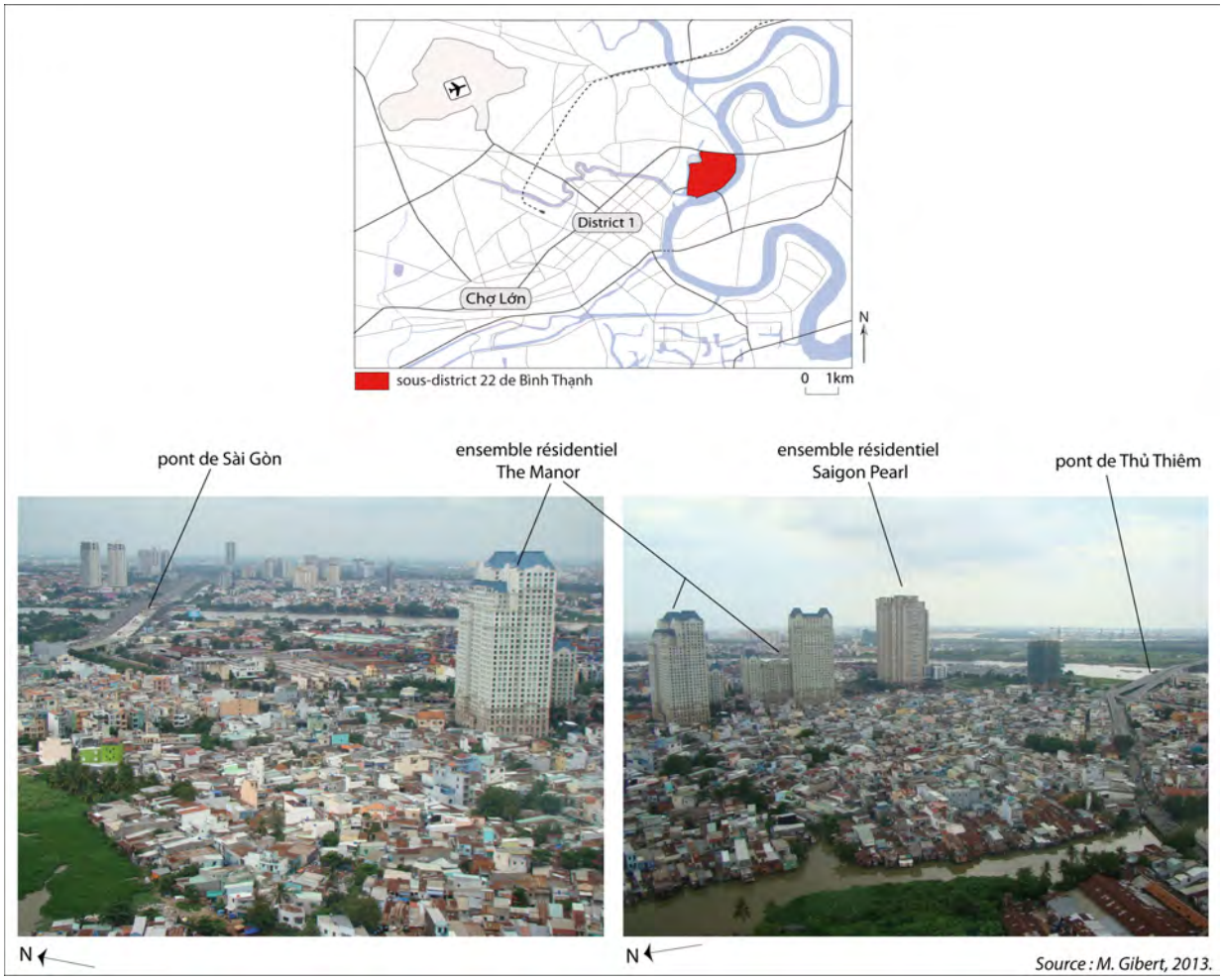
[15] Dans le contexte de ralentissement du secteur de la construction en 2013 à Hồ Chí Minh Ville, la faisabilité immédiate d'un projet d'une telle envergure semble largement compromise. Par ailleurs, si un investisseur désirait conduire un projet dans cette zone, il est très probable qu'il tienne à modifier le projet et l'adapter à sa stratégie. Nombreux sont les projets validés par les autorités de la ville-province à ne jamais voir le jour sous leur forme initiale. Cette donne accentue encore l'incertitude qui pèse sur l'avenir immédiat de ce sous-district et de ses actuels habitants, bien que sa localisation stratégique ne fasse pas de doute quant à une revalorisation urbaine prochaine.

2.2. Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh : une nouvelle fonction d'« entrée de ville »

Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh connaît actuellement de profondes mutations urbaines et architecturales, venant accentuer son caractère historiquement composite. La zone est encore marquée par la présence de marécages et d'habitat précaire, tout en accueillant depuis les années 2000 de nouvelles infrastructures de voirie et d'emblématiques ensembles résidentiels sous forme de tours de grande hauteur (ill. 113). Ce profil morphologique et social dual explique la double tutelle dont bénéficie ce sous-district dans le cadre de la mise en place du projet d'élargissement des ruelles.

Une partie des ruelles devant être élargies tombe en effet sous l'autorité directe des autorités de district – conformément à la directive 88/2007 –, tandis que d'autres ont été sélectionnées dans le cadre de l'unité de gestion de projet HUUP, financée par la Banque mondiale et dédiée au traitement urbain des zones précaires. Malgré cette double tutelle et les moyens mis en œuvre par le projet HUUP pour accélérer le processus de résorption de l'habitat précaire, ce sous-district demeurait encore à l'écart de tout élargissement de ruelles en 2013. Ce paradoxe trouve son explication dans les nouvelles fonctions aujourd'hui dédiées à ce sous-district à la localisation stratégique d'« entrée de ville » dans une métropole en construction.

Illustration 113. Le sous-district 22 de Bình Thạnh, un ensemble composite en position d'« entrée de ville »



2.2.1. De la planification de nouvelles ruelles élargies à la mise en sursis du projet

Les difficultés de mise en œuvre du projet dans une zone morphologiquement et socialement composite

Localisées dans une zone marécageuse, les ruelles du sous-district 22 du district de Bình Thạnh souffrent d'inondations chroniques, phénomène qui s'est encore accentué ces dernières années, depuis l'entreprise de surélévation des rues Phú Mỹ et Ngô Tất Tố. Une intervention de rénovation des ruelles est donc jugée indispensable par de nombreux habitants de ce sous-district, même si la majorité d'entre eux plaide pour une simple surélévation du niveau de la ruelle, non assortie de son élargissement, entreprise jugée trop coûteuse et superflue dans un sous-district où de très nombreuses ruelles ont un tracé sinueux et étroit.

Les 45 entretiens qui ont été conduits auprès des riverains des ruelles de ce sous-

district entre juillet 2010 et août 2013 révèlent la grande diversité à la fois morphologique et sociale de ce sous-district, à la trajectoire historique informelle. La zone regroupe des foyers installés sur place depuis des périodes différentes, allant de la fin des années 1970 – c'est-à-dire au moment où l'armée qui possédait de nombreux terrains dans la zone entreprit de les vendre à des particuliers – à la toute fin des années 2010.

Les foyers interrogés comprennent par ailleurs un nombre de locataires plus important que dans les autres sous-districts étudiés et un bâti résidentiel très divers, qu'il s'agisse des matériaux de construction utilisés ou de la superficie générale des logements, allant de quelques mètres carrés pour une famille de cinq personnes à de nouvelles constructions vastes et cossues. Parmi les foyers arrivés durant les années 2000, nombreuses sont les personnes originaires des provinces du delta du Mékong. En revanche, les propriétaires des commerces de ruelles, notamment des épiceries principales, sont installés depuis plus de 20 ans. Cette diversité sociale contribue à expliquer les rapports différenciés des riverains à leurs ruelles.

Le réseau de ruelles de ce sous-district se caractérise par ailleurs par la grande informalité de son tracé hérité : peu de ruelles principales sont directement reliées aux rues de la zone et les ramifications des ruelles secondaires sont très nombreuses, comme les impasses et les goulots d'étranglement, ce qui nuit à l'accessibilité de nombreuses habitations. Quand ils décrivent leurs ruelles, nombreux sont les riverains à les qualifier de « tortueuses » (*ngoằn ngoèo*), avec une connotation péjorative. La localisation résidentielle constitue alors un important facteur explicatif de l'accueil réservé aux projets d'élargissement par chacun des riverains. Les foyers vivant dans les ruelles en impasse ou dans des ruelles au tracé tortueux ne voient par exemple aucun intérêt aux élargissements programmés, alors que les résidants des ruelles directement reliées à la rue Phú Mỹ au sud de la zone attendent beaucoup des projets de rénovation des ruelles, notamment pour lutter contre les inondations.

De premières initiatives d'élargissement peu concluantes

Conformément à la réglementation de la ville-province, à la fin des années 1990, les autorités de districts ont commencé par entreprendre la cartographie des ruelles de la zone et à y apposer les panneaux bleus précisant leur recensement et la future emprise souhaitée. C'est au début des années 2000 que quelques élargissements pilotes furent entrepris sous l'égide des autorités du district. Mais cette initiative fut de courte durée et n'a concerné que de très petites portions de ruelles, face à la complexité de la mise en œuvre et au mécontentement des riverains.

Mme Ngà, propriétaire de l'épicerie de la ruelle 602 Điện Biên Phủ au nord du sous-district 22, fait partie de ceux qui ont dû reculer leur façade à cette époque (ill. 114). Elle raconte cet épisode et explique pourquoi elle est aujourd'hui opposée à tout nouvel élargissement.

La propriétaire de l'épicerie de la ruelle 602 Điện Biên Phủ,
le 4 août 2011

« Mon épicerie et mon logement – qui est situé au fond de la boutique – sont localisés vers le milieu de la ruelle 602 Điện Biên Phủ. C'est une longue ruelle au tracé très tortueux, avec beaucoup de petits carrefours qui ouvrent sur les ruelles secondaires. Mon épicerie est d'ailleurs située dans un petit carrefour avec une ruelle secondaire qui se termine en impasse. Ma boutique était plus spacieuse dans le passé mais les autorités ont décidé d'élargir la ruelle vers l'année 2004 et j'ai dû accepter de perdre une partie de ma boutique, dont on a coupé l'angle afin d'élargir le carrefour au niveau du décrochement de la ruelle.

C'est vrai que ce tournant est dangereux avec le passage des motos. Les autorités m'ont expliqué qu'en élargissant la ruelle à ce niveau, il y aurait moins d'accidents et plus de passages de clients, c'est pourquoi j'avais fini par accepter de reculer ma façade. Mais j'ai été très déçue, car la ruelle n'a jamais été élargie jusqu'au bout de son tracé, donc il n'y a pas plus de clients et le virage est toujours dangereux : maintenant que c'est élargi les motos arrivent encore plus vite au niveau de ma boutique. Alors élargir à nouveau, j'y suis totalement opposée, ça ne sert à rien et je ne me laisserai pas avoir une seconde fois. »

Illustration 114. Des ruelles au tracé sinueux, avec de nombreux décrochements venant complexifier la circulation : l'exemple de la ruelle 602 Điện Biên Phủ

Source : M. Gibert, 2011.

Le cliché de gauche présente le commerce de Mme Ngà, installé en position de carrefour au niveau de l'embranchement d'une ruelle secondaire. La façade avant de cette boutique a été reculée en 2004 pour élargir la ruelle, qui connaît un décrochement à ce niveau, ainsi que quelques dizaines de mètres plus loin, comme en témoigne le cliché de droite. Le portail vert est commun aux deux clichés et aide à se repérer.

Lors des entretiens, la question des futurs élargissements fut rarement accueillie avec bienveillance par les résidants, qui mettent en avant leur incapacité à faire face à l'amputation de leur habitation. Comme dans les autres sous-districts étudiés, c'est rarement le projet d'élargissement lui-même qui est remis en cause – les riverains reconnaissant souvent qu'il serait idéal de vivre dans une ruelle plus facilement accessible et sans chicane – mais la possibilité de sa mise en œuvre en l'état actuel des choses.

La présence de nombreux migrants ruraux dans la zone vient également complexifier la mise en œuvre des élargissements, qui supposerait la mise à jour de tous les statuts administratifs de riverains. Face à l'opposition générale de la population et devant l'ampleur de la tâche dans un sous-district où l'organisation héritée de la voirie tertiaire rend difficiles et peu efficaces les élargissements, les autorités du district tardent encore à implanter les élargissements prévus par la directive 88/2007.

Déplorant cette situation de blocage, les riverains de la ruelle 51 Phú Mỹ ont entrepris de rénover leur ruelle de leur propre initiative il y a quelques années. Cette ruelle, directement ouverte sur la rue Phú Mỹ faisait partie des zones les plus exposées aux inondations durant la saison des pluies. Cette situation imposait aux riverains d'entreprendre des travaux de réfection annuels sur leurs habitations. Ces derniers expliquent alors avoir mis en place un pot commun pour rénover la ruelle à leurs frais. Ils ont alors embauché des ouvriers d'une petite entreprise de construction, qui ont surélevé la ruelle de plusieurs dizaines de centimètres (ill. 115). Cette initiative locale a reçu l'accord des autorités du sous-district et a été portée par les familles installées depuis la fin des années 1970 dans la zone.

Un résidant de la ruelle 51 Phú Mỹ,
le 1er septembre 2011

> « Je fais partie des "anciens" de ce quartier, où je vis depuis les années 1970. Ce sont mes parents qui ont acquis cette maison, lorsque l'armée l'a mise en vente avec de nombreuses autres du quartier après la réunification du pays, en 1975. Avant, c'était un quartier peuplé exclusivement de familles de soldats ici.
>
> C'est une ruelle agréable mais de plus en plus sujette aux inondations, surtout depuis que la rue Phú Mỹ a été surélevée : toute l'eau ruisselle dans notre ruelle et dans nos commerces et maisons. Plusieurs années de suite, j'ai eu le stock de ma boutique perdu à cause de l'eau et, tous les ans, je dois entreprendre des travaux. J'ai des connaissances au Comité populaire du sous-district et je sais bien que la rénovation et l'élargissement de notre ruelle ne sont pas prêts d'être envisagés ici, d'autant que notre ruelle est sans issue.
>
> Alors, pour améliorer nos conditions de vie, nous nous sommes organisés entre voisins, sans aucune subvention publique et nous avons réuni la somme

nécessaire à la surélévation de la ruelle. Chacun a mis en fonction de ses moyens, nous nous connaissons tous dans cette ruelle, ce n'est pas comme de l'autre côté de la rue Phú Mỹ, où il y a beaucoup de nouveaux migrants. Nous sommes très satisfaits du résultat. »

Illustration 115. La surélévation de la ruelle 51 Phú Mỹ sur l'initiative des riverains

Source : M. Gibert, 2013.

La situation de blocage dans laquelle se trouve le sous-district 22 concernant le projet de modernisation et d'élargissement des ruelles est d'autant plus étonnante que de nombreuses ruelles du sous-district ont été sélectionnées dans le cadre de l'unité de gestion de projet HUPP, directement gérée et financée par la Banque mondiale.

De nombreuses ruelles sélectionnées dans le cadre de la PMU HUUP

Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh comporte de nombreuses ruelles éligibles à la phase 2 du programme HUUP, notamment celles localisées à proximité des canaux et dont les rives sont occupées par de nombreuses habitations précaires. Il s'agit exclusivement de ruelles très étroites, généralement au tracé informel et sinueux, dont les riverains seraient incapables d'assumer le coût de potentiels élargissements.

Les réunions de concertation entre les acteurs locaux et les représentants de l'unité de projet ont eu lieu entre novembre 2006 et février 2007 et ont abouti à la validation des plans de rénovation des ruelles concernées dès le mois de mars 2007. Il s'agit en particulier des ruelles 18 Phú Mỹ, 30 Phú Mỹ, 6N Ngô Tất Tố, 71-73 Nguyễn Hữu Cảnh, 81 Võ Duy Ninh, 113/4/108 Võ Duy Ninh. Ces derniers prévoient des élargissements modérés, devant éviter autant que possible les déplacements de population, et une

amélioration de la circulation dans la ruelle par un nouveau traitement des carrefours.

Lors des différentes sessions d'entretien conduites entre juillet 2010 et août 2013, aucune entreprise de travaux publics n'avait cependant été conduite dans ces ruelles. Les riverains se souvenaient parfois avoir été conviés à des réunions d'informations il y a plusieurs années, mais aucun d'entre eux n'avait été contacté par les responsables du sous-district à ce sujet récemment. Cette incertitude sur le devenir de leur lieu de vie est vécue comme pesante. Malgré la spécificité du dispositif HUUP – qui garantit le non-déplacement des populations et leur constante implication dans le projet –, les riverains interrogés dans les ruelles relevant de la PMU se sont montrés rétifs à tout élargissement. La plupart possèdent en effet de très petites habitations et redoutent de devoir partir en cas de travaux. Il faut dire que ces résidants vivent depuis peu dans l'ombre des tours des nouveaux projets qui encadrent peu à peu le sous-district et se font peu d'illusions sur l'avenir de leur ruelle à long terme.

Lorsque j'ai interrogé l'un des représentants du bureau de gestion urbaine du sous-district au sujet du calendrier de mise en œuvre de la PMU HUUP, ce dernier est resté très allusif et a fini par reconnaître que ce projet allait sans doute rester lettre morte. Le sous-district 22 est en effet appelé à d'autres ambitions urbaines, notamment depuis qu'il a été décidé qu'il accueillerait prochainement l'une des stations de métro de la première ligne en construction. Dans ce contexte, la modernisation envisagée du réseau viaire du sous-district est bien plus radicale que le simple élargissement d'une voirie tertiaire informelle et paupérisée.

2.2.2. Un nouveau réseau viaire pour de nouvelles fonctions d'« entrée de ville »

Longtemps resté en position de périphérie par rapport aux centralités historiques que sont les districts 1, 3 et le quartier de Chợ Lớn (district 5), et à l'écart des principaux fronts d'urbanisation jusque dans les années 1980, le sous-district 22 de Bình Thạnh bénéficie aujourd'hui du processus d'extension métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville. Le pont de Sài Gòn – bâti entre 1958 et 1961 –, qui relie la ville historique à la rive droite de la rivière Sài Gòn, a constitué l'un des premiers vecteurs de revalorisation foncière du sous-district 22, longtemps resté inoccupé car marécageux et insalubre. Ce pont a permis de relier le grand axe QL 1 d'origine impérial (ou route de Hà Nội) et la grande rue Điện Biên Phủ, qui bénéficia de grands travaux d'élargissement à la fin des années 1990.

L'affirmation de cet axe de pénétration à l'est de la ville héritée constitua la première étape de revalorisation du sous-district 22 de Bình Thạnh et permit également la progressive urbanisation du district 2, notamment au niveau de la presqu'île de

Thảo Điền[16]. Le pont de Sài Gòn, qui comporte déjà 4 voies pour les 4 roues et 2 voies pour les 2 roues, est aujourd'hui en phase de grands travaux d'agrandissement, puisqu'il doit prochainement également accueillir le passage aérien de la première ligne de métro de la ville-province.

La transformation du sous-district 22 de Bình Thạnh s'est accélérée au début des années 2000 avec la construction du grand axe Nguyễn Hữu Cảnh (deux fois trois voies) en 2002, qui passe au cœur du sous-district et sépare la partie résidentielle des installations portuaires héritées qui jouxtent la rivière Sài Gòn. C'est précisément la construction de ce nouvel axe qui a fixé l'édification des projets résidentiels sous forme de tours de grande hauteur que sont *The Manor* et *Saigon Pearl* (ill. 113). Par ailleurs, le premier pont qui dessert le futur centre des affaires de Thủ Thiêm fut édifié en 2010, dans le prolongement direct de la plus ancienne rue du sous-district 22 : la rue Ngô Tất Tố. Cette rue ancienne a donc connu un important élargissement au niveau de son croisement avec l'axe Nguyễn Hữu Cảnh, durant les années 2010 et 2011, ce qui a impliqué la destruction de plusieurs rangées de maisons-compartiments de la zone (ill. 116) et l'instauration d'un grand carrefour d'infrastructures de voirie aux échelles nouvelles.

[16] Cette presqu'île péricentrale et marécageuse fut dédiée à des fonctions militaires durant la période dite américaine, avant d'être investie par de petits entrepôts, puis d'être viabilisée et d'accueillir des fonctions résidentielles. Actuellement, le tissu urbain de cette zone reste très hétérogène, marquée à la fois par la présence de résidences fermées, de villas cossues, de petites maisons et de nombreuses chambres de migrants. Les tours de logements et de bureaux y font aujourd'hui leur apparition, notamment en lien avec la station de métro qui y est en projet. La population résidante y est également très diverse, en dépit d'une surreprésentation de populations expatriées occidentales (on y note par exemple l'existence de plusieurs établissements scolaires privés étrangers).

Illustration 116. L'élargissement de la rue Ngô Tất Tố au niveau du carrefour avec le pont de Thủ Thiêm et le grand axe Nguyễn Hữu Cảnh

La rue Ngô Tất Tố fut élargie et réaménagée en 2010, afin d'accueillir en son extrémité la bretelle d'accès vers le nouveau pont de Thủ Thiêm. Cet élargissement a impliqué la destruction de l'intégralité des maisons-compartiments qui la bordaient, depuis le carrefour avec la rue Võ Duy Ninh jusqu'au carrefour avec le grand axe Nguyễn Hữu Cảnh. De nouvelles maisons-comportiments, plus hautes (avec trois ou quatre étages), et à l'architecture standardisée ont été reconstruites à la place.

Une partie du sous-district 22 de Bình Thạnh a par ailleurs été retenue dans le périmètre du projet de réhabilitation et de patrimonialisation du centre historique hérité, dont le concours a été remporté par l'équipe du Japonais Nikken Sekkei en 2007. Cette inclusion marque officiellement le changement de statut du sud du district de Bình Thạnh : de périphérique et marqué par des fonctions industrielles et portuaires, il est aujourd'hui reconnu comme faisant partie de la centralité historique d'une métropole aux échelles nouvelles.

Ainsi, dans le processus de métropolisation de Hồ Chí Minh Ville, le sous-district 22 de Bình Thạnh est-il considéré comme une nouvelle « entrée de la ville historique », et comme une interface entre les grands axes qui permettent l'inscription de la ville-province dans son environnement régional et le réseau viaire de la ville historique

(Ill. 117). Cette fonction d'interface est aujourd'hui confirmée par le projet d'édification d'une station de métro pour la première ligne en projet à l'est du parc culturel et touristique de Văn Thánh. Ce parc, dont l'accès est payant, participe pleinement au changement de statut du sous-district, appelé à devenir une vitrine en tant que porte d'accès au centre-ville touristique.

Illustration 117. La reconnaissance du statut central du sous-district 22 du Bình Thạnh par son intégration dans le projet de rénovation du centre-ville historique

Dans ce contexte de mutations métropolitaines radicales, la recomposition intégrale du tissu urbain du sous-district 22 semble inévitable et les projets de rénovation de la trame viaire commencent à fleurir. Ces derniers prévoient alors la disparition du réseau informel et mal hiérarchisé de ruelles au profit d'un parcellaire intégralement remembré, permettant d'envisager à l'avenir la construction de nouvelles tours (carte 39). Ces projets n'ont pas encore été officiellement confirmés par les autorités de district que j'ai interrogées à ce sujet, mais ils expliquent le peu d'enthousiasme de ces derniers à conduire un coûteux et laborieux projet d'élargissement de ruelles. Comme dans le sous-district 1 du district 3, les ruelles du sous-district 22 du district de Bình Thạnh sont donc actuellement en sursis, ainsi que l'actuelle rue commerçante structurante de Võ Duy Ninh, également menacée de disparition à court terme.

Les sous-districts 1 du district 3 et 22 du district de Bình Thạnh sont représentatifs des quartiers dont la localisation stratégique explique la radicalité des mutations urbaines prévues à moyen terme, dans le contexte global de métropolisation de Hồ Chí Minh Ville. Dans ces conditions, l'élargissement des ruelles prévu par la directive 88/2007 n'a pas été mis en œuvre par les autorités de district, qui préfèrent miser sur une rénovation urbaine complète, impliquant la recomposition totale du réseau viaire. Avant la mise en œuvre de ces grands projets – qui attendent encore souvent des investisseurs –, les riverains tâchent de profiter le plus longtemps possible d'une localisation privilégiée et favorable aux activités économiques, avant de probables – et très redoutés – déplacements et évictions.

3. À l'écart des travaux d'élargissement : des quartiers de ruelles à la valorisation progressive

Le dernier type de trajectoire observé dans les quartiers de ruelles du péricentre de Hồ Chí Minh Ville se caractérise également par l'absence d'implantation des travaux d'élargissement, mais pour des raisons distinctes. Il peut s'agir pour les autorités locales de faire intervenir le facteur temps pour améliorer la faisabilité du projet, comme c'est le cas dans le sous-district 7 de Phú Nhuận, mais également de sous-districts où les ruelles ont déjà la largeur exigée par la directive 88/2007, comme dans certains quartiers du district historique numéro 1. Dans ce dernier cas, les ruelles connaissent même les prémices d'un processus de patrimonialisation et de mise en valeur touristique.

3.1. Le sous-district 7 de Phú Nhuận : le facteur temps comme gage de la réussite du projet d'élargissement

Le sous-district 7 de Phú Nhuận représente l'une des trajectoires les plus courantes parmi l'ensemble des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville. L'édiction de la directive 88 en 2007 n'y a pas encore été suivie de la mise en œuvre des élargissements, mais elle est néanmoins venue réaffirmer la valeur légale des nouvelles normes de largeur de la voirie publique, ces dernières ayant été revues à la baisse par rapport aux textes initiaux des années 1990.

Ainsi, lors de la vente ou de l'entreprise de travaux sur une maison donnant sur une ruelle, les propriétaires doivent reconnaître la perte officielle de la partie de leur parcelle empiétant sur les futures normes de largeur de la voirie publique. Les autorités locales comptent sur le facteur temps pour faciliter la mise en œuvre des élargissements : cette stratégie est d'autant plus payante que la position péricentrale du sous-district 7 engendre aujourd'hui un nombre important de transactions immobilières et de constructions de maisons neuves. Les autorités anticipent qu'au terme de plusieurs années, le nombre de foyers confrontés à un recul de leur façade sous la contrainte aura alors beaucoup diminué et que l'acceptation du projet d'élargissement en sera facilitée[17].

3.1.1. Un quartier de ruelles informelles en cours de revalorisation foncière

Le sous-district 7 de Phú Nhuận constitue un vaste îlot de 43 ha, délimité par les grands axes Phan Đăng Lưu au nord et à l'ouest, Phan Xích Long au sud et la rue secondaire commerçante Vạn Kiếp à l'est, et compte environ 23 000 habitants, soit une densité d'environ 53 500 hab./km^2. La morphologie urbaine actuelle de cet îlot porte les traces d'une urbanisation tardive et informelle à partir de la fin des années 1960, par absorption progressive d'anciens noyaux villageois. Sa desserte interne est exclusivement assurée par un réseau de ruelles très ramifié, au tracé souvent sinueux. Le parcellaire comme le bâti y demeurent variés, avec la juxtaposition de maisons-compartiments de différentes périodes et la persistance de maisons basses rurales, possédant parfois encore une petite cour ou un jardin à l'avant (ill. 118).

[17] Cette question a notamment été discutée avec un représentant du Bureau de gestion urbaine (*Phòng Quản lý đô thị*) du district de Phú Nhuận, le 15 juillet 2010.

Illustration 118. Un cadre bâti diversifié, le long de ruelles aux tracés informels

Source : M. Gibert, 2010.

Cette photo, prise en cœur d'îlot dans le sous-district 7 de Phú Nhuận, témoigne de la persistance contemporaine de quelques maisons rurales anciennes, reconnaissables à leur toit de tuiles en pente et leur absence d'étage. Non mitoyenne, cette maison ancienne conserve un petit jardin arboré à l'avant. Elle n'ouvre donc pas directement sur la ruelle, comme en témoigne l'installation d'un mur venant délimiter la parcelle.

La transformation de la zone s'est néanmoins accélérée ces dernières années, suite à l'édification du quartier de Phan Xích Long au sud, dans le sous-district 2 voisin. Ce nouveau quartier, composé de larges ruelles desservant des villas et de vastes maisons-compartiments, ainsi que de petits immeubles, est aujourd'hui célèbre pour ses restaurants, ses cafés et son animation nocturne. La rénovation des berges du canal de Nhiêu Lộc - Thị Nghè, qui jouxte le quartier, est venue conforter son succès auprès des promeneurs et des familles en quête d'espaces verts et de lieux de loisirs accessibles, dans une métropole extrêmement dense. L'aménagement du sous-district 2 a ainsi indéniablement contribué à la revalorisation foncière du sous-district 7 voisin, qui connaît depuis peu une accélération des mutations de son cadre bâti.

Lors des 35 entretiens réalisés en mai 2010 et août 2011 dans les sous-districts 2 et 7 de Phú Nhuận, les riverains ont souvent insisté sur les récentes transformations socio-spatiales de leur quartier et sur la disparition programmée des derniers jardins qui faisaient le charme de cette zone restée à l'écart de l'urbanisation jusqu'à la « période américaine ». Le sous-district connaît en effet actuellement un renouvellement rapide de sa population avec l'arrivée de nouvelles familles à partir de la seconde moitié des années 2000 : ces dernières, sensibles à la centralité de la localisation du sous-district, ont prioritairement racheté les parcelles où se trouvaient des maisons anciennes et ont immanquablement fait reconstruire des maisons neuves, plus adaptées à la lutte contre les inondations, en prenant

soin de surélever leur rez-de-chaussée. Le quartier est donc actuellement en mutation et dans la frange sud, à proximité de Phan Xích Long, quelques ruelles ont déjà commencé à être élargies par les autorités.

Portrait de riverain. M. Binh, nouvellement propriétaire d'une maison-compartiment dans le sous-district 7 de Phú Nhuận

M. Binh a 37 ans et gère une société d'informatique localisée dans le district 10 de Hồ Chí Minh Ville. Il est marié depuis dix ans et sa femme, Hoa, travaille comme employée dans une agence de marketing dans le district 3. Ils ont tous les deux bénéficié d'un cursus de formation universitaire dans la ville-province, d'où leurs familles sont originaires. Après leur mariage, ils ont vécu dans le nord du district 5, dans la famille de M. Binh. Mais ils désiraient investir dans un bien immobilier et déménager avec leurs deux fils en bas âge, à la fois pour se rapprocher du lieu de travail de Hoa et offrir à leurs enfants un cadre de vie plus confortable et spacieux.

M. Binh explique que le district de Phú Nhuận lui a toujours beaucoup plu, il venait notamment y profiter des innombrables cafés et petits restaurants avec ses amis, lorsqu'il était étudiant. Malgré sa position très centrale, ce district est resté assez vert explique-t-il et le réaménagement des berges du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè a encore ajouté au charme de l'endroit. M. Binh explique que son rêve aurait été d'acquérir une grande villa dans le quartier de Phan Xích Long, dans le sous-district 2, mais que ses moyens étaient trop modestes. Selon lui, ce sont surtout des *Việt Kiều* (Vietnamiens de la diaspora) qui ont la capacité financière d'investir dans ce type de villas. Il est finalement ravi de son acquisition dans le sous-district 7, juste au nord de la grande rue Phan Xích Long. Il ne connaît pas encore très bien le voisinage, car il travaille beaucoup en dehors de chez lui, mais les lieux sont calmes et parfaits pour élever des enfants.

La maison est localisée dans une grande ruelle animée, comme c'était le cas pour la maison de ses parents. Il a lui-même supervisé les travaux, après avoir fait détruire la maison ancienne qui s'y trouvait. Les anciens propriétaires étaient des gens âgés, qui ont quitté la ville pour rejoindre leurs enfants, aujourd'hui installés à Vũng Tàu. La maison initiale ne comptait que deux étages, alors que la nouvelle maison de M. Binh en compte quatre et occupe l'intégralité de la parcelle. Lors de ces travaux, il a respecté l'emprise officielle de la ruelle définie par la directive 88/2007. Il a également pris soin de rehausser le rez-de-chaussée de plus de 80 cm, en prévision des futurs travaux de modernisation de la ruelle, qu'il attend avec impatience. M. Binh espère en effet acquérir une voiture dans les prochaines années. Il ajoute que cette maison est aussi un investissement et le symbole de sa réussite professionnelle, et qu'à ce titre, une ruelle élargie serait vraiment une bonne chose et comme la façade de sa maison est déjà aux normes de la directive 88/2007, il ne redoute pas les travaux publics d'élargissement, au contraire.

3.1.2. Des mutations architecturales qui doivent permettre à terme d'élargir le réseau viaire

Lorsque de nouveaux citadins investissent les parcelles du sous-district 7 de Phú Nhuận, ils reconnaissent officiellement, par le biais de l'édition de leur titre de propriété, que leur droit d'usage du sol ne comprend pas la partie du terrain qui doit, à terme, permettre l'élargissement de la voirie. Dans l'attente des travaux officiels, ils peuvent cependant continuer à jouir temporairement de l'usage exclusif de cette portion de terrain, mais ils ne pourront bénéficier d'aucune subvention publique au titre des travaux nécessaires sur leurs habitations, au moment de la mise en œuvre des élargissements. Les normes de la directive 88/2007 ont en effet une valeur légale pour tous les propriétaires ayant acquis leur bien après son édiction. Il en va de même pour tous les propriétaires ayant demandé un permis de construire pour conduire des travaux sur leur habitation après l'édiction de ces nouvelles normes.

Ce dispositif légal explique que les nouvelles habitations construites dans ce sous-district respectent généralement scrupuleusement le futur gabarit de la ruelle, notamment au niveau du rez-de-chaussée. Le principe de la concession sur les largeurs des habitations au niveau des étages, tel qu'il a été expérimenté dans le sous-district 13 du même district de Phú Nhuận, a en effet été entériné par les autorités. Ainsi les nouvelles habitations ont-elles une façade reculée par rapport à la ruelle, mais les étages restent plus larges (ill. 119). Dans l'attente de la conduite des travaux – généralement attendus et souhaités par ces nouveaux riverains déjà en règle –, les familles utilisent l'espace avant de leur habitation ainsi libéré, comme courette ou parking à moto. Tant que les élargissements ne sont pas entrepris, les familles installent fréquemment une grille ou un portail à l'avant de leur parcelle, marquant la jouissance exclusive de cette partie de leur terrain actuellement.

Illustration 119. De nouvelles habitations qui respectent les futures normes de gabarit de la ruelle

Source : M. Gibert, 2010.

Sur ces deux exemples, on constate qu'à partir du premier étage, la largeur de la maison garde pour référence la superficie de la parcelle avant l'élargissement de la ruelle. En attendant la mise en œuvre des élargissements, les propriétaires de ces maisons neuves ont apposé des grilles à l'avant de leur courette, marquant ainsi l'appropriation temporairement privée de la portion de terrain devant prochainement permettre l'élargissement de la ruelle. La photo de gauche permet de prendre la mesure du recul de la façade d'une maison neuve en rez-de-chaussée par rapport à la maison ancienne qui la jouxte.

Avec ce dispositif légal, les autorités espèrent faciliter la mise en œuvre des travaux d'élargissement d'ici quelques années : il suffira alors de demander aux riverains le retrait de leur grille afin de procéder aux travaux de rénovation. Si le processus de renouvellement du bâti demeure assez lent et aléatoire en cœur d'îlot et le long des ruelles les plus étroites, il s'est brutalement accéléré au sud du sous-district, en lien avec l'aménagement de la zone de Phan Xích Long. Ainsi quelques ruelles principales ont-elles déjà pu y être élargies, notamment celles reliées à la rue Hoa Sứ, comme l'illustre la photo suivante (ill. 120).

Illustration 120. Une ruelle élargie dans le sous-district 7 de Phú Nhuận, suite au renouvellement du bâti riverain

Source : M. Gibert, 2011.

Le processus à l'œuvre dans le sous-district 7 de Phú Nhuận est commun à de nombreux sous-districts de Hồ Chí Minh Ville. Le compromis sur les délais, accordé par les autorités aux riverains quant à la mise en œuvre des travaux d'élargissement, est compensé par la valeur légale que revêtent les nouvelles normes de gabarit de la voirie publique depuis la directive 88/2007. Les autorités du sous-district 7 de Phú Nhuận ont jugé cette stratégie fructueuse en raison du rapide renouvellement urbain spontané dont la zone fait l'objet actuellement. Ce sous-district est en effet localisé en position centrale à l'échelle de la ville-province, et à proximité directe des berges rénovées du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè et du nouveau quartier de Phan Xích Long, ce qui explique la pression foncière dont il fait aujourd'hui l'objet, d'autant que le parcellaire ancien qui y persiste encore offre des parcelles d'une belle superficie aux futurs acheteurs.

Cette stratégie fonctionne cependant assez mal au cœur de l'îlot, surtout dans les ruelles moins accessibles où les riverains n'ont nullement l'intention de vendre et n'ont souvent pas les moyens d'effectuer d'importants travaux sur leurs biens. Ainsi, dans certains sous-districts, l'application de cette stratégie par les autorités voile-t-elle simplement une incapacité à agir sur la modernisation des quartiers de ruelles.

Dans certains cas au contraire, la modernisation des quartiers de ruelles a été précoce, au point parfois d'avoir précédé la directive de 2007. Cela s'explique en grande

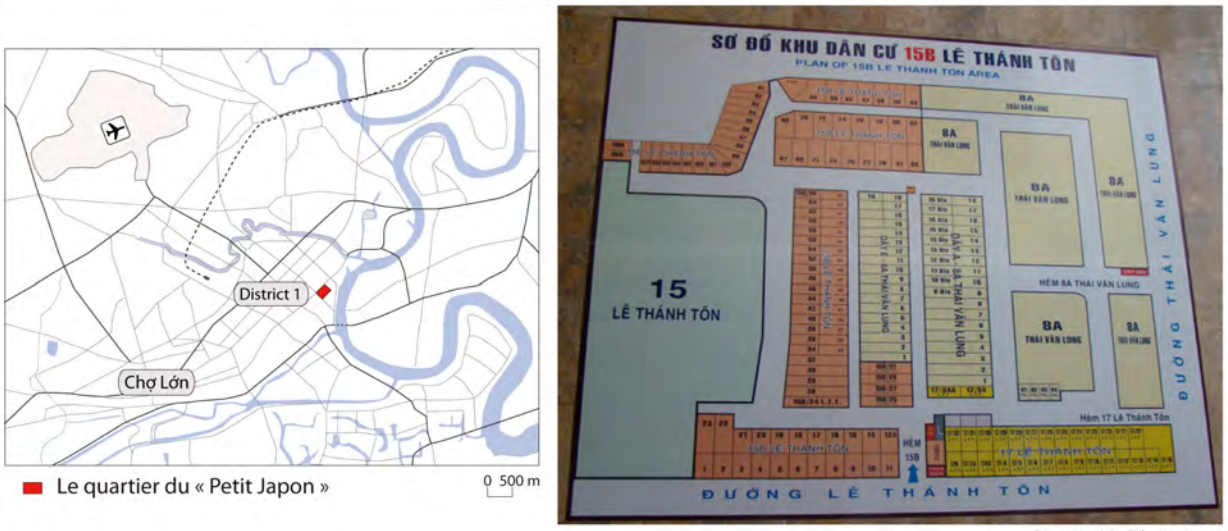
partie par une localisation hyper-centrale, qui va de pair avec les prémices d'un processus inédit de valorisation touristique et patrimoniale des ruelles.

3.2. Les quartiers de ruelles déjà conformes aux nouvelles normes de gabarit : un processus de valorisation foncière et immobilière dans le quartier du « Petit Japon » (district 1)

Le sous-district de Bến Nghé, dans le district historique numéro 1, offre un cas inédit de ruelles bénéficiant d'une valorisation patrimoniale et touristique dans le contexte de la métropolisation et de l'internationalisation de Hồ Chí Minh Ville.

Ce quartier correspond à un petit îlot rectangulaire d'environ 2 ha, délimité par les rues Lê Thánh Tôn et Thái Văn Lung. Il fut loti sous forme de maisons-compartiments au début des années 1980, au moment où l'armée, qui en possédait encore le titre de propriété, concéda le terrain à des familles de soldats[18] (Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 428). Ce lotissement suivit un plan orthonormé, conforme au modèle de l'urbanisme colonial qui caractérise les alentours de la zone (ill. 121). Les ruelles font quatre mètres de large en moyenne et le plan de structuration d'ensemble de la zone répond globalement aux normes de la directive 88/2007. La bonne accessibilité du quartier, qui bénéficie de plusieurs entrées principales, est également considérée comme conforme dans le cadre de la lutte contre les incendies.

Illustration 121. Le « Petit Japon » : un quartier de ruelles central et déjà conforme aux normes urbaines de la directive 88/2007



Source : M. Gibert, 2010.

[18] La zone correspond en effet à l'ancien quartier colonial de la Marine.

3.2.1. La formalisation progressive d'un quartier de ruelles pour les expatriés

L'ouverture du pays et les réformes économiques initiées dans la période du Renouveau contribuèrent à l'arrivée de nouveaux résidants étrangers dans ce quartier de ruelles et à la spécialisation de ses fonctions. Sa localisation hypercentrale et ses maisons-compartiments récemment construites en firent une zone idéale d'installation pour les expatriés venus travailler à Hồ Chí Minh Ville. Les habitants initiaux valorisèrent ainsi leur bien immobilier en louant tout d'abord des chambres de leurs étages, puis, progressivement, l'intégralité de leur logement, choisissant quant à eux de partir vivre dans un district moins central. Ce quartier est ainsi devenu le premier quartier pour étranger de la ville-province ; ces derniers sont Occidentaux mais aussi Japonais.

Depuis l'ouverture du pays, la population japonaise n'a en effet eu de cesse d'augmenter dans ce quartier de ruelles, au point de devenir le « Petit Japon » de Hồ Chí Minh Ville durant les années 2000. Un article du journal Tuổi Trẻ affirmait ainsi en 2006 que plus de 300 des 500 familles japonaises expatriées à Hồ Chí Minh Ville vivaient dans ce quartier de la rue Lê Thánh Tôn[19] (Trần Văn Thường, 2006). Peu à peu, les restaurants japonais – au nombre d'une trentaine dans le quartier aujourd'hui –, ainsi que les épiceries, les salons de massage et autres boutiques proposant des produits importés – repérables par l'usage des idéogrammes japonais – s'y sont multipliés, contribuant à lui conférer une identité propre dans le centre-ville. Le quartier est aujourd'hui une destination prisée des touristes, quelle que soit leur nationalité, qui viennent y fréquenter les restaurants et cafés, et y arpenter un ensemble de ruelles calmes, avec de nombreux services comme des mini-hôtels et une décoration arborée, rappelant des thèmes japonais (ill. 122)

[19] Les familles d'expatriés japonais de la rue Lê Thánh Tôn sont à la fois logées dans les maisons-compartiments des ruelles du « Petit Japon », mais également dans les tours de logement proches, comme la tour Sky Garden, qui proposent des appartements meublés avec services à des tarifs jusqu'à dix fois plus élevés que les locations de maisons-compartiments.

Illustration 122. Le « Petit Japon », un quartier de ruelles valorisé dans le cadre de la métropolisation du centre-ville historique de Hồ Chí Minh Ville

a. Un quartier de ruelles aux entrées soignées et surveillées

b. Un quartier de ruelles piétonnes, arborées et décorées, mêlant fonctions résidentielles et petits commerces spécialisés

Source : M. Gibert, 2010 et 2011.

3.2.2. Un processus inédit de valorisation immobilière et touristique des ruelles

C'est dans ce quartier du district 1 que j'ai rencontré M. Đạt Hoàng, spécialiste des investissements immobiliers dans le « Petit Japon ». Ce dernier a fait ses études en

économie à l'université de Wasada au Japon et explique que c'est à son retour à Hồ Chí Minh Ville en 2009 qu'il a eu l'idée d'investir dans le sous-district de Bến Nghé[20]. Depuis, il se charge de superviser la rénovation de maisons-compartiments du quartier « à la mode japonaise », afin d'attirer des locataires expatriés fortunés. Sa société propose à la fois des « appartements avec services » tout équipés, correspondant à un seul étage d'une maison-tube et destinés aux hommes d'affaires de passage, et des maisons intégrales à destination des familles expatriées. Đạt Hoàng – qui se fait aujourd'hui appelé « Dato » pour parfaire son opération de marketing à destination du public japonais – explique que ses investissements sont extrêmement fructueux et que ce quartier de ruelles est désormais très prisé.

L'entrée du quartier de ruelles est en effet très soignée, la circulation des voitures y est proscrite et la vitesse de circulation des motos limitée (ill. 122). Un plan d'ensemble de la zone est apposée à chacune des entrées principales des ruelles 17 Lê Thánh Tôn et 8A Thái Văn Lung, ce qui est inédit à Hồ Chí Minh Ville et témoigne d'un processus de valorisation immobilière et touristique (ill. 121). Ce quartier de ruelles, même s'il demeure spatialement très limité, est ainsi devenu l'un des rares à être valorisés dans le discours des autorités de la ville-province[21]. Son existence et sa trajectoire récente témoignent des possibles prémices de patrimonialisation des quartiers de ruelles – au moins de ceux localisés en position centrale – et de la mise en avant des aménités propres à ces quartiers d'échelle piétonne.

C'est aujourd'hui ce pour quoi militent certains jeunes architectes vietnamiens, notamment ceux ayant fait leurs études à l'étranger, sensibilisés aux politiques patrimoniales et à la valeur de l'architecture vernaculaire. Les revues à destination des populations expatriées les plus aisées sont d'ailleurs de plus en plus nombreuses aujourd'hui à revaloriser la cuisine de rue et le charme des quartiers de ruelles anciens[22] (*Asia Life Ho Chi Minh City*, 2010 : 18-20).

L'étude de la mise en œuvre des projets de modernisation et d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville révèle des situations contrastées d'un sous-district à l'autre, en fonction de leur localisation dans le péricentre et de leur profil socio-économique. Le suivi de l'évolution récente de six quartiers témoins a permis de mettre à jour trois grands types de trajectoires urbaines.

---

[20] Cet entretien est daté du 19 décembre 2010.
[21] Ce quartier a en effet été cité en exemple par un représentant du département d'Architecture et d'urbanisme (Dupa), lors d'un entretien daté du 7 juillet 2010.
[22] Le magazine *Asia Life*, édité à destination des expatriés de Hồ Chí Minh Ville, possède une rubrique intitulée « Street Smart », qui esthétise la culture de rue traditionnelle à Hồ Chí Minh Ville.

Les quartiers pilotes, où les travaux de modernisation sont actuellement en cours ou déjà achevés, sont généralement ceux où la population est la plus homogène socialement. Le sous-district 13 de Phú Nhuận en constitue l'archétype. Bien que très dense, la zone demeure en effet peu concernée par la subsistance de l'habitat précaire et la population locale y est majoritairement installée de longue date. Par ailleurs ce sous-district bénéficie d'une localisation et d'une accessibilité aujourd'hui revalorisées par le programme de réaménagement des berges du canal de Nhiêu Lộc. Le projet de modernisation des ruelles, porté par les autorités de district – comme le prévoit la directive 88/2007 –, a ainsi bénéficié de l'ensemble de ces dynamiques et a pu y être mené à bien, malgré quelques entorses aux plans initiaux. Le sous-district 11 du district 6 a également bénéficié d'une modernisation précoce, moins ambitieuse dans ses objectifs et exceptionnellement portée par l'unité de gestion de projet HUUP, en raison du profil social défavorisé de la zone. Cette intervention de la PMU a permis d'assurer le maintien sur place de la population initiale et de l'impliquer, à la fois dans les choix et dans la mise en œuvre des travaux. Le périmètre de cette intervention est néanmoins resté très limité, puisqu'il ne concerne que 170 familles. Par ailleurs, les mutations urbaines rapides de la zone rendent la pérennité de ce projet de développement très incertain à moyen terme.

Les sous-districts 1 du district 3 et 22 du district de Bình Thạnh rendent compte d'un deuxième type de trajectoires pour les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville. En raison de leur localisation stratégique, de plus en plus centrale à l'échelle métropolitaine, le maintien du tissu urbain originel de ces sous-districts est aujourd'hui en sursis. Les autorités souhaitent en effet revaloriser ces terrains à la localisation prometteuse en y érigeant de grands projets, centrés autour de la figure de la tour. La mise en œuvre de tels projets implique alors la destruction du tissu ancien, au profit d'une voirie et d'un parcellaire aux échelles nouvelles. Ces projets de restructuration intégrale des îlots sont encore en attente d'investisseurs à l'heure actuelle, mais ils justifient déjà l'absence d'intervention sur les ruelles, le long desquelles réside par ailleurs une population généralement assez précaire.

Le sous-district 7 de Phú Nhuận et le quartier du « Petit Japon » dans le sous-district de Bến Nghé du district 1 ont enfin permis d'évoquer une troisième modalité d'évolution des ruelles de Hồ Chí Minh Ville : celle de la modernisation spontanée et inscrite dans la longue durée, à partir des initiatives privées des riverains. Les sous-districts à l'étude correspondent alors à deux moments du processus de revalorisation. La localisation hypercentrale du quartier du « Petit Japon » explique qu'il bénéficie aujourd'hui d'un environnement urbain revalorisé, grâce aux investissements des riverains, qui ont rendu la zone attractive aux touristes internationaux. Ce quartier de

ruelles participe en effet de la mise en tourisme du centre-ville et bénéficie même d'un processus de patrimonialisation. Le sous-district 7 du district de Phú Nhuận connait quant à lui les prémices d'une revalorisation spontanée, par le jeu d'un marché immobilier très actif. Les différences y demeurent néanmoins grandes entre les ruelles principales, notamment celles localisées à proximité immédiate du quartier de Phan Xích Long, et les ruelles secondaires de cœur d'îlot, qui connaissant un renouvellement architectural beaucoup moins rapide. Les autorités comptent alors sur le jeu du marché immobilier et sur les investissements des riverains pour envisager, dans un second temps, l'entreprise de travaux d'élargissement de la voirie publique.

Quelle que soit la trajectoire d'évolution des quartiers de ruelles, la progressive mise en œuvre de la modernisation de la voirie tertiaire qui caractérise la période contemporaine invite à interroger les recompositions sociales et territoriales dont ils font l'objet et les effets contrastés de la réception de la modernité urbaine par les populations riveraines.

CHAPITRE 9

À l'heure de la métropolisation : les recompositions territoriales des quartiers de ruelles

Le marché des terrains est l'indice d'un changement dans les besoins, les transactions foncières enregistrent ou prévoient les changements dans l'activité collective. Mais le marché n'est pas que reflet, il a aussi une fonction motrice dans les changements sociaux, et, ainsi dans les besoins : le changement de propriété modifie la société, il est un moyen par lequel le terrain, l'argent, passent de certains individus à d'autres, de certaines catégories sociales à d'autres catégories ; en outre le marché des terrains a des effets propres sur la transformation du tissu urbain […], il a encore bien d'autres effets moins fréquemment reconnus.

Paul Vieille, *Marché des terrains et société urbaine : recherche sur la ville de Tehran*, 1970, Paris, Anthropos, p. 2.

Les quartiers de ruelles constituent autant de tracés et de traces vivaces de la genèse historique contrariée de Hồ Chí Minh Ville, entre planification et développement spontané. La diversité de leurs conditions de production, de leur localisation, mais également de leur organisation morphologique et de leur profil socio-économique, va de pair avec la mise à jour de trajectoires urbaines différenciées à l'heure des réformes du Renouveau et de l'ouverture de la ville-province à des modèles urbains mondialisés.

Dans ce contexte renouvelé, les injonctions à ériger la « modernité » et la « civilisation » urbaines témoignent de la volonté des autorités de la ville-province d'encadrer la construction métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville. Cette nouvelle étape de l'urbanisation est symbolisée par l'implantation de grands projets, témoignant d'une internationalisation des formes bâties et des acteurs de la fabrique urbaine, dans les lieux de la centralité urbaine, qu'il s'agisse du centre historique ou des nouveaux pôles

périphériques produits *ex nihilo* dans les « nouvelles zones urbanisées » (*khu đô thị mới*). Les mutations urbaines radicales de ces pôles de centralité ont donné lieu à de nombreux travaux scientifiques s'inscrivant dans le champ des études sur la métropolisation[1] (Bourgarel, 1999 ; Nguyen, 2004 ; Waibel, 2004, 2006 et 2010 ; Douglass et Huang, 2007 ; Harms, 2012 ; Nguyễn Cẩm Dương, 2013). L'étude des recompositions territoriales des quartiers de ruelles péricentraux permet de les compléter, en s'interrogeant sur les mutations de l'ordinaire urbain dans le processus de métropolisation.

Ces quartiers « ordinaires », en dépit de la diversité de leur trajectoire historique, ont en commun leur très forte densité de population et leur multifonctionnalité ; ils permettent d'interroger les processus de la métropolisation en « mode mineur[2] » (Franck *et al*., 2012). La métropolisation des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville s'élabore même sur un mode doublement mineur. En effet, ce processus prend place dans une « ville du Sud », opérant à l'heure actuelle une entreprise de « rattrapage », et demeurant encore à l'écart des grands centres de la mondialisation, dans la hiérarchie des « villes mondiales » (Sassen, 1991). Au sein de cette métropole en construction, les quartiers de ruelles constituent par ailleurs autant de périphéries, marquées par une architecture du quotidien, éloignée de l'idée que les autorités se font de la modernité.

Des processus de modernisation urbaine y sont néanmoins à l'œuvre, portés à la fois par les autorités de la ville-province – tant par le biais d'un nouvel urbanisme réglementaire que par la reprise en main de l'urbanisme opérationnel – et par les interventions spontanées et individualisées des citadins. Contrairement aux opérations menées dans les centres – anciens comme nouveaux – de la ville-province, où les grands projets imposent la « libération foncière » de vastes terrains, l'échelle du renouvellement urbain des quartiers de ruelles demeure celle de la parcelle. Les investisseurs étrangers y sont encore absents, faisant de ce processus une « métropolisation endogène[3] » (Taillard et Nguyen, 2012 : 130).

Ces mutations métropolitaines en mode mineur sont porteuses d'importantes recompositions – à la fois architecturales, sociales, économiques et symboliques –, dont il

---

[1] Dans les productions scientifiques anglophones, on parle de ce champ de recherche comme relevant des « metropolitan studies » (Roy et Ong, 2011 : XV).

[2] Cette expression est issue de l'ouvrage collectif publié en 2012 et dirigé par Manuelle Franck, Charles Goldblum et Christian Taillard : *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : Métropolisation en mode mineur*. Dans cet ouvrage, la « métropolisation en mode mineur » correspond aux processus d'internationalisation de la production urbaine dans des villes de second rang. La métropolisation y est approchée en termes de processus et de tendances, et non en termes d'aboutissement. Je propose ici de reprendre ce postulat méthodologique pour l'appliquer à l'échelle des quartiers péricentraux de Hồ Chí Minh Ville, par opposition aux lieux de la centralité urbaine, symboles évidents de la métropolisation de la ville-province.

[3] Si les investisseurs étrangers demeurent à l'écart des programmes de rénovation des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville, il faut néanmoins souligner l'implication de la Banque mondiale dans le cadre de l'unité de gestion de projet HUUP. Cette participation relève bien de l'internationalisation de la fabrique urbaine, par le biais de l'aide publique au développement.

s'agit d'étudier la teneur dans ce chapitre. En effet, à l'heure d'une croissance urbaine aux échelles nouvelles, les quartiers péricentraux sont appelés à développer des attributs de centralité et à s'ouvrir à la réception de nouveaux modèles urbains. Les évolutions typo-morphologiques du bâti comptent parmi les plus visibles et s'accompagnent de nouvelles pratiques spatiales des espaces publics et de la rue. Si les mutations métropolitaines relèvent de processus d'échelle globale, la réception des attributs de la modernité s'opère de manière différenciée d'un quartier à l'autre, en lien avec les trajectoires urbaines locales. Certaines évolutions n'ont d'ailleurs pas été anticipées par les acteurs publics et échappent largement à leur contrôle, témoignant de la force et de la continuité des pratiques habitantes dans la production urbaine.

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville connaissent aujourd'hui des tensions grandissantes entre leur fonction de réseau à l'échelle métropolitaine et leur fonction territoriale à l'échelle des quartiers. Les nouvelles pratiques qui leur sont associées viennent bousculer les équilibres anciens, entre stationnement et mouvement, entre sphère privée et sphère publique, entre pratiques individuelles et collectives. À l'échelle de chacune des ruelles péricentrales, une différenciation des catégories historiquement poreuses d'« espace privé » et d'« espace public » tend à s'affirmer, en lien avec des recompositions multiformes de la riveraineté. Si les programmes d'élargissement directement encadrés par les autorités de la ville-province induisent des mutations accélérées dans les ruelles, j'émets l'hypothèse que ces derniers agissent surtout comme des révélateurs et des accélérateurs d'évolutions structurelles, inscrites dans le temps plus long des processus de métropolisation en mode mineur.

Parmi les mécanismes dominants de la production urbaine dans les quartiers de ruelles péricentraux de Hồ Chí Minh Ville à l'heure de la métropolisation, trois dimensions peuvent être mises en avant. Tout d'abord, la valorisation foncière non contrôlée des quartiers de ruelles en cours de modernisation conduit à l'identification des prémices d'un processus de « gentrification » et de polarisation sociale. De nouvelles formes de mobilités urbaines participent également aux transformations multiformes de ces quartiers péricentraux. Enfin, les recompositions de la riveraineté participent de la renégociation du périmètre des catégories urbaines du public et du privé à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui.

1. De la valorisation foncière à la spéculation : les prémices d'un processus de « gentrification » dans les quartiers de ruelles péricentraux

Dans le cadre de leur modernisation et de leur inscription de plus en plus marquée dans les espaces de la centralité métropolitaine, les ruelles des districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville connaissent aujourd'hui un important processus de valorisation foncière. La hausse non maîtrisée des valeurs foncières est à l'origine de mutations sociales, architecturales et fonctionnelles, contribuant à inscrire les quartiers anciens dans une tendance d'échelle globale, communément désignée sous le vocable de « gentrification ». L'emploi de ce concept dans le contexte de Hồ Chí Minh Ville mérite cependant discussion, et impose de préciser le sens donné à un terme aujourd'hui banalisé et employé de manière de plus en plus large.

1.1. La gentrification, un concept de plus en plus large pour un phénomène mondialisé

1.1.1. Les circulations et la généralisation d'un cadre d'analyse urbaine

Le néologisme de « gentrification » fut proposé par le sociologue Ruth Glass en 1964, dans le cadre d'une étude sur les mutations du centre ancien de Londres, mettant à jour le remplacement progressif des habitants de la classe populaire (*workers class*) par des habitants de la classe moyenne (*middle class, upper and lower classes*) (Glass, 1964 : xviii-xix). L'auteur évoque ainsi un mouvement de « retour au centre » des classes moyennes, après leur départ quelques décennies auparavant pour les périphéries pavillonnaires, alors que les espaces centraux historiques souffraient d'une importante paupérisation. Ces classes moyennes se réapproprient ainsi le bâti ancien et participent à sa rénovation, parfois encouragées et accompagnées par des programmes publics dits de « régénération urbaine ».

Le concept de gentrification est donc historiquement très ancré dans la trajectoire et le contexte urbain des métropoles occidentales. Mais il a ensuite connu un élargissement de son usage, désignant également la réappropriation résidentielle par les classes moyennes et supérieures d'anciennes friches industrielles, par le biais de grands programmes de rénovations urbaines (Atkinson et Bridge, 2005 : 4). Certains auteurs marxistes comme Neil Smith revendiquent même la généralisation de l'emploi de ce concept pour désigner toute forme de politique urbaine relevant du néo-libéralisme et aboutissant à l'expulsion

progressive des classes populaires des espaces urbains aux aménités les plus convoitées (Smith, 2002). Ce dernier considère la gentrification comme un mouvement de capitaux plus encore que de populations, puisque les anciens quartiers populaires sont avant tout recherchés pour les potentiels investissements fonciers immobiliers qu'ils offrent.

D'autres auteurs insistent en revanche sur la valeur liée à la centralité des quartiers en cours de gentrification, ces derniers offrant une culture urbaine particulière, aujourd'hui recherchée par les populations des classes moyennes et supérieures, en plus de la proximité qu'ils offrent avec les zones d'emplois (Florida, 2002 ; Ley, 2003 ; Charmes, 2005). Dans l'ensemble des conceptions et des interprétations de ce processus – aujourd'hui très largement mondialisé –, c'est bien le départ contraint des classes populaires des espaces de la centralité urbaine, par le jeu des prix du marché, qui constitue le cœur de l'analyse (Bidou-Zachariasen, 2003 : 40).

Les récentes études sur la gentrification dans les villes d'Asie-Pacifique insistent en particulier sur le rôle prépondérant joué par l'État et ses représentants au niveau local dans la mise en œuvre et la valorisation de ce processus, notamment par la supervision de grands programmes de rénovation urbaine, impliquant le déplacement des populations précaires qui y étaient précédemment installées (Gelézeau, 1997 ; Fujitsuka, 2005 ; He, 2007 ; La Grange et Pretorius, 2014). Les déplacements de population généralisés lors de la rénovation des berges du canal Nhiêu Lộc - Thị Nghè ou de la réalisation du grand projet de Thủ Thiêm correspondent tout à fait à ce cadre d'analyse (Harms, 2012) et témoignent de la mondialisation du processus de gentrification, y compris dans un contexte politique relevant du « socialisme à économie de marché ».

1.1.2. La gentrification des « quartiers ordinaires »

Au-delà du cas paradigmatique des grands projets centraux – conduits sous le contrôle et l'impulsion des autorités de la ville-province –, les mutations contemporaines des quartiers de ruelles péricentrales offrent un contrepoint intéressant, et plus nuancé, sur les mutations sociales liées à la revalorisation foncière de quartiers hérités. Le processus de revalorisation s'y opère de manière progressive et moins radicale. Cette approche s'inscrit ainsi dans un mouvement récent de revalorisation de l'ordinaire et du quotidien dans l'analyse des mutations métropolitaines :

> « In the context of neighbourhood changes like gentrification it would seem increasingly important to acknowledge that neighbourhood scales may be an important locus of concentrations of professionals and managerial groups in networks of dialogue and co-ordination of state and sub-state governance structures. In short, the neighbourhood has been under-recognised as the site of the

reproduction of a wider set of power relations and contacts wich operate at local, urban, regional, and international levels[4] » (Atkinson et Bridge, 2005 : 7).

Par ailleurs, les mutations des quartiers de ruelles hérités de Hồ Chí Minh Ville ne relèvent pas d'un processus de « retour à la ville » des classes moyennes et supérieures. Ces dernières investissent les quartiers de villas et de tours en périphérie depuis une dizaine d'années seulement et n'ont jamais massivement quitté les quartiers péricentraux au cours du processus d'urbanisation.

À l'exception de trajectoires urbaines particulières – comme dans le quartier des confitures (sous-district 1, district 3), le quartier précaire de Mả Lạng, ou le long des canaux et marécages du sous-distict 22 de Bình Thạnh –, les quartiers de ruelles à l'étude sont jusqu'alors demeurés mixtes socialement. La différenciation sociale se joue historiquement à l'échelle du quartier lui-même, entre un cœur d'îlot peu accessible et donc moins attractif, et les ruelles principales les mieux reliées et les plus ouvertes sur les grandes rues et les îlots voisins, et généralement peuplées de familles plus aisées.

Dans ces quartiers mixtes, les mutations contemporaines tendent cependant à pousser au départ les familles possédant les terrains et les habitations les plus modestes. Les interstices urbains demeurés populaires dans les espaces centraux sont également de plus en plus remis en question[5]. Ce départ des populations modestes, sous l'effet conjoint de différents processus, s'accompagne de mutations architecturales et fonctionnelles. De ce point de vue, il semble donc pertinent de recourir au cadre d'analyse de la gentrification pour interpréter ces mutations.

1.2. La redistribution de la carte foncière : vers une différenciation sociale accrue dans les quartiers de ruelles modernisées

La période contemporaine est marquée par le dynamisme incontrôlé du marché immobilier et des droits d'usage du sol à Hồ Chí Minh Ville, phénomène corroboré par les enquêtes et

[4] « Dans le contexte de mutations des quartiers comme la gentrification, il semble de plus en plus important de reconnaître que l'échelle du quartier peut être un lieu de concentrations de groupes de professionnels et d'acteurs managériaux fonctionnant dans un réseau de dialogues et de coordination avec les structures de gouvernance étatiques et para-étatiques. En résumé, le quartier a été sous-estimé en tant que site de reproduction d'un ensemble plus vaste de relations de pouvoir et de mises en contact opérant aux échelles locale, urbaine, régionale et internationale. »

[5] L'exemple le plus emblématique de ce processus est sans doute l'éviction des foyers populaires qui vivaient dans l'îlot Eden, au cœur du district 1 – face au bâtiment du Comité populaire de la ville-province – en 2010. Ces départs forcés, et les contestations auxquelles ils ont donné lieu, ont bénéficié d'une médiatisation assez importante et, fait remarquable dans le contexte politique vietnamien, les habitants de cet îlot avaient même mis en place un site Internet de contestation à l'adresse suivante: www.edentoday.com (Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 332-334 ; 451). Mais ces actions n'ont pas permis d'éviter les évictions forcées.

observations menées dans les différents quartiers de ruelles à l'étude, et régulièrement souligné par la presse locale comme dans la presse spécialisée[6] et le discours des autorités[7] (Ly An, 2009 ; Giang Ca, 2009 ; Bich Ngoc, 2012). La pénurie de terrains disponibles rend ce marché hautement spéculatif, y compris dans les quartiers de ruelles où les parcelles demeurent pourtant de taille modeste et où le morcellement de la trame foncière nuit à l'acquisition de terrains assez vastes pour mener à bien un renouvellement typo-morphologique de grande ampleur.

Mais, dans une ville où la congestion de la trame viaire est aujourd'hui vécue comme une contrainte de premier ordre, la péricentralité des quartiers de ruelles héritées apparaît également comme un atout, ce qui explique en partie la pression qui pèse sur le marché des droits d'usage du sol de ces quartiers. À l'heure de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville – et des prémices de la verticalisation qui l'accompagne –, les quartiers de ruelles hérités se révèlent paradoxalement pourvoyeurs d'une urbanité revalorisée dans le discours des habitants comme des autorités urbaines.

1.2.1. Les atouts des quartiers de ruelles à l'heure de la métropolisation

En dépit de la multiplication des grands projets périphériques en rupture avec la trame vernaculaire, les ruelles représentent encore 85 % du réseau viaire de Hồ Chí Minh Ville. Ce ratio témoigne de l'importance des ruelles comme marqueurs spatiaux et identitaires de la ville, en plus de constituer le lieu de vie d'une grande majorité des citadins, qui y ont développé une culture spatiale spécifique. Cette donnée quantitative explique la persistance des autorités de la ville-province à vouloir y mettre en œuvre des travaux de modernisation depuis le début des années 1990, et ce en dépit des difficultés associées à un projet d'une telle ampleur et des retards accumulés en conséquence. L'objectif premier de ces travaux de modernisation est l'amélioration de l'accessibilité et de la connectivité des ruelles avec les autres échelons de la trame viaire.

Dans ce contexte, les ruelles péricentrales élargies voient leur attractivité décupler et la valeur foncière des habitations riveraines augmenter en conséquence, souvent de manière non maîtrisée. La simple annonce d'un élargissement à venir suffit en effet à dynamiser le

---

[6] Le ralentissement de l'économie vietnamienne à partir de la fin de l'année 2010 est cependant venu donner un coup d'arrêt à la surchauffe du marché immobilier. De nombreuses tours de bureaux et de *condominiums* peinent en effet à trouver des acheteurs depuis l'année 2011. Mais ce ralentissement ne concerne pas les quartiers de ruelles hérités, où la pression immobilière demeure très importante. Ces quartiers absorbent en effet une grande partie des migrants ruraux et des populations aux revenus modérés, ne permettant nullement l'accès aux appartements des *condominiums* (Ly An, 2009 ; Giang Ca, 2009).

[7] La question des possibles leviers de contrôle des prix immobiliers et fonciers fut notamment centrale lors de l'atelier du Paddi « Outils de dispositifs d'une politique foncière et immobilière », organisé en mars 2009 avec le département des Ressources naturelles et de l'environnement de la ville-province de Hồ Chí Minh.

marché immobilier et faire monter les valeurs foncières. Cela s'explique tout d'abord par le fait qu'au Viêt Nam – en vertu de l'article 10 du décret 188/2004 ND-CP sur les prix fonciers –, c'est la largeur de la rue adjacente qui définit la valeur d'une parcelle et la taxe d'habitation qui lui est associée. L'élargissement, même modeste, d'une ruelle contribue donc mécaniquement à une importante revalorisation des parcelles adjacentes. Ce principe constitue d'ailleurs l'un des arguments de prédilection des autorités pour inciter les riverains à accepter de céder une partie de leur terrain sans contrepartie financière pour permettre l'élargissement de la voirie publique.

De plus, parallèlement aux travaux de modernisation qui y sont directement menés, nombre de ces quartiers péricentraux bénéficient aujourd'hui de leur proximité avec d'autres projets de rénovation urbaine, comme la rénovation des berges des principaux canaux de la ville et la politique d'élargissement des grands axes. La localisation des quartiers et la qualité de leur connectivité avec les grands axes et les quartiers centraux pourvoyeurs d'emplois contribuent à expliquer les variations de valeurs d'un quartier à l'autre[8].

C'est la perspective de capter une plus-value foncière qui attire en premier lieu de nouvelles populations dans les quartiers de ruelles modernisées, plus encore que le souhait de bénéficier d'une qualité de vie propre à l'organisation socio-spatiale des ruelles. Cette visée pragmatique n'empêche pas les populations nouvellement installées dans les quartiers à l'étude de tenir par ailleurs un discours souvent très positif sur le mode de vie associé aux ruelles lors des entretiens. Ainsi même les autorités de district – qui se font souvent les chantres de la verticalisation dans le cadre de leurs fonctions – ne s'imaginent-elles que rarement emménager dans un appartement à titre personnel.

Un responsable du Bureau de gestion urbaine du sous-district 22 de Bình Thạnh, le 27 juillet 2011

> « Les tours sont l'avenir du développement urbain à Hồ Chí Minh Ville, en particulier dans notre sous-district, qui est attractif pour ce type de projets immobiliers. Le paysage se transforme très vite et notre sous-district figure déjà parmi les plus modernes de la ville-province, et ce n'est pas terminé, car nous allons bientôt avoir l'installation d'une station de métro ici. C'est un excellent point pour le sous-district qui attire déjà beaucoup de populations expatriées, comme dans les appartements du projet Saigon Pearl, situé à côté d'une école internationale. Les

[8] En 2009, le prix d'une maison compartiment de 50 m^2 dans un district péricentral comme celui de Gò Vấp revenait en moyenne à un billion de dongs (soit environ 41 000 euros), pour une localisation le long d'une ruelle secondaire. Le prix du mètre carré était ainsi évalué à environ 18 millions de dongs (soit environ 620 euros) pour une maison localisée dans une ruelle secondaire, contre 27 millions (soit environ 930 euros) pour une maison localisée dans une ruelle principale ou une rue (Giang Ca, 2009).

étrangers apprécient beaucoup la diversification de l'offre d'appartements à Hồ Chí Minh Ville, car, il n'y a pas si longtemps, on y trouvait très peu de tours d'immeubles. Hồ Chí Minh Ville est en train de devenir une grande métropole en Asie du Sud-Est et il est évident qu'il faut multiplier les projets de tours de logements, comme à Singapour. Les tours sont le seul moyen de répondre convenablement aux besoins grandissants de logements dans la ville.

[…] Je n'habite pas dans le district de Bình Thạnh, mais dans le district de Gò Vấp, qui n'est pas très loin. Avec ma femme et mes deux enfants, nous sommes propriétaires d'une maison dans une ruelle, c'est très calme et c'est un bon environnement pour les enfants. Avec des enfants, ça me paraît vraiment compliqué d'habiter dans un appartement. J'aimerais quand même bien investir dans un appartement situé dans une des tours de Bình Thạnh, mais ce ne serait pas pour y habiter, ce serait bien trop contraignant, mais ce serait en revanche un bon investissement et une garantie pour l'avenir de mes enfants, surtout avec le futur projet de métro, car les prix vont continuer à monter dans ce district. Mais je crois que c'est compliqué de gérer la relation avec des voisins dans ces tours et puis on ne sait jamais comment elles vont vieillir. Il y a souvent des retards sur les chantiers et parfois les finitions des appartements ne sont pas excellentes. En plus, il faut gérer la question des parties communes, dont l'entretien est souvent coûteux. Non, je ne pense pas qu'un jour j'habiterai dans un appartement, et en plus je ne peux pas imaginer recevoir mes vieux parents dans une tour. »

Tous les entretiens conduits dans les ruelles à l'étude dans le cadre de cette recherche comprenaient une question invitant les résidants à préciser quel serait leur type d'habitation idéal à Hồ Chí Minh Ville. Il est extrêmement rare (moins de 25 réponses sur les 210 entretiens, soit 12 % environ) que les riverains aient manifesté une préférence pour les appartements, la grande majorité mettant en avant les atouts du modèle hérité de la maison individuelle. En revanche, concernant la localisation souhaitée de cette maison individuelle, les riverains sont nombreux à mettre en avant les avantages des ruelles les plus larges. Sur les 185 riverains ayant manifesté une préférence pour l'habitat en maison individuelle, 133 (soit 72 %) voient les ruelles larges comme les plus avantageuses – notamment en termes d'accessibilité et dans une perspective commerçante et de valorisation foncière –, alors que 52 riverains (soit 28 %) ont manifesté leur préférence pour les ruelles secondaires, plus calmes et moins soumises aux risques d'accidents de la route.

Ainsi, à l'heure de la métropolisation et des prémices de la verticalisation résidentielle à Hồ Chí Minh Ville, le mode d'habiter lié aux maisons-compartiments installées le long de ruelles reste-t-il très recherché, y compris par les populations les plus fortunées et les moins contraintes en termes de localisation résidentielle. Cette résistance de la maison individuelle se lit très clairement dans la multiplication des grands projets résidentiels périphériques, qui sont nombreux à continuer à prendre la forme de lotissements qui réinterprètent la forme de la maison-compartiment (ill. 123).

Illustration 123. Le projet résidentiel de Sunrise City (district 7) et la perpétuation contemporaine de la figure de la maison-compartiment

Sources : M. Waibel, 2013 ; Site Internet Sunrise City, http://www.sunrisecity.com.vn.

Le projet Sunrise City appartient au périmètre de la nouvelle zone urbanisée de Phú Mỹ Hưng (district 7). Il se présente sous la forme d'un ensemble de tours de logements de grande hauteur, à l'arrière desquelles est adjoint un vaste lotissement de maisons-compartiments à l'architecture standardisée, représenté sur ces photos. Ce lotissement emprunte à la forme héritée de la maison-compartiment, uniquement ouverte sur l'avant : les photos témoignent par exemple de l'absence d'ouverture sur les côtés de ces maisons, conçues pour être mitoyennes. Dans ce lotissement, les maisons comptent quatre étages et les toits sont en pente, abandonnant ainsi la forme de toit plat présente dans la ville ancienne.

1.2.2. Investir dans les ruelles élargies : vers un renouvellement des profils sociaux des riverains

La mobilité résidentielle constitue une donnée de plus en plus importante à prendre en compte pour envisager l'évolution sociale des districts urbains de Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui (Gubry et Lê Hô Phong, 2010). Ce phénomène est accentué dans les quartiers de ruelles péricentrales ayant connu un programme de rénovation, à l'image des sous-district 13 de Phú Nhuận et 11 du district 6, qui constituent des zones pilotes dans la mise en œuvre des élargissements. Les temps de préparation et de mise en œuvre des travaux, comme la période qui suit immédiatement leur réalisation, ont constitué des moments d'intenses mobilités résidentielles, conduisant au départ de familles initialement installées au profit de nouveaux résidants.

Les motivations mises en avant par les nouveaux riverains sont rarement la perspective d'une acquisition immobilière, mais bien davantage les potentialités offertes par la localisation de la parcelle. Ainsi les acquéreurs – généralement sitôt la vente conclue – se chargent-ils de détruire la maison des anciens propriétaires et d'en ériger une nouvelle, correspondant à leurs attentes. Cette pratique s'oppose aux modalités du processus de

gentrification observées dans les villes européennes dès l'étude pionnière de Ruth Glass, où les populations de classes moyennes nouvellement installées dans les anciens quartiers populaires convoitent notamment le bâti ancien associé à ces quartiers. Si les nouvelles populations opèrent d'importants travaux de rénovation sur ce bâti, ils en conservent très souvent l'armature d'ensemble.

Les autorités de sous-district en charge du suivi de la mise en œuvre des projets d'élargissement insistent pourtant sur le fait que la réalisation des travaux nécessite l'accord préalable des riverains, et ils sont nombreux à se féliciter que ces programmes d'aménagement locaux n'induisent que très peu de départs contraints, contrairement aux grands projets[9]. Les investigations et entretiens menés dans les quartiers concernés ont permis d'éclairer ce décalage entre le discours des autorités locales et la présence importante de familles nouvellement établies dans les ruelles en travaux. Les expulsions sous la contrainte, sur le mode des opérations de libération foncière des grands projets, y sont en effet globalement absentes, sauf dans le cas particulier de riverains possédant une petite maison localisée dans un carrefour : il se peut dans ce cas que la superficie de la maison après élargissement de la voirie soit trop modeste pour rester habitable. Les importantes négociations qui ont accompagné la mise en œuvre des travaux ont néanmoins souvent permis de limiter ces départs contraints et de trouver des solutions localement acceptables à ces situations.

En revanche, nombreuses sont les ventes de maisons et de terrains durant la période des travaux, ou juste en amont, sans aucune intervention des pouvoirs publics. La pression est en effet venue directement des citadins eux-mêmes. Un nouveau riverain de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh a ainsi accepté de me confier sa stratégie d'investissement à Phú Nhuận. Ce dernier vivait avec sa famille dans le district 8 depuis son mariage, une dizaine d'années auparavant, et il a acheté sa nouvelle parcelle à Phú Nhuận en 2008, précisément au moment des négociations locales autour des projets d'élargissements.

Un nouvel acquéreur d'une parcelle dans le quartier de ruelles du sous-district 13 de Phú Nhuận, le 10 mai 2010

> « J'ai acheté ce terrain en 2008, auprès d'un couple de personnes âgées qui vivaient dans une petite maison ancienne avec un seul étage. Cela faisait un certain temps que je souhaitais quitter le district 8 pour m'installer dans un secteur plus proche du centre-ville, car je travaille dans un cabinet d'architecture situé dans le district 1. Mes enfants entraient également à l'école primaire et le district de Phú Nhuận

[9] Cette dimension, présentée comme un élément de succès du projet, a été plusieurs fois soulignée par le chef de l'unité de voisinage de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh lors de l'entretien du 10 mai 2010.

bénéficie d'une bonne réputation en matière d'éducation. Ce sont les deux principales raisons qui m'ont poussé à choisir ce district. Et puis, une excellente affaire s'est présentée.

Dans le cadre de mon travail d'architecte, je côtoie beaucoup les responsables des Bureaux de gestion urbaine des différents districts et sous-districts. C'est comme ça que j'ai appris que des travaux d'élargissement allaient être entrepris dans le secteur de la ruelle 489A Huỳnh Văn Bánh. À ce moment-là, ces travaux étaient en discussion au sein du Comité populaire du sous-district et la population locale n'était pas encore informée, mais d'après les autorités, cela ne faisait aucun doute qu'on allait élargir les ruelles de la zone assez rapidement. C'était une aubaine ! Alors, je me suis mis à prospecter dans ce quartier, j'ai rencontré plusieurs riverains, en priorité ceux qui vivaient dans les maisons anciennes, à la valeur assez faible. Ce n'était pas facile, car, dans le quartier, les habitants sont attachés à leur ruelle, beaucoup y vivent depuis très longtemps. Mais un couple de gens âgés a finalement accepté mon offre d'achat. Ils avaient du mal à entretenir leur maison, devenue un peu grande pour leurs besoins et surtout j'ai proposé un bon prix à leurs yeux. Il faut dire qu'ils ne savaient pas encore que des travaux allaient être entrepris et, après plusieurs semaines de négociations, ils ont fini par accepté.

[…] Quelques mois seulement après mon acquisition, le projet de travaux d'élargissement a été annoncé et, comme prévu, les prix des terrains ont beaucoup augmenté. J'ai donc réalisé une belle affaire. […] J'ai attendu que les travaux de voirie soient commencés pour détruire la maison ancienne et reconstruire une nouvelle maison, avec trois étages, elle est en travaux aujourd'hui. La plus-value assurée par cet élargissement me permet même de chercher à acheter un terrain dans un autre quartier de ruelles, pas pour y résider cette fois, mais pour investir. Dans les districts urbains, ces quartiers deviennent de vraies "mines d'or" pour qui sait anticiper. »

Note : En réalité, bien plus que son poste actuel au sein d'un cabinet privé d'architecture, l'entretien a permis de mettre à jour que c'était avant tout le réseau lié à la formation de cet acquéreur, au sein de l'Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville, qui lui avait permis d'obtenir ces informations de manière privilégiée, en amont de toute annonce publique. Les diplômés de cette université s'orientent en effet tant dans des carrières au sein du secteur public que dans le secteur privé. Les liens tissés lors de ces années de formation explique la continuité de leurs rapports privilégiés durant leur carrière, ces derniers allant parfois de pair avec des pratiques relevant du délit d'initié, du clientélisme, voire de la corruption.

Ce récit d'acquisition foncière en amont du lancement des travaux témoigne du recours à ce qui relève d'une forme de « délit d'initié », afin de bénéficier d'une plus-value aussi intéressante que prévisible. Même sans bénéficier d'informations encore confidentielles au moment opportun, nombreux sont les citadins de Hồ Chí Minh Ville à vouloir investir dans les ruelles concernées à des fins d'investissements, ce que confirme les analyses d'agents immobiliers dans la presse spécialisée :

> « Ba Sang, a vétéran realtor in Gò Vấp says : "I've bought and sold some higher-end appartements, but I have found that it is more profitable to buy ramshackle houses and build new ones in their place. You can always rent them out for a few months if you cannot sell them immediately. So you earn money both renting the houses and later from selling it". Sang said many people from the countryside wanted to settle preferred properties on the old neighbourhoods or on the outskirts of the city, as they were not used to living in apartments, which they found cramped[10] » (Giang Ca, *Vietnam Investment Review*, 2009).

Le temps des travaux met ainsi à jour des inégalités structurelles entre les habitants : entre bénéficiaires de titre de propriété et résidants informels, entre propriétaires de grands ou de modestes logements, entre population intégrée ou non aux réseaux du pouvoir. À chacune de ces conditions citadines correspond une manière d'appréhender l'élargissement de la ruelle, entre opportunité d'investissement ou au contraire potentielle perte de sa source de revenu, voire de son logement. Dans ce contexte de pression foncière exacerbée, l'alliance d'un capital financier et d'un capital relationnel est nécessaire pour tirer profit des élargissements de la voirie publique (Fauveaud, 2013 : 361).

Les riverains installés sur des parcelles suffisamment vastes appréhendent le projet d'élargissement de manière souvent positive. Lors des entretiens, ces derniers mettent en avant la possibilité de profiter des travaux pour reconstruire leur logement en y installant de nouveaux étages et rentabiliser leur parcelle. À cette occasion, ceux qui en ont les moyens cherchent fréquemment à acquérir la parcelle voisine, afin d'agrandir leur terrain et d'y construire éventuellement un véritable garage à voiture (ill. 124) ou de pouvoir construire une maison avec plus d'étages. Le renouvellement urbain s'opère ainsi de manière progressive, à l'échelle de la parcelle, mais la multiplication de ces opérations individuelles contribue néanmoins à modifier le profil social des riverains des ruelles péricentrales.

[10] « Ba Sang, un ancien agent immobilier dans le district de Gò Vấp explique : "J'ai acheté et vendu des appartements hauts de gamme, mais je me suis rendu compte que c'était plus rentable d'acheter des maisons en mauvais état et d'en bâtir de nouvelles à la place. Vous pouvez toujours les louer quelques mois, si vous ne pouvez pas la vendre immédiatement. Ainsi, vous gagnez à la fois de l'argent sur la location et sur la vente des maisons ensuite". Sang raconte que de nombreuses personnes venant des campagnes préfèrent s'installer dans des maisons dans les quartiers anciens ou en périphérie de la ville, car ils ne sont pas habitués à vivre dans des appartements, qu'ils trouvent trop étroits. »

Illustration 124. Une progressive redistribution de la carte foncière par le jeu du rachat et de la fusion de parcelles voisines dans les ruelles élargies, des exemples dans le district de Phú Nhuận

Source : M. Gibert, 2011.

Ces deux photographies présentent des exemples de dédoublement de parcelles observées dans des ruelles élargies du district de Phú Nhuận. Cette redistribution foncière permet de bâtir des maisons à la fois plus larges et plus hautes, avec parfois même l'adjonction d'un garage à voiture.

Ainsi la période qui précède les travaux et qui les accompagne est-elle propice aux négociations – et à de véritables pressions – entre riverains ; certains cherchant à tout prix à pousser leurs voisins à la vente et jouant à cette fin de toutes les modalités de persuasion dont ils peuvent se prévaloir. Le différentiel social constitue souvent l'élément le plus efficace pour parvenir à amener un voisin à la vente, comme le fait d'insister sur les incertitudes liées à la mise en œuvre à venir des travaux publics. Les acquéreurs mettent ainsi en avant les prix intéressants qu'ils proposent, pour une maison dont on ne sait pas si elle pourra rester habitable après les travaux d'élargissement de la chaussée. Les acheteurs insistent également sur le prix supérieur de leur offre, en comparaison avec les faibles indemnités que les habitants peuvent espérer de la part des autorités, dans le cas où la maison aurait atteint après élargissement de la ruelle une superficie non conforme à la loi sur la construction. Cet argument a souvent convaincu, à un moment où les normes de construction de logements commençaient à devenir plus strictes.

Le concept de « design urbain » (*thiết kế đô thị*) fut en effet introduit pour la première fois dans la loi sur la construction en 2003, suivie en 2007 de l'arrêté gouvernemental 29/2007/ND-CP sur la gestion de l'architecture en milieu urbain, visant à

contrôler et rationnaliser la construction des logements[11]. Hồ Chí Minh Ville figure parmi les provinces pilotes dans la mise en application des normes de cet arrêté avec l'édiction par le département de la Planification et de l'architecture (Dupa) de la réglementation 135/2007, concernant les normes d'architecture applicables aux maisons-compartiments de la ville-province, nommées dans la loi sous le vocable de « maisons mitoyennes en rangées » (*nhà liền kề*).

Cette réglementation concerne en premier lieu le rapport entre la surface au sol et la hauteur autorisée des maisons ; elle définit également des seuils minimum de superficie au sol pour qu'une maison soit décrétée habitable[12]. Dans la réglementation de 2007, cette superficie minimale autorisée varie selon la localisation de la parcelle. Dans les rues et ruelles principales, toute construction ou rénovation sur les maisons de moins de trois mètres de large sur des parcelles inférieures à 15 m^2 est interdite. Dans les ruelles secondaires de cœur d'îlot, les maisons doivent être bâties sur une parcelle d'au moins 15 m^2 et si la façade de la maison fait moins de trois mètres de large, la présence d'un seul étage est autorisée. Si la parcelle a une superficie comprise entre 15 et 36 m^2, et que la maison a une façade de plus de trois mètres de large, deux étages sont autorisés.

Cette nouvelle réglementation fut suivie de nombre de commentaires inquiets dans la presse au moment de son édiction, car de très nombreuses habitations de la ville ont des superficies à la limite de ces nouvelles normes. Dans un article du journal *Người Lao Động* de décembre 2007, M. Võ Xuân Quang, directeur du Bureau de gestion urbaine du district péricentral 11, rappelle que plus de 70 % des demandes de permis de construire ou de demande de travaux qu'il a à traiter concernent des habitations de moins de 40 m^2, c'est-à-dire à la limite des nouvelles normes imposées (Mỹ Nhung, 2007). Cette réglementation fut à nouveau durcie lors de sa mise à jour en 2009 par la décision 45/2009 et le régime d'exception dont bénéficiaient encore les ruelles secondaires fut aboli (Nguyễn Cẩm Dương, 2013 : 320).

Ces nouvelles réglementations inquiétèrent fortement les propriétaires des maisons les plus modestes, ne répondant pas à ces normes urbaines. Cette situation d'illégalité nouvelle leur interdit par ailleurs d'effectuer à l'avenir les moindres travaux sur leurs habitations et rend incertaines les modalités de leur indemnisation lors de la mise en œuvre des élargissements de ruelles à venir. Dans ce contexte, et malgré leur volonté initiale de

[11] Cet arrêté cherche également à fixer des normes de construction pour l'ensemble des infrastructures urbaines, telles que les réseaux d'adduction d'eau et d'électricité ou encore l'éclairage public.

[12] Cette réglementation 135/2007 fixe également des normes sur l'ajout de balcons sur les façades. Elle prévoit notamment que, dans les rues commerçantes, le rez-de-chaussée des boutiques respecte dorénavant un retrait de 3 m par rapport à la bordure de la chaussée, afin de pouvoir créer à terme des arcades couvertes commerçantes, sur le modèle qui prévaut à Singapour.

rester dans leur quartier, certains foyers acceptèrent ainsi de vendre leur bien de manière préventive aux acheteurs intéressés, afin de bénéficier d'une transaction jugée plus favorable qu'une éviction par les autorités publiques, avec de très faibles indemnités. La concomitance de la préparation des projet d'élargissements des ruelles depuis la directive de 88/2007 et de l'édiction de nouvelles normes de construction a ainsi contribué à accélérer le rythme des transactions immobilières dans les quartiers péricentraux hérités. Ces dynamiques sont parfois teintées de phénomènes spéculatifs, en particulier à l'annonce de la mise en œuvre imminente de travaux publics dans les ruelles localisées dans des secteurs stratégiques.

Les projets d'élargissement des ruelles génèrent ainsi des stratégies résidentielles, aboutissant à une polarisation socio-spatiale accrue, sans que les pouvoirs publics ne se préoccupent de cet effet collatéral ou ne cherchent à le limiter, bien au contraire. Il y a en effet très peu de départs forcés encadrés par les pouvoirs publics, mais la pression foncière impliquent néanmoins des départs non souhaités, même si ces derniers demeurent peu visibles[13]. L'étude de ces projets urbains « ordinaires » permet donc de mettre à jour un autre visage des mutations résidentielles sous contrainte à Hồ Chí Minh Ville (Gibert, 2014). Cette transformation sociale des quartiers de ruelles s'accompagne de mutations architecturales.

1.3. Les mutations du bâti dans les ruelles élargies : vers une architecture de la distinction

La période des travaux de modernisation dans les ruelles est non seulement propice à un renouvellement progressif de la carte de la propriété des droits d'usage du sol, mais également à des transformations architecturales du bâti riverain. Ces dernières sont autant le fait de nouveaux acquéreurs que des foyers installés de longue date, profitant des travaux publics pour rénover leurs habitations. Contraints de reculer leur façade, les propriétaires qui en ont les capacités financières s'engagent souvent sur des travaux plus conséquents. Les observations de terrain confirment que la période de mise en œuvre des travaux de voirie contribue à renouveler progressivement la typologie architecturale des quartiers.

Ces mutations architecturales témoignent d'une volonté d'individualisation des modes de vie et des modalités de l'habiter. Dans le contexte de libéralisation économique qui caractérise le Việt Nam contemporain, la maison individuelle devient un important

[13] Dans les quartiers de ruelles comme dans les zones où sont implantés de grands projets d'urbanisme, les opérations d'expulsion révèlent la fragmentation des intérêts des citadins et un processus d'individualisation des négociations (Gibert, 2014).

marqueur de la réussite sociale de ses propriétaires (Drummond et Thomas, 2003 : 2 ; Lê Quốc, 2010 : 346). Ces évolutions architecturales révèlent alors des pratiques de distinction, marquées par l'ouverture du pays à de nouveaux modèles urbains (Waibel, 2006 : 47, Nguyen-Marshall *et al*., 2012). La revue vietnamienne d'architecture et de décoration d'intérieur *Nhà Vui* (*La maison heureuse*) publiait ainsi en 2004 un article intitulé « la maison à l'heure de la modernité » (*Nhà ở thời hiện đại*) qui affirmait :

> « La maison n'est pas simplement un lieu refuge dédié au repos, elle est aussi le reflet le plus évident de la personnalité et du statut social de ses occupants, ainsi que des tendances générales de la société » (*Nhà Vui*, le 16 mars 2004).

1.3.1. Les nouveaux attributs de la maison de ruelle « moderne »

Dans un contexte général de hausse du niveau de vie en ville, les achats dédiés à l'amélioration du confort privé se multiplient (King, 2008 : 74 ; Drummond, 2012 : 83-84). Au-delà des équipements domestiques – principalement un réfrigérateur, un téléviseur, parfois un ordinateur et de nouveaux meubles de salon –, les ménages investissent dans la décoration intérieure de leur maison et plus encore dans l'ornement de la façade extérieure, conçue comme un marqueur identitaire et social de premier ordre.

Ainsi les maisons-compartiments les plus récemment construites traduisent-elles une diversité de styles toujours plus grande, empruntant à des influences diverses (ill.125). On y retrouve notamment des éléments décoratifs empruntés aux anciennes villas de la période coloniale, et souvent à l'architecture moderniste et cubiste.

> « […] le modèle du compartiment maintient une impressionnante et incontestable vitalité […] en ce qu'il constitue le cœur d'un mouvement d'internationalisation des référents spatiaux et stylistiques, polymorphe. Encore dominé par des références occidentales et surtout par le recyclage décomplexé des caractères décoratifs de la villa coloniale (avant-toits, brisis à la Mansart, pigeonniers, lucarnes rampantes, chiens assis, oriels, persiennes, balcons, colonnes et pilastres, rinceaux, pampilles, corniches, marquises, ferronneries), celui-ci s'est néanmoins ouvert, dans les dernières années, aux références historiques consacrées de l'Inde, du Japon et du Moyen-Orient » (Pédelahore de Loddis, 2003 : 102-103).

L'ajout d'avant-toits et de toits en pente – venant se substituer aux toits-terrasses plats traditionnels – figure parmi les nouvelles pratiques les plus courantes et les plus recherchées par les propriétaires. L'aménagement et la valorisation de balcons en façade sont également une constante de ces nouvelles constructions, souvent très colorées. Les références architecturales demeurent néanmoins très variées, entre des façades plutôt minimalistes – de couleurs pâles ou de tons de pastel, sans aucune sculpture, avec des

formes géométriques empruntant à un style cubiste – et d'autres beaucoup plus baroques, et d'influence néo-classique, avec l'ajout de colonnes, de rinceaux, de frontons, de sculptures et d'éléments de ferronnerie très travaillés sur la grille d'entrée et les rebords des balcons.

Alors que les maisons les plus ostentatoires et les plus imposantes sont souvent localisées le long des rues passantes de la ville, les quartiers de ruelles sont loin d'être exempts de ce type de renouvellement architectural, notamment quand la ruelle connaît une modernisation, comme c'est le cas dans le sous-district 13 du district de Phú Nhuận. La typologie des logements s'en trouve diversifiée, ces nouvelles maisons contribuant en premier lieu à une élévation du bâti le long des ruelles.

Ces nouvelles constructions sont caractérisées par une augmentation de la surface habitable. La trame foncière en lanière des quartiers de ruelles explique que cette revalorisation passe avant tout par l'ajout de nouveaux étages, même si le rachat de la parcelle voisine constitue également une option très recherchée, mais réservée aux foyers les plus aisés. Cette modification de la carte foncière est indispensable pour adjoindre à la maison un parking en mesure d'accueillir une voiture, ce qui est encore très rare dans les quartiers de ruelles et qui constitue le marqueur social le plus valorisé. Les parcelles ainsi dédoublées de ces quartiers denses permettent à leur propriétaire de bâtir une double maison-compartiment, se rapprochant parfois du modèle de la villa, d'autant plus si cette dernière est non-mitoyenne et possède un petit jardin à l'avant (ill. 126).

Illustration 125. Des exemples de recompositions architecturales de maisons-compartiments localisées dans les ruelles des districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville

Source : M. Gibert, 2010-2013.

Cette compilation de photos prises dans les ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville témoigne de la double influence architecturale – cubiste ou au contraire baroque – qui marque généralement la construction de nouvelles maisons-compartiments. Les maisons de style baroque ou néo-classique se distinguent par l'ajout d'un avant-toit en pente et souvent de colonnes décoratives sur la façade. Ces dernières se démarquent également par le choix des matériaux de construction et des effets de relief sur les façades. Leurs grilles en fer forgé sont souvent très travaillées. Les maisons relevant du style cubiste gardent en revanche souvent un toit plat et favorisent des fenêtres et baies vitrées de grande taille à l'avant. Les magazines d'architecture présentent souvent ces maisons d'inspiration cubiste, au style plus épuré, comme l'incarnation d'un style contemporain.

Illustration 126. La construction nouvelle de villas de style néo-classique dans les quartiers de ruelles : deux exemples dans le sous-district 13 de Phú Nhuận

Source : M. Gibert, 2010-2011.

Cette volonté d'agrandissement n'est que rarement justifiée par la taille du foyer et les maisons les plus vastes accueillent paradoxalement souvent les familles dont les membres sont les moins nombreux. Les propriétaires justifient alors leur choix d'agrandissement en expliquant qu'ils comptent louer un étage ou une chambre à des étudiants ou d'autres citadins, sur une base temporaire. Cette pratique relève donc avant tout d'un investissement et d'une volonté de valorisation foncière – mais également d'une mise en avant de sa réussite sociale. Poussée à son paroxysme, cette pratique peut conduire les propriétaires à louer l'intégralité de leur maison et à partir vivre dans un district moins central et dans un logement beaucoup plus simple. C'est notamment ce qui s'est produit avec les propriétaires de maisons-compartiments dans le quartier central du « Petit Japon »

dans le sous-district Bến Nghé du district 1, présentant l'un des exemples de gentrification les plus aboutis de la ville-province dans un quartier de ruelles.

Ces nouvelles maisons se caractérisent également par l'adjonction de grilles massives – souvent ornées de sculptures en fer forgé –, témoignant de la richesse et de l'importance sociale des propriétaires (ill. 126). Ces grilles sculptées constituent un attribut incontournable des nouvelles villas cossues érigées dans les nouvelles zones urbanisées, mais elles sont également toujours plus nombreuses dans les quartiers de ruelles modernisées. Alors que les maisons-compartiments héritées n'ont souvent pas vraiment de porte, mais sont simplement fermées la nuit par l'entremise d'un rideau de fer, les nouvelles constructions cumulent bien souvent la présence d'une porte en bois et d'une grille en ferronnerie. Ces nouveaux usages architecturaux sont liés à différents facteurs, parmi lesquels figure en premier lieu l'installation d'un système d'air conditionné, qui impose la fermeture de la maison pour fonctionner correctement. Les constructions ont alors de moins en moins recours aux systèmes de ventilation naturelle de la maison, par le biais d'ouvertures localisées dans le mur du fond de la parcelle.

Le style syncrétique de ces constructions témoigne de la variété des références des architectes vietnamiens contemporains. Dans un contexte d'individualisation croissante des modes de vie, c'est la recherche d'un habitat « moderne » qui guide aujourd'hui leurs pratiques, à partir d'une représentation hybride de la modernité architecturale, largement véhiculée par les médias. Le marché des magazines d'architecture, de décoration d'intérieur ou d'art de vivre, tout comme ceux dédiés à l'analyse du marché immobilier, est aujourd'hui fleurissant à Hồ Chí Minh Ville et contribue à populariser de nouveaux modèles architecturaux (Geertman, 2001).

La plus populaire et la mieux diffusée d'entre elles est la revue *Kiến trúc nhà đẹp*[14] (*Architecture de belles maisons*). Ces magazines grand public viennent compléter l'offre déjà foisonnante des revues dédiées aux professionnels du secteur, comme les revues *Kiến trúc* (*Architecture*), *Kiến trúc Việt Nam* (*Architecture vietnamienne*), *Quy hoạch* (*Urbanisme*), *Xây dựng* (*Construction*). De nombreux numéros hors-série de ces revues sont d'ailleurs entièrement dédiés à l'ornement des façades (*mặt tiền* / *mặt dựng*) des maisons-compartiments « modernes » (*hiện đại*) (ill. 127), ou à des dossiers sur les « maisons de rêve[15] » (*căn nhà mơ ước*) (ill. 128).

---

[14] La revue *Kiến trúc nhà đẹp* [Architecture de belles maisons] est publiée sur une base mensuelle, à 200 000 exemplaires environ (Lê Quốc, 2010 : 353).

[15] L'expression « maison de rêve » a même été donnée à la société de construction vietnamienne « Dreamhouse Group », dont le siège est localisé à Hồ Chí Minh Ville : http://www.dreamhouse.vn.

Illustration 127. La circulation de nouveaux modèles architecturaux : le rôle de la presse spécialisée et de la publicité

Sources : Revue Kiến trúc nhà đẹp;
Site Internet de la société de construction Xây dựng Sơn Hà - Thiết kế kiến trúc;
Publicité de l'entreprise de peinture Dulux,
Réalisation : M. Gibert, 2013.

Les illustrations ci-dessus sont extraites de différents médias, incluant des extraits de presse spécialisée, le site Internet d'une société de construction et une publicité pour une entreprise de production de peinture. Toutes contribuent à la circulation d'images témoignant des différents visages que peut prendre la façade idéale d'une maison-compartiment. Deux influences très différentes dominent : les références au style architecturale moderniste et cubiste, et celles s'inscrivant au contraire dans un courant néo-classique. Les observations menées dans les ruelles récemment modernisées confirment en effet la prépondérance de ces deux influences lors de l'édification de maisons neuves.

Illustration 128. Des représentations de la « maison de rêve » adaptables à la trame foncière héritée des ruelles

Source : Revue en ligne Đô Thị, 2013.

La rubrique « maisons de rêve » des magazines et site Internet de la presse spécialisée présente avant tout des villas très spacieuses et non mitoyennes. Cependant, on trouve également dans cette rubrique des modèles adaptés à la structure foncière des quartiers de ruelles des villes vietnamiennes, comme en témoignent les clichés ci-dessus. Ces derniers présentent tous des maisons-compartiments dédoublées, ce qui permet d'adjoindre un garage accessible aux voitures au rez-de-chaussée. Les principaux motifs de ces modèles de « maisons de rêve » – avant-toits, balcons, colonnes, larges fenêtres en façade – sont en effet largement adoptés par les riverains des quartiers de ruelles qui en ont les moyens.

Dans les ruelles, ces réalisations architecturales aux motifs renouvelés sont réalisées à l'échelle individuelle des foyers, et non au sein d'opérations immobilières comme c'est le cas dans les nouvelles zones urbanisées localisées en périphérie (ill. 123). Cependant, la multiplication et la juxtaposition de ces initiatives individuelles contribuent à un renouvellement accéléré du paysage architectural des quartiers les plus prisés, contribuant en retour à nourrir la hausse des prix immobiliers qui les caractérise.

1.3.2. Des pratiques individuelles à la valorisation officielle de l'image du quartier

L'observation des mutations architecturales dans les quartiers de ruelles où le bâti riverain se renouvelle le plus vite témoigne autant de l'adoption partagée de nouvelles tendances en matière de construction et d'ornement des façades que du souci d'individualisation des choix décoratifs et des détails. Ce renouvellement architectural est ainsi effectué sans aucune recherche d'harmonie entre les maisons, en dépit de leur mitoyenneté et d'un parcellaire standardisé. Le patchwork des couleurs est sans doute l'élément le plus saisissant du paysage urbain de ces quartiers denses. Dans un contexte de production urbaine dominée par les initiatives privées – souvent d'échelle individuelle –, l'architecte

Lê Quốc Hưng évoque alors un « urbanisme du laisser-faire », qui perdure en dépit des volontés de planification et de contrôle de l'urbanisation par les autorités depuis les réformes du Renouveau :

> « L'ensemble de ces composants du paysage urbain de Hồ Chí Minh Ville (comme des autres villes vietnamiennes) provoque un chaos visuel à l'infini. Les architectures "cubistes" et "néo-classiques" – que les revues "de la maison" ont fièrement présentées dans leurs séries de publications dédiées aux "belles maisons" et à "la maison moderne" – ne sont pas plus surprenantes, et ne sont que des poussières au milieu des milliers de constructions de tous les styles. L'architecture des revues est bien là mais complètement digérée par la ville. Tout se fond dans cette accumulation qui recouvre tout et ne finit que par donner un paysage désordonné, les "belles maisons" ne participant inconsciemment qu'au chaos visuel, par leur volonté de prendre leurs distances et d'affirmer leurs différences » (Lê Quốc, 2010 : 364-365).

Malgré cette évolution architecturale « désordonnée » et spontanée, la banalisation des maisons-compartiments modernisées n'est que relative dans les quartiers de ruelles. Ces mutations architecturales sont encore très rares dans les quartiers demeurés plus populaires, notamment dans le sous-district 11 du district 6, mais aussi dans les quartiers paupérisés et appelés à des mutations plus radicales à moyen terme – notamment dans le quartier des confitures ou dans le sous-district 22 de Bình Thạnh. Aussi ce renouvellement architectural inégalement réparti est-il révélateur des trajectoires sociales différenciées des quartiers face au processus de modernisation et de métropolisation et de la persistance de la hiérarchie entre ruelles principales et ruelles de cœur d'îlot.

Si les stratégies de distinction architecturale sont d'ordre individuel, ces dernières sont d'autant plus efficaces qu'elles prennent place dans un quartier bénéficiant d'une image valorisante dans la ville. La représentation du quartier modèle, propice à un « nouvel art de vivre moderne », fait aujourd'hui l'objet d'un intéressant consensus entre les autorités urbaines et la nouvelle classe moyenne en mesure d'investir dans les districts péricentraux et d'y édifier de nouvelles maisons (Harms, 2009 : 196). Erik Harms analyse les discours partagés sur la modernité urbaine au Việt Nam aujourd'hui comme le témoignage d'une collusion entre néo-libéralisme et autoritarisme, au service du renforcement du pouvoir établi :

> « In contemporary Vietnamese "socialism with a market-orientation" beauty is used as a masking device, a legitimizing strategy, or as a model of social life. It recalls what Li Zhang and Aihwa Ong have described in China as techniques of "neoliberal governmentality", in which authority depends on aligning individual desires with core idéologies (Zhang and Aihwa Ong, 2008). […] As seen in Zhang's work, the creation of an urban "paradise" not only enables a rising middle class to emerge

> through the displacement of less powerful individuals but also produces a new kind of social control largely depicted through the lens of positively charged terms such as freedom, consumer choice, and harmony (Zhang, 2010)[16] » (Harms, 2012 : 742).

Les valeurs positives de modernité et d'embellissement sont ainsi déclinées de l'échelle de la maison individuelle à celle du quartier – d'autant plus lorsque ce dernier est reconnu comme « culturel » (*khu phố văn hóa*). Ce programme de valorisation des ruelles modernes et « civilisées » (*văn minh*), conduit par les autorités de la ville-province, constitue l'un des leviers de reconnaissance des efforts conduits par chacun des habitants pour améliorer la qualité de vie dans le quartier. La nomination des quartiers culturels passe par une évaluation du mode de vie de chacun des foyers. Ce dispositif officiel marque bien la volonté de valorisation et d'accompagnement du processus de gentrification par les autorités.

1.4. Les mutations fonctionnelles du bâti dans les quartiers de ruelle

Au-delà de la mutation des profils sociaux des résidants et du cadre bâti, la gentrification progressive des quartiers de ruelles péricentraux se lit également par l'évolution des fonctions urbaines qui leur sont associées. Les quartiers de ruelles sont historiquement multifonctionnels, à l'image des maisons-compartiments qui les composent. Ces dernières associent traditionnellement des fonctions commerciales en rez-de-chaussée et une fonction résidentielle à l'arrière de la maison et dans les étages. Cette articulation explique l'animation continuelle de ces quartiers.

Les mutations architecturales opérées sur les maisons-riveraines vont aujourd'hui de pair avec une mutation de leurs fonctions : ces dernières sont de moins en moins associées à la pratique commerciale. Les nouveaux venus ne sont que rarement commerçants, mais bien plus souvent employés de bureaux, fonctionnaires et actifs du secteur tertiaire, ce qui les conduit à dissocier lieu de résidence et lieu de travail. Les ruelles élargies comptent toujours une épicerie de proximité, des petits commerces et cafés, mais leurs fonctions commerciales cèdent progressivement place à une monofonctionnalité résidentielle de plus

[16] « Dans le "socialisme à économie de marché" du Việt Nam contemporain, la beauté est utilisée comme un dispositif de dissimulation, une stratégie de légitimation, ou comme un modèle de vie sociale. Cela rappelle ce que Zhang et Aiwha Ong appellent les techniques de "gouvernementalité néo-libérales" à propos de la Chine, où l'autorité repose sur l'alignement des désirs individuels sur le cœur de l'idéologie du régime (Zhang and Ong, 2008). […] Comme on peut le voir dans les travaux de Zhang, la création du "paradis" urbain permet non seulement l'émergence d'une classe moyenne par le déplacement des individus les moins puissants, mais cela produit également une nouvelle modalité de contrôle social en grande partie décryptable au prisme de termes chargés de valeurs positives, comme la liberté, le choix du consommateur et l'harmonie (Zhang, 2010). »

en plus marquée, ce qui participe au changement d'atmosphère qui y règne et des temporalités qui y régissent le quotidien.

Cependant, leurs nouvelles commodités en termes d'accessibilité et de qualité de vie expliquent que les ruelles élargies et modernisées soient aujourd'hui devenues attractives pour les petites entreprises, de plus en plus nombreuses à y installer leurs bureaux. Cette mutation fonctionnelle, témoignant d'un processus de gentrification avancé, est cependant réservée aux ruelles les plus larges – permettant au moins l'accès d'une voiture – et aux plus centrales. Les ruelles du district 1 en constituent l'exemple le plus ancien, mais aujourd'hui les ruelles du district 3, de Phú Nhuận et de Bình Thạnh sont également de plus en plus concernées par cette tendance.

La planification d'un nouveau quartier de ruelles de trois hectares entre 2002 et 2005, face au parc Văn Thánh dans le sous-district 22 de Bình Thạnh, témoigne de l'importance de ce processus dans les ruelles répondant aux critères de modernité contemporains (ill. 129). De par leur localisation dans un sous-district stratégique – bien desservi par les grands axes – et de par leur propriétés formelles, les maisons-compartiments des trois grandes ruelles qui structurent ce lotissement ont dès leur conception attiré des petites entreprises, au point qu'aujourd'hui cette fonction économique soit dominante dans la zone. Leurs gérants expliquent ce choix d'implantation par le coût modéré du loyer, en comparaison des bureaux situés dans les nouvelles tours périphériques ou des villas du district 1, mais aussi par le calme du lieu et la superficie adaptée de ces maisons-tubes de trois à quatre étages. La localisation privilégiée de ce lotissement est un atout, mais la pression foncière exacerbée qui caractérise la zone aujourd'hui rend également de plus en plus difficiles les négociations sur le prix des loyers avec les propriétaires (entretien dans le lotissement de Văn Thánh, sous-district 22 de Bình Thạnh, le 4 septembre 2011).

Illustration 129. Le lotissement de Văn Thánh (sous-district 22, Bình Thạnh), un nouveau quartier de ruelles aux fonctions renouvelées par l'accueil de bureaux

Le lotissement de Văn Thánh, construit entre 2002 et 2005, contraste fortement avec la morphologie spontanée des quartiers alentours. Ce lotissement est structuré par 3 grandes ruelles centrales, directement connectées sur une rue élargie au nord de la zone, reliant les grands axes Điện Biên Phủ et Nguyễn Hữu Cảnh ; les ruelles secondaires y sont absentes. La largeur des ruelles permet une circulation de voitures en double-sens. Le bâti riverain présente un alignement respecté des façades et une hauteur standardisée. Si quelques familles vivent dans ce lotissement, c'est avant tout un lieu de concentration de petites entreprises et de bureaux. Les gérants de ces établissements apprécient la facilité avec laquelle leurs clients peuvent garer leur véhicule dans la ruelle et le calme général qui y règne. Les petits commerces riverains y sont en effet absents.

Le dynamisme du marché de la location à destination des petites entreprises dans les ruelles est très attractif pour les agences immobilières, de plus en plus nombreuses à proposer des maisons-compartiments convertibles en bureaux. L'apparition de cet acteur intermédiaire traduit bien l'évolution sociale des quartiers de ruelles et les vecteurs du processus de gentrification : les propriétaires des biens immobiliers ne vivent plus sur place

et chargent alors des agences spécialisées de gérer et rentabiliser leurs biens. Le cas de l'annonce suivante (ill. 130) témoigne cependant d'un cas où les propriétaires ne louent que leur rez-de-chaussée et continuent à occuper les étages.

Illustration 130. Une annonce immobilière adressée aux petites entreprises, mettant en avant les atouts d'une installation dans une ruelle rénovée du district péricentral de Tân Bình

Source : Site Internet de la société APCO, Office building (http://www.vanphongvn.com), consulté le 12 mai 2012, Adpatation et traduction : M. Gibert, 2013.

Les experts du marché immobilier expliquent ce phénomène de mutation fonctionnelle de certains quartiers par la pénurie de bureaux à des prix abordables sur le marché et par la localisation stratégique des ruelles concernées. Nguyễn Ngọc Tiến, directeur de la société d'investissements immobiliers Phuc Duc, affirme qu'avec la pression foncière, les propriétaires de maisons neuves dans les ruelles péricentrales peuvent espérer rembourser la totalité des frais de construction qu'ils ont engagés, en louant leur bien seulement cinq à sept ans à une société qui y installera ses bureaux (*Vietnam News*, 20 avril 2008). Cette pratique de valorisation immobilière rejoint celle qui consiste à rénover son bien – ou à le reconstruire intégralement – avant de le louer à un tiers ou de le transformer en pension ou en petit hôtel, pratique de plus en plus fréquente dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville (Mỹ Hạnh, 2008).

Les projets d'élargissement et de modernisation des ruelles péricentrales accélèrent les effets structurels de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville. Ce processus y demeure néanmoins incomplet et affecte inégalement les quartiers péricentraux, en fonction de leur localisation et de leur trajectoire historique et sociale. Dans les quartiers de ruelles les plus centraux et les plus accessibles, les prémices d'un processus de gentrification sont à l'œuvre. Cela se caractérise par des mutations sociales, architecturale et fonctionnelles.

Il est intéressant de souligner que ces mutations prennent largement place dans le cadre foncier hérité d'un parcellaire en lanière, associé à la figure de la maison-compartiment. Bien que les opérations de marketing territorial, menées par les autorités de la ville-province, mettent aujourd'hui en avant les mutations radicales du profil architectural des espaces centraux – marquées par la multiplication des tours de grandes hauteurs –, l'analyse des mutations propres aux quartiers de ruelles hérités offre un regard plus nuancé sur les différentes modalités de réception de la modernité urbaine à Hồ Chí Minh Ville. À l'heure de la métropolisation et de l'ouverture à de nouveaux modèles urbains, cette analyse révèle également la capacité de la figure de la ruelle – en dépit de sa genèse contrariée et de son origine souvent informelle – à se recomposer et à continuer à être un vecteur d'urbanisation et d'urbanité. Dans ce contexte renouvelé, les nouvelles mobilités urbaines sont un puissant vecteur de recompositions socio-spatiales des quartiers de ruelles.

2. Les ruelles face aux nouvelles mobilités urbaines

Le processus de métropolisation de Hồ Chí Minh Ville se traduit par une explosion des mobilités urbaines. Ces dernières concernent aussi bien l'arrivée massive de nouveaux

citadins dans la ville-province, que les mobilités résidentielles intra-urbaines et l'explosion des mobilités quotidiennes. Ces mobilités croisées contribuent à la fois à une recomposition de la riveraineté le long des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, et à une revalorisation de la fonction de « réseau » de la voirie tertiaire, parfois au détriment de ses « fonctions territoriales » (Charmes *et al*., 2006).

2.1. La croissance urbaine et les mobilités résidentielles à Hồ Chí Minh Ville : vers une recomposition des profils riverains

Les observations conduites dans les quartiers de ruelles récemment modernisés ont mis à jour un processus progressif de replacement des populations riveraines, se traduisant par le dynamisme du marché immobilier et des droits d'usage du sol. Ce dynamisme résidentiel dans les quartiers péricentraux réaménagés s'inscrit dans une tendance structurelle à l'heure de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville, marquée par une explosion des migrations vers la ville, comme des mobilités résidentielles au sein de la ville-province.

2.1.1. Les quartiers péricentraux à l'heure d'une croissance urbaine accélérée

Le dernier recensement de la population du Việt Nam, daté de 2009, estimait que la population urbaine représentait 29,6 % de la population totale, soit une hausse de 40 % depuis le dernier recensement de 1999 (Dapice *et al*., 2010 : v). Hồ Chí Minh Ville participe pleinement à cette croissance urbaine accélérée, même s'il demeure épineux d'en évaluer précisément la population en raison du mode de calcul retenu par le bureau officiel des statistiques du Việt Nam, ne tenant pas compte des populations migrantes non enregistrées par le biais des livrets de résidence (*hộ khẩu*). Pour remédier à ce biais, des chercheurs du Pnud suggèrent de croiser les données de l'emploi par les entreprises dans la ville-province, de l'immatriculation des véhicules et de l'édiction des permis de construction (Dapice *et al*., 2010 : 3-5) Cette méthodologie met à jour des variations importantes entre les chiffres officiels – diffusés par le biais de l'édition des annuaires statistiques annuels – et les résultats obtenus.

Si officiellement la croissance de la population de la ville-province s'élève à 3 % par an, les méthodes de recensement alternatives indiquent une croissance réelle de l'ordre de 5 à 7 % par an, ce qui signifie qu'au moins la moitié de la croissance est non reconnue par les autorités, ce qui tendrait à expliquer l'actuelle inadéquation des investissements

publics en matière d'infrastructures et de services urbains[17]. Elle repose par ailleurs très majoritairement sur les migrations, notamment en provenance des provinces rurales (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 108).

Cette très forte croissance urbaine se répartit de manière inégale sur le territoire de la ville-province et touche en premier lieu les districts ruraux ou les districts urbains périphériques, à proximité des grands bassins d'emplois industriels (carte 7). La pression foncière et immobilière qui caractérise les districts péricentraux les rend peu accessibles aux populations migrantes. Cependant, si les populations nouvellement citadines à Hồ Chí Minh Ville ont peu de chance de pouvoir acquérir une maison-compartiment dans les ruelles péricentrales, nombreux sont les migrants qui y louent une chambre, qu'ils soient étudiants, ouvriers ou petits commerçants. Les locations de chambre à la semaine ou au mois sont de plus en plus fréquentes dans ces districts et constituent un contrepoint au processus de gentrification observé, en préservant une forme de mixité sociale, même si celle-ci s'inscrit en « mode mineur », puisque ces populations ne sont pas propriétaires et s'installent rarement sur la longue durée[18].

L'agrandissement des maisons constitue avant tout un investissement, rapidement rentabilisé par la location de chambres aux nouvelles populations citadines[19]. Dans les quartiers de ruelles à l'étude, ces pratiques sont notamment observables dans le sous-district 13 de Phú Nhuận, où les propriétaires des maisons les plus grandes sont de plus en plus nombreux à héberger des étudiants, et surtout dans les sous-district 11 du district 6 et 22 du district de Bình Thạnh, où les populations migrantes ouvrières sont nombreuses. Dans ces deux sous-districts, l'accueil des migrants peut s'effectuer par la location d'une chambre dans la maison des propriétaires, mais également par la densification de la parcelle et l'adjonction de petites chambres sur les côtés ou en arrière de la parcelle. Ces offres de location sont souvent repérables par l'affichage de panneaux sur les portes des habitations indiquant « chambres à louer » (*phòng cho thuê*) ou « pension » (*phòng trọ*)[20] (ill. 131).

---

[17] Les auteurs de cette étude font également l'hypothèse de la sous-estimation officielle de la croissance de la population des provinces voisines de Hồ Chí Minh Ville, fonctionnant dans une continuité métropolitaine avec la ville-province. En procédant à une réévaluation alternative de la croissance urbaine, les auteurs de cette étude estiment que la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville – incluant les provinces voisines – compte pour plus de 50 % de la croissance annuelle de la population nationale (Dapice *et al*., 2010 : 5).

[18] Lê Quốc Hưng, dans sa recherche consacrée à l'évolution de la forme et des usages des compartiments de Hồ Chí Minh Ville, évoque même le cas de transformation de compartiments en « habitat collectif », dans lesquels cohabitent plusieurs ménages sur le mode de la colocation (Lê Quốc, 2010 : 96).

[19] Cette rentabilisation des investissements immobiliers par la pratique de la location à des migrants ruraux n'empêche pas néanmoins l'ambivalence du discours des propriétaires vis-à-vis de ces nouvelles populations, souvent accusées de dégrader le quartier et de ne pas maîtriser les codes de la « civilisation urbaine » (*văn minh đô thị*).

[20] Ces panneaux sont parfois accompagnés de l'affichage d'un règlement à destination des locataires des chambres.

Illustration 131. L'affichage d'offres de locations de chambres dans les ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville, un exemple dans le district de Bình Thạnh

Source : M. Gibert, 2009.

Dans le sous-district central de Bến Nghé du district 1, la systématisation de la location de chambres – et parfois même de l'intégralité des maisons-compartiments – constitue la forme la plus aboutie de ce phénomène de rentabilisation des parcelles et des biens immobiliers dans les ruelles, par la location à des populations nouvellement arrivées en ville, des expatriés japonais et occidentaux dans ce cas particulier.

2.1.2. La croissance des mobilités résidentielles intra-urbaines, vecteur de gentrification des quartiers péricentraux

Les récents assouplissements de la politique du carnet de résidence se sont accompagnés d'une croissance des mobilités résidentielles à Hồ Chí Minh Ville, même si ces dernières demeuraient encore modérées lors du recensement de 1999. Les résultats de ce recensement indiquaient que plus de 83 % de la population résidaient déjà dans le même district cinq ans auparavant, que 6,7 % résidaient dans un autre district de la ville-province, 9,3 % dans une autre province et 0,2 % à l'étranger (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 110).

Plusieurs processus contribuent néanmoins à la croissance des mobilités résidentielles ces dernières années, parmi lesquelles figurent les grands programmes de rénovations urbaines, impliquant des déplacement souvent non souhaités de populations, le lotissement de nouvelles zones urbanisées en périphérie de la ville héritée, mais aussi le phénomène de décohabitation des jeunes. Les couples nouvellement mariés sont par exemple de plus en plus nombreux à souhaiter quitter le domicile de leurs parents et beaux-parents (Lê Thi, 2005). Enfin, les stratégies d'investissement foncier et immobilier expliquent de plus en plus les mobilités résidentielles. Ces calculs stratégiques peuvent être

plus ou moins contraints, en fonction du capital financier et relationnel des propriétaires. Dans le contexte de modernisation et d'élargissement des ruelles, les propriétaires de petites maisons dans les districts péricentraux estiment parfois qu'il est de leur intérêt de vendre leur bien et de partir s'installer dans un logement plus vaste en périphérie.

Les autorités urbaines encouragent de manière générale la « déconcentration » des districts centraux et péricentraux, à des fins d'assainissement et de sécurisation de quartiers où la promiscuité est jugée problématique – notamment en matière de lutte contre les incendies – et dans la poursuite d'un objectif de tertiarisation de ces districts (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 109). Les résultats de cette politique de « déconcentration » sont surtout visibles dans les districts centraux 1 et 3 et, dans une moindre mesure, dans les districts 4, 10 et de Phú Nhuận, où la croissance de la population connaît aujourd'hui des valeurs négatives (carte 7).

De manière générale à Hồ Chí Minh Ville, les mobilités résidentielles suivent un mouvement centrifuge, des espaces centraux vers les périphéries. Les districts péricentraux se retrouvent néanmoins dans une situation paradoxale : districts où les départs sont nombreux, ils demeurent aussi une zone d'installation privilégiée. Les mobilités résidentielles – ayant fait l'objet d'enquêtes démographiques dans le cadre du Prud – s'effectuent souvent à des échelles urbaines réduites : un ancien habitant du district 1 sera enclin à partir s'installer dans le district péricentral de Phú Nhuận, tandis que l'ancien riverain de Phú Nhuận cherchera de préférence à s'installer dans les districts voisins de Gò Vấp ou Tân Bình (Gubry *et al*., 2008 : 54-55).

Alors que la pression foncière et les politiques publiques expliquent les forts taux de croissance des districts périphériques de la ville-province, les enquêtes démographiques du Prud indiquent néanmoins qu'en termes de représentations et de souhait personnel, les ménages sont nombreux à convoiter un emplacement résidentiel central. En dépit de la baisse régulière de leur population, les districts centraux ne sont donc pas devenus répulsifs, bien au contraire. Ces derniers concentrent d'ailleurs une part toujours plus importante de populations aisées (tab. 13).

Tableau 13. La répartition de la population de Hồ Chí Minh Ville, en fonction du niveau de richesse des ménages (en %)

Niveau de richesse[21]	Districts centraux[22]	Districts périphériques	Districts ruraux	Total
Faible	**50,5**	**21,6**	**28**	**100**
Moyen	**66,9**	**18,7**	**14,4**	**100**
Élevé	**85**	**10**	**5,1**	**100**
Total	**67,9**	**16,6**	**15,4**	**100**

Source : Prud, 2003 (données pondérées).

Ces mobilités résidentielles – qui vont de pair avec le départ des populations les plus modestes des districts centraux et péricentraux où les prix fonciers et immobiliers sont les plus élevés – s'accompagnent néanmoins parfois de pratiques « retours au quartier d'origine » sur une base journalière, principalement pour assurer la continuité de l'exercice de son activité professionnelle, surtout quand il s'agit d'un commerce. La progressive déconnexion du lieu de résidence et du lieu de travail engendre des mobilités quotidiennes de plus en plus importantes, constituant un défi majeur en matière d'aménagement urbain et de politique de transports, et un puissant facteur de recomposition de la riveraineté dans les ruelles.

2.2. Les ruelles à l'épreuve de la croissance des mobilités quotidiennes

Les migrations vers la ville et le dynamisme des mobilités résidentielles participent à l'explosion des mobilités quotidiennes. Ces dernières répondent à des besoins variés au premier rang desquels figurent le travail (tab. 14) ou les études – et le fait d'accompagner ses enfants à l'école –, puis les courses et les loisirs (comprenant également les visites aux amis et aux membres de la famille) (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 118).

[21] Dans cette étude, le « niveau des richesse » des citadins a été évalué en prenant en compte 38 indicateurs, au premier rang desquels figurent la localisation et les caractéristiques du logement des ménages, leur activité professionnelle et leur accès à des services de base.

[22] Dans cette étude du Prud, les « districts centraux » qui concentrent le plus de richesse sont les suivants : districts 1, 3, 10, 5 et de Phú Nhuận.

Tableau 14. Les mobilités quotidiennes domicile - travail à Hồ Chí Minh Ville en fonction du lieu de résidence des citadins (en %)

Lieu de travail / Lieu de résidence	Districts centraux	Districts périphériques	Districts ruraux	Répartition des citadins
Districts centraux	92, 7	4	3,3	67,9
Districts périphériques	19,5	77,7	2,8	16,6
Districts ruraux	15,2	5,2	79,7	15,4
Total	69,1	16,1	14,8	100

Source : Prud, 2003 (données pondérées)

À Hồ Chí Minh Ville, près de 70 % des actifs, quel que soit leur lieu de résidence, travaillent dans les districts centraux, ce qui implique des mobilités quotidiennes très importantes. Ce sont principalement les actifs des districts centraux et périphériques qui s'y rendent pour travailler, alors que les habitants des districts ruraux travaillent à près de 80 % dans leur district de résidence ou dans un district rural voisin du leur. Cela s'explique par l'importance des ménages vivant d'activités agricoles dans ces districts.

Les chercheurs du Prud ont cherché à corréler l'importance des déplacements quotidiens avec le niveau de vie des familles et concluent que ce sont en moyenne les ménages les plus aisés qui effectuent les déplacements les plus importants[23]. Cela s'explique en partie par la corrélation entre le niveau de richesse et l'accès à des moyens de transports faciles et diversifiés, notamment la possession d'une ou plusieurs motos par foyer et parfois même d'une voiture individuelle.

Dans les ruelles où j'ai conduit mes enquêtes, les foyers les plus aisés sont ceux où le plus grand nombre de membres travaillent à l'extérieur du quartier, souvent dans le cadre d'un emploi salarié. À l'inverse, les sous-districts 1 du district 3, 11 du district 6 et 22 de Bình Thạnh comptent une majorité de foyers où au moins un membre de la famille travaille encore directement dans son logement ou son quartier, qu'il soit commerçant, restaurateur ou petit artisan – comme couturier ou producteur de fruits confits par exemple. Par ailleurs, les populations plus modestes vivant en périphérie sont également amenées à effectuer des trajets importants dans une ville où l'emploi salarié formel est largement concentré dans les districts centraux (Gubry et Lê Hô Phong, 2010 : 119).

La corrélation entre mobilités spatiales et mobilités sociales se lit tout particulièrement à travers l'observation des pratiques de loisirs des riverains des ruelles[24].

[23] Cette tendance se vérifient tout particulièrement en matière de mobilités liées aux loisirs : les mobilités récréatives constituent en effet un intéressant révélateur des mobilités sociales (Peyvel et Gibert, 2012).

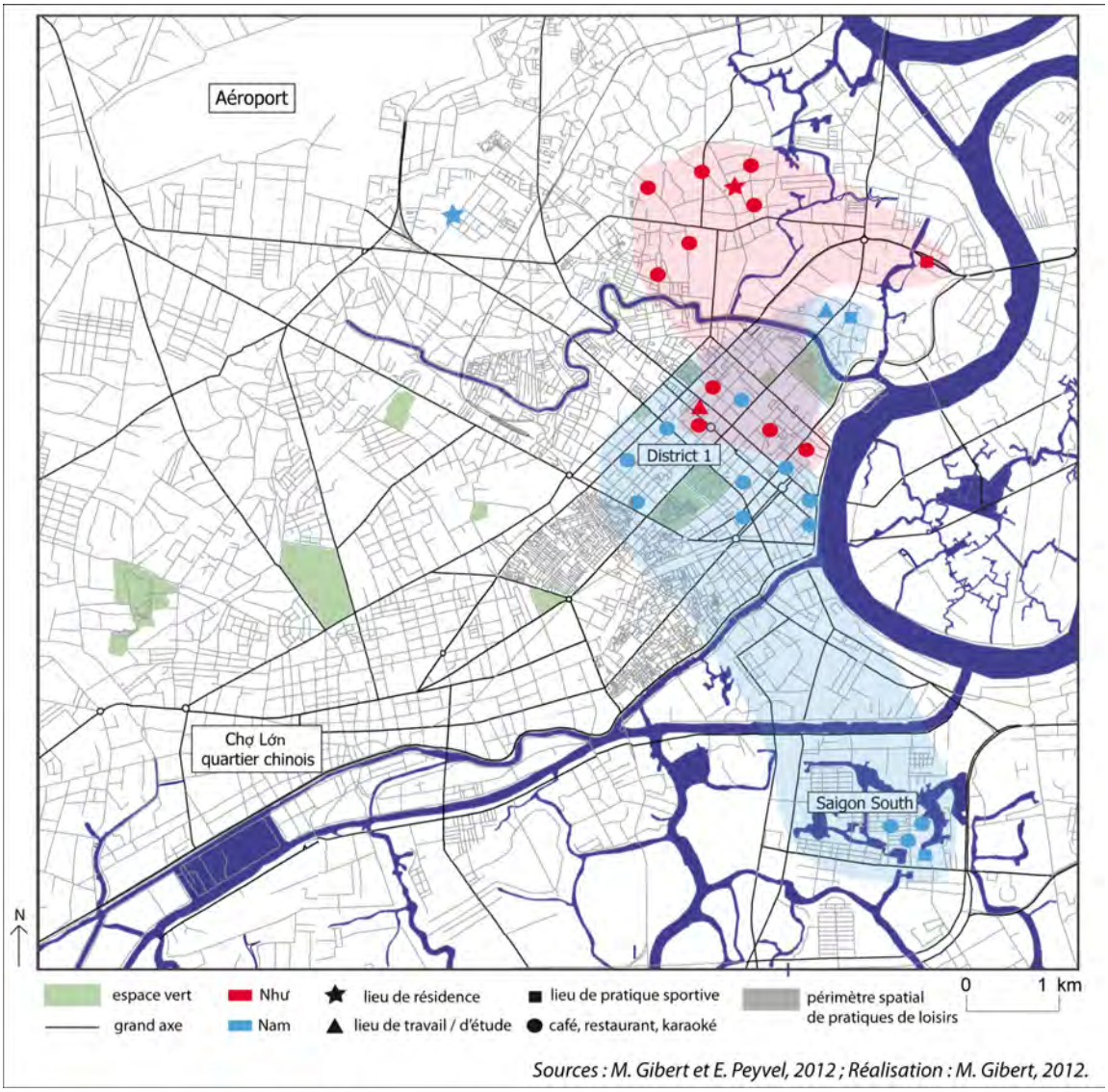
[24] Cette approche a donné lieu à une série d'enquêtes réalisées à l'été 2011, puis à la publication, conjointement avec Emmanuelle Peyvel, de l'article « Entre public et privé, une approche socio-spatiale des pratiques de loisirs à Hồ Chí Minh Ville » dans la revue Echo*Géo* en octobre 2012 (Gibert et Peyvel, 2012).

La carte 46 permet ainsi de comparer les périmètres spatiaux parcourus par deux habitants des ruelles à des fins de détente, à partir de leurs lieux de résidence et de travail. Như et Nam, d'âges et de revenus différents, donnent ainsi à voir des spatialités différenciées.

Étudiante en architecture de 24 ans, Như pratique essentiellement des loisirs à proximité de chez elle (cafés, karaokés, boutiques et piscine). Ayant à disposition une moto déjà ancienne, elle se rend plus exceptionnellement en centre-ville, notamment pour fréquenter des cafés plus à la mode, comme les *Highlands Coffee*, chaîne vietnamienne.

Pour Nam, en revanche, trentenaire vice-directeur d'une entreprise de construction, le centre-ville est le lieu privilégié de ses loisirs après le travail (cafés, restaurants). Propriétaire d'une voiture, il emmène également régulièrement sa famille dans le nouveau quartier de *Saigon South*, où il met temporairement à distance son quartier d'habitation plus populaire, dans lequel il s'est installé bien avant son ascension sociale. Il n'envisage pas sa ruelle de résidence dans le district de Phú Nhuận comme un lieu propice à la détente. L'achat d'une voiture a joué un rôle fondamental dans l'extension de son périmètre récréatif, complexifiant son rapport à la ville, tantôt fréquentée pour son effervescence, tantôt mise à distance pour plus de calme. Évoluant aujourd'hui dans plusieurs cercles de sociabilité de niveaux sociaux différents, Nam articule par les loisirs les multiples facettes de son identité citadine. De la fréquentation des bars à bières (*bia hơi)* avec ses voisins, aux parties de tennis entre collègues, il se construit comme un « homme pluriel » (Lahire, 1998), opérant de fines négociations personnelles entre ouverture et fermeture, sociabilités de rue et entre-soi sélectif, public et privé (Peyvel et Gibert, 2012).

Carte 46. La spatialisation des pratiques des loisirs entre deux catégories d'habitants des ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville



La progressive déconnexion domicile - lieu de travail qui accompagne la hausse du niveau de vie et les processus de métropolisation de Hồ Chí Minh Ville participe directement aux recompositions spatiales contemporaines des ruelles. L'absence prolongée des riverains durant les heures de travail met fin à toute interaction entre le rez-de-chaussée des maisons et la chaussée, phénomène souligné par la fermeture des grilles en façade (ill. 132).

Illustration 132. La progressive déconnexion entre la ruelle et le bâti riverain en journée, des exemples dans des ruelles rénovées du sous-district 13 de Phú Nhuận

Source : M. Gibert, 2011.

L'adhérence de la ruelle s'en trouve minimisée et ses fonctions territoriales sont donc – au moins temporairement – mises en veille, au bénéfice de sa fonction de réseau. Les rythmes et temporalités d'organisation des ruelles s'en trouvent également modifiés, au bénéfice « d'une bonne qualité de circulation, d'un environnement calme, sécurisé et ordonné », autant de qualités mises en avant sur les annonces immobilières (ill. 130).

L'explosion des mobilités intra-urbaines contribue en revanche à la croissance des circulations de transit dans les ruelles, souvent amenées à jouer un rôle de réseau dérivatif aux heures de pointes, notamment le matin et en fin d'après-midi (carte 27). Les projets d'élargissement des ruelles, comme les nouvelles réglementations visant à contenir le commerce de rue, sont officiellement venus conforter cette fonction, en cherchant à améliorer l'accessibilité et la qualité de connexion des ruelles avec les échelons supérieurs du réseau viaire.

3. Les recompositions de la riveraineté dans les ruelles péricentrales

Le processus de gentrification et les nouvelles mobilités qui accompagnent la métropolisation contemporaine de Hồ Chí Minh Ville constituent deux importants vecteurs de recompositions socio-spatiales des quartiers de ruelles, d'autant plus quand ces derniers ont connu des travaux de modernisation. Ces évolutions multiformes contribuent au renouvellement des pratiques de la riveraineté dans les ruelles et tendent paradoxalement à échapper au contrôle des autorités urbaines, venant parfois remettre en cause la relation qu'entretenaient les riverains avec les figures officielles de l'autorité dans la ruelle.

3.1. La recomposition des catégories d'« espace public » et d'« espace privé » : vers de nouveaux « régimes de publicité »

Dans une ville où les espaces ouverts – tels que les parcs, les promenades piétonnes, les places et les esplanades – sont peu nombreux et inégalement répartis, les innombrables ruelles constituent les espaces urbains collectifs les plus appropriés et les mieux partagés. L'observation du fonctionnement socio-spatial des ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville a mis à jour la grande réversibilité de leurs usages quotidiens, à l'interface entre l'espace privé du logement et l'espace public de la chaussée, ces deux éléments fonctionnant de manière intégrée, dans une logique de continuum. Les pratiques ordinaires de ces espaces du quotidien ont ainsi donné naissance à une culture spatiale originale, se jouant historiquement de la dichotomie des statuts juridiques de la propriété publique ou privée.

Cependant, à l'heure de l'ouverture à de nouveaux modèles mondialisés et de l'implantation de programmes de rénovation urbaine, les pratiques associées aux ruelles tendent à se recomposer. La croissance métropolitaine et l'explosion des mobilités quotidiennes ont conduit les autorités de la ville-province à réglementer la pratique de ces espaces pour en améliorer les fonctions circulatoires, au détriment de la variété de leurs fonctions territoriales. Cette évolution tend alors à différencier de manière nouvelle les catégories d'« espace public » et d'« espace privé » à l'échelle locale de l'ordinaire urbain.

Cette hypothèse peut être à la fois validée et nuancée en la confrontant à l'idée des « régimes de publicité » (*regimes of publicity*), proposée par Lynn Staeheli et Don Mitchell pour évaluer le degré de « publicité » d'un lieu, au-delà du seul critère de son régime de propriété juridique (Staeheli et Mitchell, 2008 : 146-147). Le degré de publicité d'un lieu est pensé comme le résultat de la constante tension entre trois composantes : le régime de propriété juridique (*property regime*), le régime des normes sociales et communautaires (*social norms and community memberships*) et le régime de légitimation politique (*forms of legitimations*). Décrypter l'évolution des différents régimes de publicité dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville permet alors de prendre la mesure des recompositions contemporaines de leur statut d'espace public du quotidien.

3.1.1. Les recompositions du régime de propriété juridique dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville

Les recompositions du régime de propriété juridique dans les ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville s'expliquent à la fois par le jeu du renouvellement des politiques publiques et des pratiques citadines. Les importantes évolutions de la législation urbaine

depuis les réformes du Renouveau témoignent de la volonté des acteurs publics de prendre le contrôle du développement de Hồ Chí Minh Ville et de mettre fin à l'urbanisation spontanée qui y avait prévalu depuis plusieurs décennies. L'une de ces modalités de contrôle consiste à réaffirmer le caractère structurant de la limite juridique entre propriété publique – au sens étatique – et propriété privée, entre l'espace de la voirie et le bâti riverain.

Cette volonté est clairement exprimée dans le projet urbain de rénovation et d'élargissement de l'ensemble des ruelles de la ville-province, tel qu'il est aujourd'hui cadré par la directive 88/2007. Cette directive appelle à un alignement des façades riveraines et au respect d'une largeur minimal de la voirie publique, en fonction de chaque type de ruelles. Les normes de cette directive ont une valeur légale et les riverains dont la parcelle empiète sur la nouvelle largeur de la voirie ne peuvent plus se prévaloir de la propriété des droits d'usage du sol dans la zone de chevauchement. La mise à jour des cadastres locaux dans le cadre de ce projet vient également servir cet objectif. Enfin, en amont des travaux de recul des façades, la nouvelle limite entre la propriété privée et le domaine public est visuellement affichée dans la ruelle, par le biais des marques rouges officielles qui sont apposées sur les façades des maisons et les murs des courettes (ill. 99). Si les projets d'élargissement répondent à des enjeux urbains multiples, la réaffirmation du respect de la propriété publique de la voirie en est indéniablement une.

Les nouvelles normes de gabarit de la voirie publique s'accompagnent de réglementations concernant son usage, entièrement dédié aux fonctions circulatoires, qu'elles soient motorisées sur la chaussée ou piétonnes sur les trottoirs. La pratique de la vente de rue et l'occupation prolongée de cet espace juridiquement public sont de moins en moins tolérées, notamment dans les espaces centraux jouant un rôle de vitrine métropolitaine. Le strict respect des normes liées au régime de propriété juridique fait partie des attributs que les autorités associent à la « métropole moderne et civilisée », mais il doit aussi incarner les capacités de contrôle et le pouvoir des acteurs publics.

Les autorités urbaines ne sont cependant pas les seules à vouloir instituer une distinction claire entre propriété publique et propriété privée ; elles sont rejointes en cela par un nombre croissant d'habitants, propriétaires de biens immobiliers et fonciers. Cette volonté se traduit par la multiplication de l'édification de grilles à l'avant des maisons dans les ruelles. Ces grilles marquent autant une volonté de fermeture à l'espace partagé de la ruelle qu'un souci d'affirmation de la propriété privée de son bien. Le flou qui caractérisait historiquement l'espace d'interface qu'est le seuil de la maison est remis en cause, même si l'ajout courant de pots de plantes vertes devant la grille contribue à renouer avec la tradition du brouillage des limites. Au-delà du bâti résidentiel, l'organisation spatiale des

lieux de commerce et de restauration présente aujourd'hui de plus en plus ces mêmes logiques de fermeture. De nombreux cafés séparent en effet leur terrasse de l'espace public par l'apposition de barrières ou par l'édification d'une vitrine, ce qu'Erik Harms analyse comme une volonté de « fermeture à la rue » (Harms, 2009 : 188-189).

La réaffirmation du statut des droits de propriété, par l'édification d'une grille et la fermeture de l'espace du logement, peut être interprétée comme la mise en œuvre d'un « pouvoir d'exclusion », en conditionnant l'accessibilité à un lieu à l'accord formel des propriétaires (Singer, 2000 ; Blomley, 2004 ; Hall *et al*., 2011). Selon Erik Harms, cette tendance récente témoigne d'un consensus paradoxal entre les autorités étatiques désirant affirmer leur autorité et la nouvelle classe moyenne enrichie, cherchant à protéger ses biens nouvellement acquis, à l'heure de la libéralisation économique et d'évolution des droits fonciers depuis la loi de 2003 (Harms, 2009 : 2000). Cette convergence de points de vue s'effectue par le biais du concept consensuel de « civilisation urbaine » et témoigne de formes de collusions entre pensée néo-libérale et régime autoritaire.

Si l'affirmation et la territorialisation des limites juridiques entre propriétés publique et privée sont consubstantielles de la production urbaine dans les nouvelles zones urbanisées comme Saigon South – dans lesquelles on trouve même de nombreuses résidences fermées et inaccessibles au public (*gated communities*) –, elles sont également visibles, quoique de manière encore très incomplète, dans les ruelles péricentrales héritées, notamment celles qui ont été élargies et rénovées. La distinction entre ces deux régimes de propriété s'accompagne par ailleurs de recompositions du régime « des normes sociales et communautaires », ce qui se traduit par la redéfinition des pratiques urbaines acceptables dans les ruelles.

3.1.2. Les recompositions du « régime des normes sociales » : vers la privatisation des pratiques du quotidien

Le deuxième régime de publicité défini par Lynn Staeheli et Don Mitchell concerne la définition collective des normes socialement acceptables dans un espace, quel que soit par ailleurs son statut juridique[25] (Staeheli et Mitchell, 2008 : 147-150). La caractérisation du « régime des normes sociales » d'un lieu se traduit par l'ensemble des pratiques potentielles qui lui sont associées. Historiquement, le régime des normes sociales des ruelles de Hồ Chí Minh Ville est le plus abouti des trois composantes de leur « publicité », puisque

[25] Ces normes sociales peuvent en effet s'inscrire en porte à faux du régime de propriété juridique qui caractérise l'espace en question (Staeheli et Mitchell, 2008 : 149).

les usages et pratiques de l'espace y sont multiformes et témoignent de nombreuses appropriations collectives comme individuelles de l'espace. Cependant, par leurs usages renouvelés, les riverains des ruelles tendent de plus en plus à différencier les pratiques acceptables dans l'espace public de celles qu'il convient de réserver à l'espace privé ou domestique, rejoignant en cela le souhait des autorités urbaines.

Les projets d'urbanisme opérationnels conduits par les autorités de la ville-province et leurs représentants à l'échelle locale s'accompagnent d'un renouvellement de l'urbanisme réglementaire. La mise en œuvre des programmes de propagande des « quartiers culturels » (*khu phố văn hóa*) et de la « ville moderne et civilisée » (*đô thị hiện đại, văn minh*) en constitue l'exemple le plus évident, avec l'affichage de panneaux de réglementations des usages de la ruelle, condamnant l'usage de l'espace public à des fins privées – que ce soit par la pratique du petit commerce, par l'entrepôt de biens privés ou par le port d'une tenue domestique jugée inappropriée, comme le pyjama. Ces nouvelles normes sociales portées par les acteurs publics se fondent sur les valeurs de sécurité, d'hygiène et d'ordre. Trois dimensions qui sont très régulièrement spontanément évoquées et valorisées par les riverains durant les enquêtes, mais également dans les annonces immobilières.

La hausse du niveau de vie des citadins s'accompagne d'une tendance à l'individualisation des modes de vie et à la privatisation des pratiques quotidiennes que sont le commerce, le travail, les loisirs ou les temps de sociabilité, autant d'usages qui prenaient traditionnellement place dans les ruelles. Les activités domestiques, telles que la lessive ou la cuisine, sont les premières à être privatisées et confinées dans l'espace familial de la maison, à mesure que la situation économique du foyer et la taille du logement le permettent. Il en va de même avec l'entrepôt de biens personnels dans la ruelle, d'autant que la hausse du pouvoir d'achat s'accompagne d'une forte crainte de voir ses biens nouvellement acquis – en particulier la moto ou l'ordinateur – se faire dérober.

La privatisation de certaines pratiques de sociabilité relève par ailleurs d'une volonté de distinction, en choisissant de fréquenter des lieux privilégiés, uniquement accessibles à un public choisi, et nécessitant parfois le paiement d'un droit d'entrée ou l'activation de son réseau de connaissances. À mesure que le niveau de vie d'un ménage augmente, il a davantage la capacité de privatiser une pratique, auparavant exercée dehors et de manière partagée (Peyvel et Gibert, 2012). C'est le cas de l'accès à Internet et des jeux en réseaux, pratiqués dans les cybercafés, jusqu'à l'achat d'un ordinateur familial. Certaines pratiques de loisirs connaissent des trajectoires spatiales plus complexes encore, à l'image de leur mise en scène négociée entre espaces publics et privés. Le cas du karaoké est à ce titre intéressant. Apparu d'abord dans des cafés, où il devait être partagé entre les

clients, il peut désormais faire partie de l'équipement domestique. Il profite alors à un cercle de sociabilité plus choisi : la famille, les amis ou encore les voisins de la ruelle. Il peut cependant continuer de représenter une sortie dans des établissements marchands, comme la chaîne *Nice Karaoké*, proposant des salons particuliers, offrant une intimité très appréciée par les jeunes[26]. Cette individualisation des modes de vie va souvent de pair avec la recherche d'un anonymat traditionnellement inexistant dans les ruelles héritées, haut lieu de l'interconnaissance locale.

L'explosion des mobilités quotidiennes, portée par le développement du marché des deux roues, a largement contribué à cette tendance. Les habitants de Hồ Chí Minh Ville se construisent alors de plus en plus comme des « hommes pluriels » (Lahire, 1998), pratiquant des espaces variés au quotidien, au détriment de l'entre-soi de la ruelle, souvent comparée à une grande famille ou un village dans la ville. La diversification des pratiques urbaines et des lieux qui leur sont associés ne signifient pas pour autant que la ruelle se vide de l'ensemble de ses fonctions : on observe bien souvent une stratification des pratiques et un élargissement du spectre des possibles, notamment en matière de pratiques commerciales. Lors des enquêtes, les riverains qui fréquentent les nouveaux supermarchés précisent qu'ils continuent d'effectuer des achats au marché local ou directement dans leurs ruelles. Les nouvelles pratiques citadines se surimposent souvent aux anciennes, sans s'y substituer totalement. Il y a donc bien une forme de résilience des pratiques héritées, en dépit de la diversification des pratiques citadines à Hồ Chí Minh Ville. Le rythme de ces mutations demeure par ailleurs très différent d'un quartier à l'autre. Néanmoins, le « régime des normes sociales » des ruelles péricentrales tend indéniablement à se restreindre dans les quartiers rénovés et gentrifiés.

3.1.3. Un *statu quo* autour du régime de la « légitimation politique » des ruelles

La dernière composante des « régimes de la publicité » proposés par Lynn Staeheli et Don Mitchell concernant la « légitimation politique », c'est-à-dire la capacité d'un espace à porter et accueillir les revendications des citoyens dans leur diversité. Cette dimension est centrale dans la conception européenne des espaces publics urbains, ces derniers étant intimement liés à l'émergence et à l'épanouissement de la démocratie. Michel Lussault rappelle en effet l'*a priori* qui identifie l'espace public comme l'« espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel, [conception

[26] La complexité de ces trajectoires spatiales montre également que la privatisation n'est pas systématiquement corrélée à l'augmentation des moyens des ménages. Au contraire, certaines pratiques prennent fondamentalement sens à l'extérieur, en ce qu'elles donnent à voir de la richesse.

qui dérive] d'un idéal-type mythologique : celui de l'agora grecque [et qui tend à assimiler l'espace public à] l'espace métaphorique du débat public » (Lussault, 2001 : 37). Cette conception n'est *a priori* pas applicable au contexte politique vietnamien, où l'espace public correspond avant tout à l'espace de la mise en scène et du contrôle de l'État et ses acteurs.

Le temps de la conduite des travaux dans les ruelles a cependant pu constituer localement un moment de tensions et d'intenses négociations entre les habitants et leurs autorités, témoignant ainsi de la capacité renouvelée des riverains à s'inviter dans la fabrique urbaine à cette échelle. Cependant, ces négociations demeurent très souvent d'ordre individuel et ne donnent pas lieu à des mouvements de résistance collective et organisée. Par ailleurs, les pratiques de contournement des nouvelles législations en vigueur dans les ruelles relèvent davantage de « tactiques » que de « stratégies » (De Certeau *et al*., 1980). Une situation de *statu quo* caractérise ainsi le régime de la « légitimation politique » de l'espace public des ruelles à l'heure de la métropolisation, marquée par une tendance de repli des populations les plus aisées sur la sphère domestique ou les espaces privés ouverts au public, tels que les *malls* ou les parcs privés des nouveaux *condominiums*.

Rares sont donc les voix qui tentent de défendre et promouvoir la diversité sociale que rend possible la culture spatiale des ruelles[27]. Les ruelles peuvent donc constituer des espaces de résistance locale aux normes imposées par les pouvoirs publics, mais elles ne sont nullement des lieux de revendications politiques. L'interconnaissance et le rapport intime aux autorités locales qui les caractérisent rendent cette pratique complexe à mettre en œuvre. Ainsi, paradoxalement, les lieux de la contestation politique en gestation aujourd'hui sont-ils plutôt associés à des espaces au statut juridique privé, garantissant l'anonymat et l'éloignement des réseaux de surveillance locale[28] (Hogan *et al*., 2012). Il s'agit souvent des cafés du centre-ville, mais également de certains centres commerciaux, où les citadins bénéficient paradoxalement d'une liberté d'action et de parole plus grande que dans les rues et ruelles de leur quartier, précisément grâce au statut presque extra-territorial du *mall*[29], soumis à des règlements propres[30].

---

[27] Les discours de valorisation du modèle social inclusif des ruelles sont par ailleurs avant tout portés par des populations souvent âgées, ayant vécu toute leur vie dans leur ruelle familiale. Ces discours sont donc souvent teintés de nostalgie, et associent la culture urbaine de la ruelle à la culture de la solidarité et de l'entre-soi villageois.

[28] Certains auteurs préfèrent alors recourir à l'expression de « free spaces » ou « espaces libres » pour évoquer ces lieux au statut juridique privé mais qui sont au cœur de la sociabilité urbaine et considérés comme autant d'espaces d'autonomie vis-à-vis de l'État (Miao, 2001).

[29] Ces pratiques conduisent à repenser le statut du *mall* au Việt Nam, qui s'accommode mal d'une vision antagoniste entre le public et le privé : le *mall* se construit comme un espace d'entre-deux, dont le statut juridique privé permet précisément une forme de liberté d'expression, souvent impossible dans les rues de la

Le processus de gentrification et l'accélération du renouvellement de la population dans les ruelles contribuent par ailleurs à la remise en cause progressive de certaines solidarités de voisinage, en raison d'une divergence croissante des intérêts locaux et des attentes des riverains, en fonction de leur situation professionnelle et sociale.

3.2. Vers de nouveaux modes de relations de voisinage

3.2.1. Être voisins à l'heure de la métropolisation

Les recompositions multiformes des quartiers hérités de Hồ Chí Minh Ville et des modes de vie qui leur sont associés vont de pair avec l'émergence de nouveaux rapports de voisinage le long des ruelles. Les mobilités quotidiennes des riverains s'accompagnent en effet de la diversification de leurs cercles d'inscription sociale et de connaissances, venant alors relativiser la place centrale du voisin, longtemps considéré comme la ressource sociale la plus précieuse en ville, même si les relations de voisinage et les logiques d'entraide qui prévalent à cette échelle s'apparentent souvent à des liens d'interdépendance.

Les riverains nouvellement installés dans les ruelles où j'ai mené mes enquêtes ont souvent expliqué qu'ils connaissaient peu leurs nouveaux voisins et ne cherchaient pas forcément à partager davantage qu'une bienveillante distance avec eux. La progressive déconnexion du domicile et du lieu de travail limite en effet le temps consacré à la vie de quartier. Cela n'empêche pas d'aller présenter ses vœux lors d'un mariage ou d'un enterrement dans la ruelle, ces deux évènements restant fondamentaux du point de vue de la vie collective dans les quartiers. Cette double tendance au repli « centripète » sur l'unité de foyer et à l'ouverture « centrifuge » vers le reste de la ville (Coing, 1966) est en effet caractéristique des évolutions des pratiques de sociabilité dans les villes contemporaines, marquées par l'intensité des mobilités quotidiennes, en lien avec leur organisation polycentrique et la prépondérance des « choix » effectués par les citadins (Dubois-Taine et Chalas, 1997). À Hồ Chí Minh Ville, la thèse de la « fin du voisinage » n'est cependant pas convaincante : l'ancrage dans son quartier de résidence reste une composante centrale de la citadinité, même si cet ancrage s'effectue sous des formes renouvelées.

La richesse de la vie de quartier et les liens sociaux que l'on pourra y tisser ne constituent pas des arguments majeurs au moment d'acheter un bien immobilier dans une ruelle aujourd'hui. En revanche, le calme, la propreté des lieux et la promesse d'un

---

ville. De ce point de vue, on assiste non seulement à une réinvention de la culture de rue vietnamienne dans ces espaces, mais également à l'émergence de nouveaux espaces publics.

[30] Les lieux de la contestation politique la plus évidente au Việt Nam aujourd'hui sont les territoires virtuels des blogs et réseaux sociaux sur Internet (Louvet-Pham, 2013).

voisinage « sans histoire » – autant d'éléments que l'on retrouve dans la réglementation du programme des quartiers culturels – sont indéniablement des atouts valorisés sur le marché immobilier. À l'heure de la hausse du niveau de vie, la sécurité des quartiers est devenue une obsession pour les propriétaires. Ce souci de sécurité se traduit à l'échelle individuelle par la multiplication des grilles à l'avant des maisons et parfois à l'échelle collective du voisinage par le recrutement de gardiens de ruelles, au statut ambigu. Ces derniers – encore très peu nombreux à l'échelle de la ville – relèvent d'initiatives privées mais doivent être cooptés par les autorités locales du sous-district.

La hausse des cambriolages fait l'objet de nombreux articles dans la presse et conduit à un climat général de méfiance, très souvent évoqué lors des entretiens. Les arrestations des présumés cambrioleurs par la police sont également systématiquement mentionnées dans la presse locale, photos à l'appui. La période du nouvel an, où de nombreux citadins quittent leur foyer pour se rendre dans leur village familial, est considérée comme la période de l'année la plus propice aux cambriolages. Les autorités des sous-districts et des unités de voisinage organisent alors des comités de surveillance en réquisitionnant à tour de rôle les habitants présents. Les quartiers où les migrants ruraux sont les plus nombreux sont ceux qui ont la plus mauvaise réputation et font souvent office de repoussoir, en dépit de la valorisation immobilière des biens que la présence de nouvelles populations permet.

Malgré ce relatif repli de la vie sociale sur l'espace domestique et les cercles de sociabilité choisie, en dehors de son quartier, la culture de la proximité résidentielle se recompose et trouve par ailleurs de nouveaux lieux d'expression. Ainsi, lors d'observations conduites dans les tours de relogement accueillant les familles déplacées lors de différents programmes de rénovation urbaine[31], il est révélateur de constater que de nombreuses familles vivent avec la porte de leur appartement ouverte, laissant jouer leurs enfants sur le palier avec ceux des voisins. Ainsi, même dans le cadre même d'une mutation radicale de leur cadre de vie, les citadins parviennent-ils à instaurer une forme de continuité dans leurs pratiques urbaines et sociales : escaliers, couloirs et paliers tendent alors à endosser le rôle traditionnel joué par les ruelles dans la ville ancienne. Certains ont même installé sur ces paliers de petits stands de restauration et autres salons de coiffure.

Les recompositions du rapport au voisinage en ville sont ambigus : les voisins tendent à perdre leur statut de personne ressource incontournable à l'heure où la sociabilité

[31] Ces visites de sites ont été effectuées dans le cadre de l'atelier du Paddi – organisé conjointement avec le département de la Construction – intitulé « Réaménagement urbain, expropriation, indemnisation », du 22 au 26 mars 2010.

urbaine se diversifie et où les modalités d'affirmation de son intimité se multiplient. La notion de communauté de ruelle est également en perte de vitesse, avec la diversification des activités professionnelles des habitants et le renouvellement progressif des riverains. Cependant, ces récentes évolutions s'accompagnent souvent de discours nostalgiques sur la perte des liens de voisinage en ville et sur les maux sociaux engendrés par l'anonymat[32]. Les relations de voisinage observées dans les quartiers de ruelles en cours de modernisation à Hồ Chí Minh Ville peuvent être interprétées en termes d' « ajustements » et de perpétuelles renégociations du maintien de la « bonne distance » dans la proximité résidentielle (Lehman-Frisch *et al*., 2007 : 77).

3.2.2. Un rapport renouvelé aux autorités locales

Les recompositions des rapports de voisinage s'accompagnent également d'une distanciation plus marquée envers la figure du chef de ruelle, représentant à l'échelon le plus local de l'autorité étatique. Cette prise de distance est liée à différents facteurs, dont la croissance des mobilités quotidiennes, qui conduit de plus en plus de citadins à quitter leur quartier de résidence durant la journée. Cette absence soustrait alors à la connaissance du chef de l'unité de voisinage d'importants pans de l'emploi du temps des riverains, contrairement à ceux qui vivent et travaillent directement dans leur ruelle, avec qui il échange généralement sur une base quotidienne.

Par ailleurs, il est fréquent que les riverains récemment installés, à la faveur des travaux d'élargissement et de modernisation des quartiers, bénéficient d'un capital social suffisamment important pour leur permettre d'adresser leurs requêtes directement aux responsables du sous-district, voire du district. La figure locale et quotidienne du chef de ruelle est donc facilement contournée et son autorité parfois remise en cause. Ce fut notamment le cas lors des travaux d'élargissement dans le sous-district 14 de Phú Nhuận, lorsqu'un riverain réussit à obtenir une dérogation des autorités de district pour ne par reculer sa façade, mettant ainsi en cause les efforts menés localement par le chef de l'unité de voisinage pour faire accepter le projet d'élargissement à l'ensemble des habitants.

Ces contournements ne remettent cependant pas en cause l'importance des structures d'encadrement micro-locales, que sont les cellules du Parti et les représentants des organisations de masse. La capacité à contourner les autorités locales constitue en réalité un autre révélateur des inégalités en termes de capital social entre les riverains.

---

[32] Les promoteurs des nouveaux quartiers de villas ou de tours – sous forme de condominiums – dans les « nouvelles zones urbanisées » de Hồ Chí Minh Ville fondent d'ailleurs largement leur discours publicitaire sur la qualité des espaces collectifs et les relations d'entre-soi qu'ils permettent, sur fond de sélectivité résidentielle. L'idée de « communauté choisie » y est centrale.

À l'heure de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville, l'étude des recompositions des ruelles péricentrales offre un regard privilégié sur les mutations socio-spatiales des « quartiers ordinaires » de la ville-province, qui continuent d'accueillir une grande majorité de la population urbaine, en dépit de leur sous-représentation dans les discours des autorités et dans les plaquettes de marketing territoriale. Ces quartiers témoignent de processus de métropolisation en « mode mineur ».

L'échelle du renouvellement urbain y est celle de la parcelle individuelle et, en dépit de l'intégration nouvelle de ces quartiers à un vaste programme de modernisation de la voirie, les initiatives privées demeurent centrales dans la compréhension des évolutions observées. Dans ces quartiers de ruelles, la miniaturisation du parcellaire ne permet pas un renouvellement de la typo-morphologie architecturale aussi radicale que celle observée dans l'hypercentre. La modernisation et la progressive verticalisation des maisons-compartiments anciennes y sont cependant à l'œuvre, venant témoigner d'un enrichissement sélectif des riverains, variable selon la localisation des différents quartiers. La modernisation du bâti prend ainsi place dans le cadre de la trame viaire héritée, à la différence d'autres quartiers de ruelles de la région d'Asie-Pacifique, où ces quartiers anciens, au profil architectural bas, sont aujourd'hui rasés au profit de programmes d'aménagement radicalement différents (Ged, 2000).

Si la morphologie d'ensemble des quartiers anciens n'est pas globalement remise en cause à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui, le statut d'espace public du quotidien des ruelles tend en revanche à être remis en question. Les autorités y appliquent un urbanisme réglementaire de plus en plus contraignant, venant remettre en cause la multifonctionnalité des ruelles, au nom de l'édification d'une ville « civilisée ». Ce programme idéologique fortement excluant emporte généralement l'adhésion des riverains les plus aisés, nouvellement propriétaires de biens immobiliers, qu'ils cherchent à faire fructifier. L'explosion des mobilités quotidiennes et la déconnexion croissante entre lieu de résidence et lieu de travail contribue par ailleurs à transformer le rapport des riverains à leur ruelle et à diversifier leurs modes d'inscription citadine et les lieux qu'ils fréquentent, à l'échelle d'une même journée.

Ces différentes dynamiques participent alors à un effet de différenciation de plus en plus net entre ce qui relève de l'« espace public » et de l'« espace privé », dans une ville où ces catégories étaient historiquement envisagées dans une logique de continuum. Les espaces de seuil, caractérisés par la diversité de leurs usages, tendent ainsi à devenir des espaces de coupure, symbolisés par l'érection de grilles. Cette évolution spatiale est le fruit de convergences croisées entre une idéologie autoritaire, fondée sur l'idée de l'ordre urbain,

et une idéologie néo-libérale, à l'heure de l'insertion accélérée des citadins de Hồ Chí Minh Ville dans les réseaux de la mondialisation.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les recompositions socio-spatiales des espaces publics ordinaires d'une métropole en construction

L'insertion accélérée du Việt Nam dans les circuits de la mondialisation contribue à la recomposition des mécanismes de la production urbaine et des pratiques citadines, dans un pays où les villes sont à présent considérées comme les leviers du développement national. Ce travail de recherche a cherché à décrypter les évolutions contemporaines des dispositifs spatiaux hérités dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville, à l'heure où s'y conjuguent des processus de métropolisation, des programmes de rénovation urbaine et une diversification des pratiques habitantes.

Au cœur d'une région urbaine de plus de 10 millions d'habitants, Hồ Chí Minh Ville s'affirme aujourd'hui comme moteur économique du pays. Les autorités de la ville-province entendent témoigner de ce statut métropolitain par une reprise en main de la planification, après des décennies de guerre et de développement urbain spontané. Un retour sur l'histoire contrariée de la ville permet en effet d'éclairer la spécificité de sa morphologie, marquée en particulier par la très faible emprise de la trame viaire, dont la hiérarchie demeure par ailleurs incomplète. Sur les 2 095 km^2 du territoire de la ville-province, seuls 5 % sont dédiés à la voirie et moins de 18 % des rues ont un gabarit supérieur à 12 m de large. C'est donc un réseau tentaculaire de ruelles qui dessert et structure les très grands îlots de Hồ Chí Minh Ville. Cette configuration spécifique de la trame viaire s'est accompagnée d'une densification urbaine horizontale, par la juxtaposition systématisée de la figure des maisons-compartiments, implantées sur des parcelles oblongues, ouvrant directement sur les ruelles. Ce dispositif organisationnel a donné lieu à la naissance d'une culture spatiale originale, fruit d'appropriations et de pratiques citadines polyvalentes des espaces urbains, se jouant de leur statut juridique d'espaces publics ou d'espaces privés.

À l'heure de la construction métropolitaine, cet héritage morphologique et le foisonnement de pratiques auxquelles il est associé représentent un défi majeur pour les

autorités. Ce travail de recherche souhaitait alors appréhender la réception, et les adaptations par les habitants, des normes de la « modernité urbaine », telle qu'elle est aujourd'hui redéfinie par les autorités de la ville-province. Ce questionnement global a été conduit à partir de l'étude de l'évolution des espaces publics urbains. À l'interface entre dispositif spatial et espace intangible du lien social, et de la mise en scène de la société urbaine, les espaces publics permettent une analyse intégrée des évolutions de Hồ Chí Minh Ville.

Pour une géographie renouvelée des espaces publics urbains

D'un point de vue théorique, la confrontation de la notion d'« espace public » – historiquement issue de la pensée urbaine occidentale – avec le terrain vietnamien permet en retour d'en élargir les contours et d'en revaloriser la portée analytique. L'usage de cette notion dans le contexte de Hồ Chí Minh Ville oblige en effet à s'affranchir d'une définition strictement juridique, au profit de la revalorisation d'autres « régimes de publicité », comme le « régime des normes sociales » ou de « légitimation politique » (Staeheli et Mitchell, 2008). Cette grille de lecture permet d'identifier ce qui fait « espace public » dans le contexte urbain vietnamien, en se fondant principalement sur la pratique des espaces urbains, quels que soient leur statut juridique et leurs réglementations officielles. Les réponses sont multiples et associées à des « régimes de publicité » différenciés : du grand carrefour ou du parc central – qui tendent à se construire comme des espaces de mise en scène étatique, aux appropriations publiques à la fois limitées et contrôlées – jusqu'aux espaces privés, mais ouverts au public, des nouveaux centres commerciaux et des *condominiums*. Cette ouverture conceptuelle a ainsi permis de souligner la gamme diversifiée d'espaces publics que compte Hồ Chí Minh Ville ; chacun de ces types d'espace constituant autant de terrains d'analyse potentiels pour contribuer au renouvellement du champ des études urbaines et métropolitaines.

En ce sens, il serait opportun de prolonger cette réflexion à partir de la notion « d'espaces de formation du public », en analysant les ressorts de la « publicisation » de lieux juridiquement privés, mais aussi de la « privatisation » d'espaces au statut juridique public (Hou, 2010). Cette focale permet alors de reconsidérer la place des citadins dans la production urbaine et des pratiques habitantes dans la construction métropolitaine contemporaine. Bien que prenant place dans un cadre de plus en plus mondialisé, les recompositions urbaines contemporaines restent en effet profondément ancrées dans leurs contextes locaux (Lim, 2008 ; Roy et Ong, 2011). Porter le regard sur les pratiques

quotidiennes des habitants permet ainsi de repenser, de manière décentrée, certains objets urbains aujourd'hui mondialisés, tell que le *mall* par exemple.

Les villes d'Asie-Pacifique constituent un terrain de recherche prometteur pour conduire ce type d'analyse : la présence de régimes autoritaires a en effet pour corolaire la richesse de l'inventivité citadine, qui se joue des limites entre le public et le privé. L'hypothèse peut être émise que c'est précisément parce que certains espaces jouissent d'un statut privé – à l'écart du contrôle direct de l'État et ses représentants – qu'ils permettent la maturation et le développement du débat public ou simplement d'une sphère de l'intimité (Houssay-Holzschuch et Vivet, 2009). La vérification d'une telle hypothèse exige en retour la revalorisation d'une approche urbaine ethnographique, centrée sur la compréhension des pratiques individuelles comme collectives des citadins.

Dans cette optique, les espaces urbains ordinaires, relevant de la quotidienneté, sont indéniablement des terrains à investir. Ils offrent un contre-point intéressant aux études métropolitaines centrées sur les objets phares des méga-projets urbains et permettent à ce titre d'enrichir la connaissance des processus de recompositions urbaines dans le cadre de la mondialisation.

Une approche de la ville ordinaire et des espaces du quotidien

Dans mon questionnement préliminaire sur les régimes de publicité des espaces urbains de Hồ Chí Minh Ville, une forme urbaine s'est en particulier démarquée par son haut degré d'accessibilité à des publics variés et la très grande diversité de ses usages : la rue, et plus encore la ruelle. La figure de la ruelle, espace public ordinaire, a donc constitué le cœur de cette recherche. Pourtant centrales dans la définition de l'identité urbaine de Hồ Chí Minh Ville, ces dernières demeuraient très peu explorées et documentées, en raison de leur genèse informelle, de leur absence de monumentalité et des discours négatifs dont elles font souvent l'objet de la part des autorités de la ville-province.

Ce travail de recherche s'est ainsi intéressé au fonctionnement urbain quotidien d'une métropole en construction. Dans cette optique, ce sont les quartiers du péricentre qui ont retenu notre attention, à l'interface entre l'hypercentre historique et les franges périurbaines, qui connaissent les mutations socio-spatiales à la fois les plus radicales et les plus mises en avant dans les opérations de marketing urbain des autorités officielles. Fruits d'une urbanisation principalement datée de la seconde moitié du XX^{e} siècle, les quartiers péricentraux ont alors permis d'envisager des mutations et adaptations moins spectaculaires, mais qui affectent le quotidien de la majorité des habitants de Hồ Chí Minh Ville.

De manière générale beaucoup moins étudiée que la capitale historique de Hà Nội, Hồ Chí Minh Ville demeure par ailleurs abordée, y compris dans les recherches les plus récentes, du point de vue *quasi* exclusif du centre-ville d'héritage colonial[1] – aujourd'hui transformé en centre des affaires –, et de celui des grands projets *ex nihilo* périphériques et des espaces périurbains actuellement en pleine mutation. L'étude des ruelles, en tant qu'objets géographiques dynamiques – ainsi que le traduit l'expression vietnamienne « con hẻm », marquée par la présence d'un classificateur propre aux êtres animés –, a alors permis de mettre en avant la diversité des configurations socio-spatiales et des trajectoires historiques, comme contemporaines, qui les caractérisent. Les six quartiers ayant fait l'objet d'un travail de terrain suivi et systématisé dans le cadre de cette recherche témoignent d'autant de types morphologiques, de configurations sociales et d'adaptation à la modernité métropolitaine.

Les mécanismes contemporains de recompositions des ruelles sont marqués par la persistance de modalités de production urbaine partagées, liées à la fois aux réglementations et actions des autorités urbaines, mais aussi au foisonnement inventif des initiatives habitantes. La méthodologie retenue dans la conduite de cette recherche a cherché à rendre compte de ces deux dimensions. Les analyses ont donc été principalement fondées sur la conduite de temps d'observations répétés et d'entretiens croisés avec les autorités de la ville-province – aux différentes échelles de gestion que compte la ville – et avec les riverains des ruelles, dans leur diversité.

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville ont été analysées à trois niveaux de temporalité. La première partie du travail a rendu compte de la formalisation de la trame viaire dans le temps long de l'histoire urbaine et de la progressive densification des quartiers de ruelles. La seconde partie a au contraire appréhendé les temporalités quotidiennes qui rythment le fonctionnement socio-spatial des ruelles aujourd'hui et les modalités de gestion politico-administrative qui les encadrent. Enfin, la dernière partie du travail a été dédiée aux mutations accélérées que connaissent actuellement les quartiers de ruelles, sous le double effet des processus de métropolisation et des programmes volontaristes de rénovation urbaines portés par les autorités. Cette dernière partie pose alors la question du maintien des ruelles, à la fois comme figures structurantes de la ville et comme espaces publics partagés entre des populations et des fonctions variées.

[1] On peut souligner, à ce titre, le paradoxe du projet de recherche mené actuellement par le MIT Sidewalk Laboratory, qui prend pour objet d'étude les trottoirs de Hồ Chí Minh Ville, en les présentant comme les plus répandus et les plus banals des espaces publics. Les entretiens ethnographiques réalisés dans le cadre de ce programme se concentrent en réalité là où les trottoirs sont les plus nombreux, c'est-à-dire dans le centre-ville d'héritage colonial. Les contributeurs oublient en revanche de mentionner que les trottoirs sont totalement absents des quartiers de ruelles et que les rues dotées de trottoirs dans la ville représentent seulement une dizaine de pourcent de la trame viaire.

Hồ Chí Minh Ville : La trame viaire comme matrice de la modernisation urbaine

Dans cette recherche, la rue a été envisagée comme un dispositif spatial intégré, à l'articulation entre sa linéarité de réseau et la profondeur territoriale des parcelles riveraines. Ainsi entendues, les rues de Hồ Chí Minh Ville se révèlent être les principaux vecteurs de l'urbanisation et de la modernisation de la ville, quelle que soit l'époque historique considérée. L'impératif de l'accès à la rue constitue un élément structurant à la fois dans la compréhension des formes d'expansion urbaine qu'a connues la ville au cours de son histoire et dans l'interprétation de ses évolutions contemporaines.

Durant la période sino-coloniale, c'est le tracé planifié de la trame viaire qui a guidé la refondation de la ville, sur l'emplacement d'un carrefour commerçant hérité de la période khmère. Aujourd'hui, la multiplication des tracés de nouvelles voies en périphérie de la ville témoigne de la réactivation contemporaine de la fonction urbanisante et structurante du réseau viaire par les autorités de la ville-province. Cette création de nouvelles voies s'accompagne par ailleurs de l'élargissement systématisé des anciennes artères. La modernisation contemporaine de Hồ Chí Minh Ville s'inscrit ainsi dans le cadre hérité de la trame viaire originelle de la ville, dont le tracé n'a jamais été remis en question. Cette évolution traduit bien ce que Jean-Loup Gourdon analyse comme la grande souplesse d'utilisation et d'évolution de la rue comme « assembleur » et « dispositif qui permet de lier le changement et la permanence » (2001 : 123).

La trame historique, et le tissu urbain qui lui est associé, éclairent les mutations urbanistiques et architecturales opérées dans les différents quartiers de la ville aujourd'hui. Les îlots réguliers du centre-ville, hérités de la planification d'un réseau viaire hiérarchisé et en damier à la période coloniale, accueillent un important renouvellement des formes bâties : les anciennes parcelles des villas avec jardin cèdent la place à des tours de plus en plus nombreuses, ces dernières occupant alors souvent la totalité de leur îlot. Dans ce cas, on observe une mutation de l'organisation parcellaire sans remise en cause de la trame viaire.

Cette verticalisation du bâti s'opère par ailleurs dans la continuité du rapport historique à la rue : les rez-de-chaussée des tours s'ouvrent tous directement sur la rue, sans recourir à la logique de podium, qui prévaut dans d'autres métropoles asiatiques verticalisées, comme Hong Kong par exemple. Les piétons peuvent ainsi continuer de circuler librement entre l'espace de la rue et l'intérieur des tours. Cette dernière remarque invite à inscrire les choix urbanistiques opérés à Hồ Chí Minh Ville dans le contexte urbain de l'Asie-Pacifique et à interroger à la fois les transferts de modèles et leurs modalités de

réappropriation et d'hybridation locales. L'étude des articulations entre l'intérieur, la façade et l'extérieur des formes bâties – vernaculaires comme contemporaines – peut constituer une approche intéressante pour penser la complexification des typologies architecturales caractéristiques de la région.

Au-delà des quartiers centraux hérités de la période coloniale, la trame viaire de Hồ Chí Minh Ville est bien moins hiérarchisée et c'est le réseau des ruelles qui devient presque exclusivement structurant pour les très larges îlots qu'il dessert. Les ruelles n'ont que très rarement été planifiées, ce qui explique leur tracé labyrinthique et souvent contrarié. En dépit de cette genèse informelle, la logique de l'accès à la rue a continué à guider les formes de l'expansion urbaine : durant la période de croissance spontanée de la ville, ce n'est plus la dimension de réseau de la rue qui a été structurante, mais au contraire sa dimension territoriale, définie par la juxtaposition systématisée de parcelles oblongues accueillant des maisons-compartiments. Le réseau viaire a ainsi été produit « en creux », à partir de l'alignement du bâti riverain.

La miniaturisation du parcellaire ne permet pas le même renouvellement de la typo-morphologie architecturale que celle observée sur les parcelles du centre-ville. À quelques exceptions près – qui s'expliquent toujours par la localisation stratégique des quartiers –, l'organisation morphologique des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville n'est pas remise en cause aujourd'hui. Les autorités y ont certes planifié des élargissements de la voirie, parfois accompagnés d'une rationalisation des tracés – afin d'y réduire le nombre de chicanes et de voies sans issue par exemple –, mais la structuration globale des quartiers par les ruelles reste inchangée.

Les ruelles et le parcellaire en lanière qui les caractérise restent la matrice du développement urbain contemporain dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville. Ce cadre ancien n'empêche pas des formes de modernisation de l'architecture, avec la verticalisation progressive des maisons-compartiments et parfois le dédoublement de leur largeur, à la faveur de fusions de parcelles. Fruit d'un urbanisme vernaculaire, les quartiers de ruelles sont même érigés en modèle. En témoigne la création en périphérie de nouveaux quartiers *ex nihilo*, organisés autour d'un réseau de larges ruelles en damier, bordées d'une nouvelle génération de maisons-compartiments sur des parcelles oblongues. Cette réactivation contemporaine de la figure du compartiment n'est pas propre à Hồ Chí Minh Ville et pourrait être interrogée à l'aune des pratiques architecturales régionales de l'Asie-Pacifique.

La trajectoire contemporaine des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville s'inscrit en revanche en opposition avec les évolutions observables dans les quartiers de *lilong* de Shanghai ou de *hutong* de Pékin, où la modernisation urbaine passe par la destruction

intégrale de ces quartiers et la disparition de la micro-trame viaire qui les structuraient, au bénéfice d'une rénovation intégrale et libérée de tout cadre hérité. Seuls certains sous-districts de Hồ Chí Minh Ville, tels le sous-district 22 de Bình Thạnh – aujourd'hui en position d'entrée de ville –, ou le sous-district 1 du district 3 – en position de carrefour central – sont susceptibles d'être intégralement restructurés, à l'image des quartiers anciens des métropoles chinoises. En dehors de ces cas particuliers, la modernisation de Hồ Chí Minh Ville s'inscrit dans le cadre hérité de la trame viaire.

Les espaces publics ordinaires au risque de la métropolisation

Si les ruelles, dans leur dimension de tracés hérités, demeurent le cadre de la modernisation contemporaine des quartiers péricentraux, leur statut d'espace public multifonctionnel est néanmoins de plus en plus remis en cause. La nouvelle échelle métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville, en pleine croissance démographique et en expansion spatiale rapide, contribue en effet à redéfinir le statut des ruelles péricentrales. Dans ce contexte renouvelé, ces dernières sont considérées par les autorités comme autant d'éléments constitutifs du réseau viaire métropolitain, au détriment de la reconnaissance de leur fonction locale de structuration de la vie de quartier. Leur dimension de réseau prend ainsi le pas sur leur statut d'espace public.

Cette tendance s'affirme dans un premier temps par un renouvellement de l'urbanisme réglementaire officiel qui régit ces quartiers. Historiquement multifonctionnelles, les ruelles se voient aujourd'hui appliquer un certain nombre de nouvelles normes urbaines, définissant de « bonnes » et « mauvaises » pratiques citadines. Cette évolution normative vise à réduire les frottements qui caractérisent l'espace partagé des ruelles et à instituer une différenciation plus claire entre les usages conciliables avec le statut public de la voirie et les pratiques à bannir. Le commerce de rue et les appropriations domestiques de l'espace sont particulièrement visés. La « ville civilisée » serait au contraire incarnée dans la fluidité de ses réseaux et la clarification juridique entre espaces publics et espaces privés. La richesse des espaces intermédiaires que sont les seuils des habitations est alors progressivement remise en cause.

Ces politiques publiques, menées par les autorités de la ville-province – et leurs relais dans les districts, sous-districts et unités de voisinages – passent par différents leviers, comme la mise en place du programme incitatif des « quartiers culturels », mais également par la mise en œuvre de programmes d'urbanisme opérationnel, prévoyant l'élargissement des ruelles et l'alignement des façades riveraines. Les élargissements sont présentés

localement comme un élément de revalorisation du cadre de vie et un élément de la lutte contre les incendies et les inondations dans les quartiers anciens.

À l'échelle métropolitaine, ces élargissements doivent surtout permettre d'améliorer la connectivité et la fluidité de la trame viaire. Ils constituent également un important levier de valorisation foncière. Cette dimension éclaire aujourd'hui nombre de décisions d'aménagement dans le Việt Nam post-réformes du Renouveau, où les stratégies d'enrichissement – personnelles comme collectives – sont fondées sur l'accès au foncier et donnent lieu à des pratiques spéculatives. Dans une ville où les infrastructures de transport sont en voie de saturation, la qualité de la desserte et l'accessibilité des parcelles constituent les premiers critères de valorisation foncière. Ainsi, en dépit de ses objectifs modestes, le suivi du projet d'élargissement des ruelles a permis de décrypter la traduction à l'échelle locale des enjeux de valorisation immobilière et foncière dans le contexte de construction métropolitaine. Cette dimension contribue également à expliquer les processus de polarisation sociale et de gentrification à l'œuvre dans ces quartiers hérités.

L'individualisation des modes de vie, la privatisation progressive des pratiques de loisirs et l'explosion des mobilités urbaines quotidiennes contribuent à expliquer la limitation actuelle des pratiques de ruelles et le processus de fermeture progressive du bâti riverain à la rue, notamment par l'installation de grilles en façade. La dimension d'espace public des ruelles s'en trouve recomposée, ainsi que les temporalités quotidiennes qui les caractérisent. La diversification des pratiques habitantes s'accompagne en effet de la fréquentation d'espaces urbains plus variés à l'échelle de la journée.

À la fréquentation des espaces publics de l'interconnaissance que constituent les ruelles de leur quartier, les riverains ajoutent de plus en plus à leurs pratiques la fréquentation de lieux diversifiés, marqués par d'autres « régimes de publicité », tels que les centres commerciaux, les cafés du centre-ville ou les centres sportifs des nouveaux quartiers périphériques. Ces pratiques émergentes ne remettent pas en cause le statut d'espace public des ruelles, mais elles contribuent à en expliquer les nouvelles organisations spatiales et temporelles. Par ailleurs, ces tendances de fond s'expriment de manière différenciée d'un quartier à l'autre, témoignant de la sélectivité des processus de métropolisation et de modernisation.

Des évolutions différenciées par quartier : une métropolisation sélective

Si les quartiers péricentraux de Hồ Chí Minh Ville trouvent leur unité autour de la juxtaposition du dispositif spatial intégré compartiment / ruelle qui les caractérise, ils présentent également une très grande diversité, non seulement morphologique, mais aussi

sociale et culturelle. Cette diversité s'appréhende par des trajectoires historiques et des conditions de production différenciées, et par la localisation géographique des différents quartiers dans la ville. À l'heure de la construction métropolitaine, les recompositions de la centralité urbaine constituent un facteur important de différentiation des trajectoires contemporaines des quartiers de ruelles.

Historiquement péricentraux et assez tardivement urbanisés, certains quartiers – comme le sous-district 22 de Bình Thạnh et le sous-district 13 de Phú Nhuận – sont aujourd'hui pleinement intégrés aux programmes officiels de rénovation du centre-ville historique. Cette insertion volontariste passe par différents vecteurs, dont une intégration par des réseaux de transports renouvelés – le sous-district 22 de Bình Thạnh doit prochainement accueillir une station de métro stratégique, désignée comme « porte de la ville-centre » – et une attention renouvelée au traitement urbanistique des espaces publics – comme en témoigne le grand programme de rénovation des berges du canal Nhiêu Lộc-Thị Nghè –, et généralement au prix du départ forcé des populations précaires qui y étaient installées. Cette intégration métropolitaine se traduit néanmoins de manière différenciée entre ces deux sous-districts : les ruelles du sous-district 13 de Phú Nhuận, après avoir connu un programme d'élargissement et de revalorisation, sont pensées comme vecteurs de modernité et garantes d'une qualité de vie revalorisée, alors que les ruelles du sous-district 22 de Bình Thạnh sont appelées à disparaître dans un futur proche, pour céder place à des formes architecturales verticalisées, érigées le long d'une voirie aux échelles renouvelées. Les ruelles très populaires du sous-district 1 du district 3 semblent être promises à la même disparition prochaine, même si la position de carrefour stratégique dans laquelle elles se trouvent demeure pour le moment moins investie par les programmes de rénovation métropolitaine.

Ces quartiers appelés à jouer un rôle de vitrine métropolitaine restent néanmoins des cas particuliers. La valeur heuristique explique la place importante qu'ils ont occupée dans cette recherche. Ce sont également les quartiers appelés au processus de gentrification le plus radical : leur restructuration est pensée à destination d'une population choisie, sur une base fortement sélective. Cette gentrification – encouragée par les pouvoirs publics – de quartiers à la genèse spontanée est l'une des traductions les plus évidentes de la croissance des inégalités socio-spatiales dans le cadre de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville.

La plupart des quartiers de ruelles péricentraux de la ville-province s'inscrivent cependant dans une « métropolisation en mode mineur » (Franck *et al.*, 2012), témoignant au contraire de la perpétuation de la pratique des interventions croisées entre planifié et spontané, entre reprise en main de l'urbanisme réglementaire et opérationnel par les autorités et continuité du foisonnement des pratiques habitantes. L'échelle du

renouvellement urbain y demeure celle de la parcelle et les régimes de riveraineté y sont souvent résilients, en dépit des mutations socio-spatiales qui les caractérisent.

L'analyse de la diversité des quartiers, à la fois dans le temps long de l'histoire de Hồ Chí Minh Ville et dans l'analyse des mutations contemporaines, permet de s'inscrire en porte-à-faux avec la vision réductrice des ruelles héritées que véhiculent nombre de représentants de l'autorité urbaine dans la ville-province. Les discours officiels, en dépit d'inflexions nouvelles autour de la question de la valorisation du patrimoine ces dernières années, envisagent souvent les ruelles comme des stigmates de mal-développement, aux antipodes avec l'image de la métropole « civilisée et moderne » que les autorités se sont donnée pour référence. Les ruelles constituent par ailleurs un objet d'étude éclairant pour saisir le fonctionnement quotidien de « l'autoritarisme négocié » qui caractérise le régime politique vietnamien.

Les ruelles, des espaces publics entre autoritarisme et négociation

Éléments du réseau viaire et espaces publics du quotidien, les ruelles de Hồ Chí Minh Ville constituent également le plus petit échelon de gestion administrative de la ville-province. À ce titre, la ruelle se construit comme un objet politique, au carrefour entre mise en scène du pouvoir, fonctionnement de la « bureaucratie de rue » (Lipsky, 2010) et négociations entre riverains et « agents de base », dans le cadre du centralisme démocratique. Instruments du système de contrôle généralisé imposé par le régime de Hà Nội, les responsables des unités de voisinage et des sous-districts sont également des vecteurs de négociations et de compromis avec les habitants. Le temps de la mise en œuvre des projets d'élargissement des ruelles a constitué un cadre privilégié pour analyser les rouages de cet « autoritarisme négocié » à l'échelle locale, permettant d'éclairer la « résilience étatique » qui caractérise le Việt Nam aujourd'hui (Gainsborough, 2010 : 111).

Les tensions ponctuelles et les pratiques de négociation durant la préparation et la réalisation des travaux publics dans les ruelles sont révélatrices des tactiques déployées par les riverains – par ailleurs de plus en plus au fait de la valeur foncière de leur bien – pour s'inviter dans les choix qui régissent la production urbaine. Les mutations contemporaines des quartiers de ruelles ont également des effets non anticipés sur le rapport des riverains à leurs autorités locales. La figure du chef de ruelle, en particulier, est de plus en plus contournée par les populations citadines bénéficiant d'un capital financier et social suffisant pour se construire comme des « citadins pluriels » (Lahire, 1991), à même de circuler quotidiennement dans différents espaces de la métropole et de tisser un réseau relationnel allant bien au-delà de la communauté locale de quartier. Le mode de gestion des quartiers,

fondé sur une surveillance continue des riverains par la figure du chef de ruelle, s'en trouve alors parfois recomposé.

La mise à jour de pratiques individuelles de négociation remet cependant en cause une potentielle revalorisation du « régime de légitimation politique » (Staeheli et Mitchell, 2008) des ruelles, dans leur dimension d'espace public, ces dernières étant au contraire marquées par une tendance au repli sur la sphère domestique ou les espaces privés ouverts au public, tels que les *malls* ou les condominiums des nouvelles zones urbanisées. L'absence de revendications ou de formes de résistances collectives organisées dans les ruelles traduit alors la capacité du régime autoritaire vietnamien à continuer de contenir tout développement d'une société civile, en dehors des cadres fixés par le Parti.

La vision officielle de la modernité portée par les autorités de la ville-province rencontre par ailleurs les attentes de la classe moyenne émergente nouvellement propriétaire, en quête de formes de distinction. Au Việt Nam, l'entrée accélérée dans la société de consommation participe alors d'une société du consensus politique. Le thème de l'ordre urbain est ainsi instrumentalisé au service de l'uniformisation des pratiques citadines et de l'exclusion des franges considérées comme « non-civilisées » de la population. Ces discours témoignent de la manière dont les autorités urbaines vietnamiennes associent renouvellement urbain et réaffirmation des mécanismes de contrôle social hérités de la période socialiste. La promesse de l'embellissement des cadres de l'urbanité est alors utilisée comme un argument légitimant par exemple les déplacements forcés de population et les mécanismes de contrôle qui les accompagnent.

En dépit de son échelle locale, le projet de modernisation des ruelles est ainsi révélateur de formes de collusions entre pensée néo-libérale et autoritarisme. Cette problématique de recherche, récemment investie par les sciences politiques (Bayard, 2008 ; Camau et Massardier, 2009), mérite d'être approfondie et enrichie d'une approche spatiale, pouvant précisément passer par l'étude de la production des espaces publics urbains contemporains, dans la diversité de leurs régimes de publicité (Teppo et Houssay-Holzschuch, 2013). La dynamique autoritaire gagne en effet à être appréhendée à la fois dans sa matérialité et sa quotidienneté.

Annexes

Annexe 1. La grille des entretiens réalisés auprès des riverains des ruelles de Hồ Chí Minh Ville

Date de l'entretien : _____

Sous-district d'étude : _____

Adresse exacte du foyer interrogé : _____

Place dans le foyer de la personne interrogée : _____

1. Information générale sur la maison

1.1. À cette adresse se trouve :

☐ un logement

☐ une entreprise (de quel type ?) _____

☐ un commerce (de quelle nature ?)_____

Dans ce cas, les gérants du commerce vivent-ils sur place ? _____

☐ autre : _____

1.2. Quelle est la surface de la maison en m^2 ? _____ Combien comporte-t-elle de pièces ? ___

Comporte-t-elle une courette ou un jardin à l'avant ? _____

Combien d'étages compte cette maison ? _____

1.4. Quels en sont les principaux matériaux de construction ? _____

1.5. Combien de personnes vivent actuellement dans cette maison ? (S'il s'agit d'un commerce ou d'une entreprise, combien d'employés y travaillent ?) _____

1.6. Êtes-vous en mesure d'indiquer en quelle année cette maison a été construite ? Si oui, en quelle année ? _____

1.7. À quand remontent les derniers travaux effectués sur cette maison ? _____

De quelle nature étaient-ils ? _____

2. Informations générales sur le foyer et ses activités

2.1. Depuis quand votre foyer est-il installé dans cette maison ? _____

2.2. Avant d'habiter ici, où viviez-vous ?

□ dans le même sous-district et le même district

□ dans un autre sous-district du même district. Lequel ? _____

□ dans un autre district. Lequel ? _____

□ en dehors de Hồ Chí Minh Ville. Précisez _____

2.3. Envisagez-vous de déménager prochainement ? Où ? Pour quelles raisons ? _____

_____

_____

_____

2.4. Êtes-vous locataire ou propriétaire de votre maison ? _____

2.5. Combien de membres du foyer restent / travaillent à domicile en journée ? _____

2.6. Où travaillent les différents membres du foyer ? Dans quel secteur professionnel ? _____

_____

_____

_____

_____

_____

2.7. Quels moyens de transport utilisez-vous au quotidien ?_____

_____

_____

2.8. Combien votre foyer possède-t-il ?

- de voitures _____ (□ neuve □ d'occasion)
- de motos _____ (□ neuve □ d'occasion)
- de vélos _____ (□ neuf □ d'occasion)

2.9. Où vous rendez-vous pour ? (Avec quel moyen de transport ? Quelle est la durée moyenne de votre trajet ?)

- travailler _____
- la scolarisation de vos enfants _____
- vos achats alimentaires _____
- vos achats vestimentaires _____
- vos pratiques de loisirs _____

3. La vie dans la ruelle

3.1. De manière générale, appréciez-vous votre ruelle de résidence ? Pourquoi ? _____

_____

_____

_____

_____

3.2. Quelles sont les facilités / contrariétés que vous rencontrez en habitant dans cette ruelle ?

_____

_____

_____

_____

_____

3.3. Connaissez-vous vos voisins de ruelles ?

☐ très bien

☐ assez bien

☐ moyennement

☐ peu

☐ pas du tout

3.4. Parmi les activités suivantes, quelles sont celles que vous effectuez régulièrement dans votre ruelle ?

☐ la prise de vos repas. Précisez lesquels en général _____

_____

☐ des préparations culinaires

☐ du bricolage, des réparations sur vos biens personnels

□ des discussions / activités entre voisins

□ les jeux de vos enfants

3.5. Que pensez-vous de la sécurité générale dans votre ruelle ? _____

_____

_____

_____

3.6. Avez-vous une anecdote / un souvenir à nous raconter sur la vie de votre ruelle ? _____

_____

_____

_____

_____

4. Au sujet des travaux de modernisation et l'élargissement des ruelles

4.1. Votre ruelle a-t-elle déjà été élargie ? _____

4.2. Souhait(i)ez-vous personnellement que votre ruelle soit élargie et pourquoi ? Quels avantages et inconvénients y voyez-vous ? _____

_____

_____

_____

4.3. Avez-vous reçu des informations concernant le projet de modernisation des ruelles de la ville ? De votre ruelle en particulier ?

□ au sujet des objectifs du projet

□ au sujet du calendrier du projet

□ au sujet des compensations financières

□ autres informations

4.4. Qui vous a donné ces informations ? À combien de reprises ? Sous quelle forme ?

□ le chef unité de voisinage _____

□ le comité populaire du sous-district _____

□ le comité populaire de district _____

□ une organisation de masse. Laquelle ? _____

□ un voisin _____

□ autre _____

4.5. Êtes-vous satisfait du principe de socialisation du financement du projet de modernisation des ruelles ? Pourquoi ? _____

_____

_____

_____

_____

4.7. Pendant la conduite des travaux avez-vous / envisagez-vous de déménager ? Pourquoi ?

_____

_____

_____

4.8. Avez-vous des propositions à formuler pour améliorer la qualité de vie dans votre ruelle ?

_____

_____

_____

4.9. Dans l'idéal, dans quel type de logement souhaiteriez-vous vivre ? Pourquoi ?

□ dans une maison _____

_____

_____

□ dans un appartement _____

_____

_____

4.10. Dans l'idéal, où serait localisé votre logement ? Pourquoi ?

□ dans une rue _____

_____

_____

□ dans une ruelle principale _____

_____

_____

□ dans une ruelle secondaire / en impasse _____

_____

_____

Annexe 2. La traduction de la directive 88/2007 du comité populaire de Hồ Chí Minh Ville

Traduction : Marie Gibert et Huỳnh Hồng Đức

COMITÉ POPULAIRE DE HO CHI MINH VILLE	**RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIÊT NAM Indépendance – Liberté – Bonheur**
_____	_____
Nº : 88/2007/QĐ-UBND	*Hồ Chí Minh Ville le 04 juillet 2007*

DÉCISION

Promulgation du Règlement sur l'emprise et la gestion des ruelles dans les zones résidentielles existantes à Hô Chi Minh Ville

_____

LE COMITÉ POPULAIRE DE HO CHI MINH VILLE

En vertu de la Loi sur l'organisation du Conseil des élus et du Comité populaire du 26 novembre 2003 ;

En vertu de la Loi sur la construction du 26 novembre 2003 ;

En vertu de l'Arrêté n°08/2005/NĐ-CP du 24 janvier 2005 du Gouvernement sur la planification du bâti ;

En vertu de l'Arrêté n°106/2005/NĐ-CP du 17 août 2005 du Gouvernement donnant des prescriptions détaillées et des instructions sur l'application de certains articles de la Loi sur le réseau d'électricité, au sujet de la sécurité du réseau de haute tension ;

En vertu de la Décision n°682/2005/BXD-CSXD du 14 décembre 1996 du ministère de la Construction mettant en vigueur les normes de construction vietnamiennes ;

En se fondant sur la circulaire n°15/2005/TT-BXD du 13 octobre 2005 du ministère de la Construction, donnant des instructions sur l'établissement, l'évaluation et l'approbation de la planification du bâti ;

En se fondant sur les standards et les normes de la planification du bâti en milieu urbain, les standards de conception TCVN-4449 : 1987, les normes techniques 20 TCN 104-83 pour la conception des rues et des places en ville ;

Sur proposition du département de la Planification et de l'architecture dans la lettre officielle n°2215/SQHKT-QHC&HT du 20 juin 2007,

DÉCIDE :

Article 1. de promulguer, en annexe de cette décision, le règlement sur l'emprise et la gestion des ruelles dans les zones résidentielles existantes à Hô Chi Minh Ville.

Article 2. que cette décision entre en vigueur dix jours après la date de sa signature.

Cette décision remplace le document officiel n°5546/UB-QLĐT du 23 novembre 1994 du Comité populaire de la Ville-province et se substitue aux points 4 et 5 du document officiel n°3665/UB-QLĐT du 27 septembre 1997 du Comité populaire de la Ville-province.

Article 3. que le chef de cabinet du Conseil des élus et du Comité populaire de la Ville-province, les directeurs des différents départements de la ville-province, le directeur de l'institut de Planification du bâti, les présidents des Comités populaires des districts urbains et ruraux, des sous-districts et des communes, des bourgs, les chefs des institutions et les particuliers concernés sont responsables de l'application de cette décision.

Destinataires

- Comme stipulé dans l'Article 3
- Le département de Vérification des documents et ministère de la Justice
- Les députés de la ville-province à l'Assemblée nationale ;
- La permanence du commissariat du Parti de la ville-province ;
- La permanence du Conseil des élus de la Ville ;
- La permanence du Comité populaire de la ville-province : le président et les vice-présidents ;
- Le Front de la Patrie du Viêt Nam à Hô Chi Minh Ville ;
- La presse, la radio, la télévision de la

AU NOM DU COMITÉ POPULAIRE
DE LA PART DU PRÉSIDENT
LE VICE-PRÉSIDENT

Nguyễn Hữu Tín

ville ;
- Les cabinets du Conseil des élus et du Comité populaire de la ville-province, les sous-chefs de cabinet ;
- Les divisions spécialisées ;
- Les archives

RÈGLEMENT

Sur l'emprise et la gestion des ruelles
dans les zones résidentielles existantes à Hô Chi Minh Ville
(Promulgué en annexe de la Décision n°88/2007/QĐ-UBND
du 04 juillet 2007 du Comité Populaire de la Ville)

Chapitre I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1. Principes généraux

1. La détermination officielle de l'emprise des ruelles dans les zones résidentielles actuelles doit être fondée sur les besoins en matière de trafic, d'évacuation urgente, de lutte contre les incendies, d'équipement en lignes électriques, d'adduction d'eau, de drainage et de télécommunication, d'aération et d'hygiène de l'habitat.

2. La détermination officielle de l'emprise des ruelles doit viser l'amélioration des conditions de vie dans les zones résidentielles n'ayant pas bénéficié d'une planification rationnelle, répondant aux exigences environnementales en milieu urbain. Les zones ayant déjà bénéficié d'une planification détaillée ou intégrées dans un autre projet d'amélioration urbaine se conforment à leurs propres plans, lorsqu'ils ont déjà été approuvés.

3. La détermination officielle de l'emprise des ruelles a pour objectif immédiat de servir de base pour l'octroi des certificats de droit d'usage pour les terrains résidentiels, et de droit de propriété pour les biens immobiliers. Cette détermination sert également de base pour la mise en location des terrains, pour les demandes de changement de l'affectation du sol et pour l'octroi de permis de construire pour les ouvrages le long des ruelles.

L'emprise des ruelles doit être fixée avec exactitude sur des plans détaillés au 1/200^{e}, ou 1/500^{e} ou 1/1 000^{e} (le choix de l'échelle se fait en fonction des conditions concrètes de chaque zone), pour une meilleure gestion de la construction par les autorités. Dès que les

conditions budgétaires le permettent, les travaux seront entrepris sur la base d'un cofinancement par les autorités et les habitants, afin de se conformer à la largeur prescrite et d'améliorer la qualité de la ruelle, en conformité avec les exigences de développement d'infrastructures techniques de la ville-province.

Article 2. Définition et typologie des ruelles

1. Les ruelles sont les voies de circulation et de desserte internes et de d'un secteur, dont la largeur (l'emprise) est inférieure à 12 m.

2. Dans les zones résidentielles actuelles, on trouve les types de ruelles suivants :

a) Les ruelles principales sont des voies qui débouchent sur les rues (voies de plus de 12 m de large) et sont reliées à des ruelles secondaires ou à des impasses.

b) Les ruelles secondaires ou ramifiées sont connectées à la rue par l'intermédiaire d'une ruelle principale, ou communiquant avec d'autres ruelles.

c) Les impasses : voies ouvertes sur une seule extrémité, donnant soit sur une autre ruelle, soit directement sur la rue.

d) Les passages communs : impasses servant de passage à un nombre limité de foyers, qui se sont formées lors de la séparation de parcelles adjacentes.

Article 3. Objet de réajustement et domaine d'application

1. Ce règlement encadre l'élaboration, l'évaluation, l'approbation et la publication des plans détaillés fixant les largeurs des ruelles des zones résidentielles actuelles du territoire de Hô Chi Minh Ville.

2. Il ne s'applique pas aux cas suivants :

a) Les ruelles des secteurs déjà couverts par la planification détaillée au 1/500^{e} ayant déjà été approuvée.

b) Les ruelles des secteurs ayant bénéficié de projets d'amélioration urbaine, et les ruelles dont l'emprise est déjà conforme à l'article 4 de cette décision.

Chapitre II
LES NORMES DÉTERMINANT L'EMPRISE DES RUELLES

Article 4. Prescription sur les largeurs des différents types de ruelles

1. La largeur pour les ruelles principales est de 6 m minimum. Dans certains cas particuliers, le président du Comité populaire du district est en droit de décider d'une largeur inférieure à la prescription, mais jamais inférieure à 4,5 m.

2. La largeur pour les ruelles secondaires et en impasses :

n°	Longueur de la ruelle	Largeur minimale préconisée	Note
01	< 25 m	3,5 m	S'il n'y a pas de poteaux électriques
02	25 – 50 m	4,0 m	
03	50 – 100 m	4,5 m	
04	100 – 200 m	5,0 m	
05	> 200m	6,0 m	

3. La largeur des passages en communs peut être inférieure à 3,5m, mais jamais inférieure à 2 m. Elle doit faire l'objet d'un consensus entre les habitants concernés.

4. Dans les endroits où la densité des habitants vivant dans la ruelle est très élevée (> 300hab./ha), ou dans les ruelles avec des poteaux électriques, la largeur prescrite doit être augmentée de 0,5 m.

5. Pour les districts périphériques (c'est-à-dire en excluant les suivants : 1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, Bình Thạnh, Tân Bình, Tân Phú, Gò Vấp, Phú Nhuận), il est souhaitable de majorer de 0 à 1 m la largeur des ruelles par rapport aux normes selon les conditions locales du terrain.

Article 5. Prescriptions sur la planification architecturale

Dans le cas de ruelles en impasses d'une longueur supérieure à 150 m, sans ramification et suffisamment larges, il faut prévoir l'aménagement d'une zone pouvant permettre le demi-tour des véhicules à quatre-roues aux dimensions prescrites par les normes suivantes :

- Si cette zone en fond d'impasse est de forme triangulaire, chacun des côtés devra faire au moins 7 m.
- Si cette zone en fond d'impasse est de forme carrée, chacun des côtés devra faire au moins 12 m.
- Si cette zone en fond d'impasse est de forme circulaire, son rayon devra faire au moins 10 m.

Dans le cas des secteurs résidentiels qui ne possèdent pas la superficie disponible suffisante pour appliquer ces solutions, il faut veiller à aménager une/des impasse(s) perpendiculaire(s) au fond de la ruelle pour créer une/des intersection(s) large(s) de plus de 3,5 m, avec des angles arrondis d'un rayon de 5 m minimum permettant aux quatre roues de faire demi-tour ».

2. Pour les ramifications de ruelles qui débouchent en leurs deux extrémités sur une ruelle principale, dont la longueur ne dépasse pas 50 m, accueillant un faible trafic de véhicules, et bordés de bâtiments en dur et légalement construits, il est permis de fixer leur largeur de façon similaire aux passages en commun (2 m minimum), sur consensus entre les foyers concernés.

3. Il est interdit d'installer des lignes de haute ou de moyenne tensions aériennes le long des ruelles. Les lignes de basse tension aériennes doivent être gainées. Si les conditions techniques et financières ne permettent pas l'installation en souterrain d'une nouvelle ligne, la compagnie d'électricité concernée est tenue d'instaurer les mesures de sûreté requises par la loi et conformes à l'article 4.8 – sur les corridors de sûreté des lignes de courant selon les standards de construction vietnamiens mis en vigueur avec la décision n°682/BXD-CSXD du 14 décembre 1996 du ministre de la Construction, et selon l'arrêté n°106/2005/NĐ-CP du 17 août 2005 du Gouvernement, spécifiant en détails l'application de certains articles de la Loi sur le réseau d'électricité pour la protection du réseau de haute tension.

4. Lors des travaux de rénovation et d'amélioration des ruelles, les câbles téléphoniques et optiques doivent être prioritairement enterrés, pour dégager l'espace aérien dans les ruelles d'une largeur minimale de 10 m. Dans les endroits où cette solution n'est pas possible techniquement ou financièrement, il est permis de procéder à l'enterrement progressif des câbles.

5. À l'intersection des grandes ruelles (> 4 m) et au débouché d'une ruelle principale sur la rue, il faut effectuer des arrondissements d'angles. Les arrondissements des angles ne sont pas nécessaires aux intersections des ruelles inférieure à 4 m. Le bâti en rénovation, ou nouvellement construit, dans les intersections doit prévoir un arrondi dans l'arrête du rez-de-chaussée, comme dans les étages d'un rayon R =1 m, pour rendre le virage moins abrupte.

Article 6. Prescriptions sur les constructions

1. La construction d'un garage souterrain pour automobile ne peut être réalisé que quand :

a) L'ouvrage à construire dispose d'un espace minimum de 3 m de large (depuis la limite latérale de la ruelle jusqu'à la limite de la piste conduisant au garage), pour que les manœuvres de montée et de descente de l'automobile ne gênent pas la circulation dans la ruelle.

b) La ruelle est supérieure à 6 m de large.

2. En cas de nécessité, il est permis que l'entrée d'une ruelle traverse le rez-de-chaussée d'une maison donnant sur la rue, sous forme d'arche (non applicable pour les districts urbains/ruraux périphériques mentionnés au point 4 de l'article 4 de la présente régulation), à condition de respecter les prescriptions suivantes :

a) La largeur de la ruelle ne doit pas être inférieure à 3,5 m ;

b) La hauteur du libre passage ne doit pas être inférieure à 4,25 m.

Ce cas est considéré comme une solution provisoire dans l'immédiat, quand il n'est pas encore possible d'ouvrir une autre ruelle, et nécessite l'accord du propriétaire du terrain.

3. Pour les autres exigences en matière de construction, en rapport avec l'utilisation de l'espace de la ruelle, appliquer les articles 7.4 et 7.5 des standards de construction vietnamiens mis en vigueur avec la Décision n° 682/BXD-CSXD du 14 décembre 1996 du ministre de la Construction.

Pour les maisons dans la façade avance jusqu'à la ligne rouge de démarcation, il est interdit de construire un remblai ou un passage pour moto qui empiète sur l'emprise de la ruelle.

4. Dans les secteurs résidentiels couverts par une planification détaillée ayant déjà approuvée, avec des ruelles en projet qui coïncident avec les ruelles existantes, les permis de construire octroyés doivent respecter les démarcations planifiées. Au cas ou la planification détaillée déjà approuvée s'avère irréalisable, le Comité populaire du district impliqué peut, de sa propre initiative, faire étudier un amendement conformément aux régulations en vigueur.

Chapitre III
ÉLABORATION, ÉVALUATION, APPROBATION ET PUBLICATION DU PLAN DÉTAILLÉ FIXANT LES LARGEURS DES RUELLES

Article 7. Les composantes du dossier de planification des largeurs de ruelles

1. Un cadastre d'état des lieux des ruelles, d'échelle 1/200^{e},1/500^{e} ou 1/1 000^{e}

2. Un plan détaillé fixant les largeurs des ruelles d'échelle 1/200^{e}, 1/500^{e} ou 1/1 000^{e} (accompagné de la liste des ruelles avec métrage détaillé).

3. Une note explicative générale et résumée de la planification détaillée des ruelles.

4. Un CD-ROM conservant le plan détaillé des ruelles

5. Un procès verbal de consultation des habitants impliqués *via* leurs chefs de voisinage, des organisations de masse locales et du Comité populaire du sous-district.

Article 8. L'élaboration, l'évaluation, l'approbation et la publication du plan détaillé fixant les largeurs des ruelles

1. Le Comité populaire du district travaille avec un consultant externe habilité pour élaborer le plan détaillé fixant les largeurs de ruelles

2. L'élaboration et l'approbation du plan détaillé des ruelles sont réalisées pour les secteurs résidentiels existants, définis dans les plans détaillés du bâti à l'échelle 1/2 000^{e} déjà approuvés.

3. Le délai pour l'approbation au niveau du Comité populaire du district est de 30 jours ouvrables, après que l'entité responsable de la construction au niveau du district ait prononcé son évaluation et ait reçu la totalité du dossier comme spécifié dans l'article 7 de la présente régulation.

4. En cas de nécessité, le Comité populaire du district consulte le département de la Planification et de l'architecture par voie officielle, avant de prendre la décision. Le délai pour la réponse du département de la Planification et de l'architecture est de dix jours ouvrables.

Article 9. La consultation des différents acteurs au sujet de la planification détaillée des ruelles

La consultation des habitants sur le plan détaillé fixant les largeurs des ruelles est réalisée selon la Loi sur la construction et l'article 25 de l'arrêté n°08/2005/NĐ-CP du 24 janvier 2005 du Gouvernement sur la planification du bâti.

Article 10. Publication du plan détaillé fixant les largeurs des ruelles et mise en place des jalons

1. Le comité populaire du district a la responsabilité de rendre public le plan détaillé fixant les largeurs approuvées des ruelles pour que les parties impliquées puissent le mettre en application et superviser son application.

2. Le mode de publication du plan détaillé des ruelles se conforme à l'article 39 de l'arrêté n° 08/2005/NĐ-CP du 24 janvier 2005 du Gouvernement sur la planification du bâti.

3. Le Comité populaire du district organise de sa propre initiative la mise en place dans sa circonscription des jalons médians des tracés, en se fondant sur la carte au 1/200^{e} ou 1/500^{e} ou 1/1 000^{e}, selon un principe de détermination des priorités appropriées aux exigences locales de la gestion du bâti, et après avoir reçu tous les plans cadastraux requis de la part du département des Ressources naturelles et de l'environnement.

4. Le principe habituel pour délimiter l'emprise d'une ruelle est de faire dans un premier temps des projections équidistantes des deux côtés de la médiane actuelle de la ruelle existante, et ensuite d'étudier au détail ce tracé théorique pour l'adapter aux contraintes concrètes du terrain, afin d'aboutir à un tracé optimal, dont les conditions de faisabilité doivent être garanties. Pour les ruelles sinueuses et difficiles pour la circulation, la redéfinition des limites est aussi l'occasion d'un remodelage plus rationnel de leur forme.

5. Le Comité populaire du district a la responsabilité de recevoir les réactions de la population, d'y répondre et de donner des informations supplémentaires sur le plan détaillé des ruelles, sur demande des habitants.

Chapitre IV
ORGANISATION DE LA MISE EN OEUVRE

Article 11. Sur le principe d'autogestion

1. Pour les passages en commun, la délimitation et les travaux de rénovation à entreprendre dépendent de la décision des riverains. Ils doivent cependant respecter les prescriptions du point 3 de l'article 4 du présent règlement. Les autorités encouragent l'élargissement des

passages en commun, pour améliorer la sécurité en cas d'incendie, pour les évacuations urgentes et la ventilation.

2. Dans le cas de passages en commun ou d'impasses ne répondant pas aux exigences de la lutte contre l'incendie, le comité populaire du district urbain/rural impliqué dirige et assiste la communauté sur place à procéder à une cession partielle des terrains privés nécessaire à l'élargissement de la ruelle aux dimensions prescrites.

3. Le comité populaire du district urbain/rural est chargé d'élaborer un plan d'action concret et des projets de rénovation pour les ruelles ne répondant pas aux exigences de ce Règlement, sur une base de cofinancement autorités-population. Implantation prioritaire des projets de rénovation où un consensus des habitants sur les objectifs de rénovation est déjà atteint. En principe, la rénovation/amélioration des infrastructures techniques (élargissement des ruelles, installation de réseau de drainage, d'adduction d'eau...) fait l'objet d'une socialisation du financement, c'est à dire qu'elle est cofinancée par les autorités et les habitants.

Article 12. Répartition des responsabilités

1. Au niveau du Comité populaire de district :

a) Dans les zones où les rues (largeur > 12m) sont peu nombreuses, c'est-à-dire que la distance entre deux rues consécutives dépasse 180 m, la planification détaillée du bâti doit préconiser une étude de faisabilité visant l'ouverture d'une nouvelle rue ou de larges ruelles, afin d'améliorer la circulation de la zone.

b) Le président du Comité populaire de district fait réviser toutes les largeurs des ruelles précédemment approuvées mais non réalisables, et, sur la base de ce règlement, il entreprend un processus d'amendement et de ré-approbation, en même temps qu'il fait rénover les toutes les ruelles existantes de sa circonscription, qui ne répondent pas aux exigences de circulation et de lutte contre les incendies.

c) Le président du Comité populaire de district est chargé d'élaborer un plan d'action pour la mise en place sur le terrain des jalons, marquant le tracé planifié, en conformité avec le plan détaillé au 1/200^{e} ou 1/500^{e} ou 1/1 000^{e} pour servir de base à la gestion des constructions dans la ruelle. En cas de nécessité, il peut avoir recours au département des Ressources naturelles et de l'environnement pour régler les problèmes rencontrés.

d) Les présidents des Comités populaires ont pour responsabilité de contrôler étroitement l'utilisation du sol et la construction d'ouvrages pour assurer le respect de l'emprise des ruelles planifiées et approuvées, ou déjà réaménagées dans leur circonscription. Pour les

ruelles sinueuses où la circulation est difficile, il est impératif de remodeler leur forme lors de la redéfinition de leur emprise.

e) Le Comité populaire du district se coordonne avec le département des Finances et le département de la Planification et de l'architecture pour élaborer et faire approuver le devis pour la conception et l'évaluation du dossier de planification détaillée des ruelles en conformité avec la décision 06/2005/QĐ-BXD du 03 février 2005 du ministère de la Construction.

2. Le département de la Planification et de l'architecture :

a) Le département de la Planification et de l'architecture a pour responsabilité de se coordonner avec le département des Transports et des communications, le département des Ressources naturelles et de l'environnement et les Comités populaires des districts pour réviser la liste et les largeurs des rues (largeur >12m) dans les zones résidentielles actuelles, ayant déjà été approuvées par le Comité populaire de la Ville-privince, mais qui sont devenues inappropriées. Il doit soumettre un rapport synthétique au Comité populaire de la Ville-province pour obtenir le consentement d'un amendement.

b) le département de la Planification et de l'architecture est chargé de faire le suivi général et de traiter les problèmes rencontrés durant l'application de ce règlement, et d'en faire le rapport au Comité populaire de la Ville-province.

3. Le département des Transports et des communications se coordonne avec le département des Finances pour les projets concernant deux ou plusieurs districts, et avec les Comités populaires des districts impliqués pour proposer une politique de compensation et d'assistance aux organisations, familles et individus affectés par l'élargissement de la voirie.

4. Le département de la Construction se coordonne avec les Comités populaires des districts pour gérer l'octroi des permis de construire et en faire le suivi, dans le but d'assurer le respect de l'emprise des ruelles.

5. Le département de Lutte contre les incendies se coordonne avec les Comités populaires des districts pour réviser la liste des ruelles non conformes à la lutte contre les incendies, afin que les Comités populaires des districts dressent un plan, fassent approuver les nouvelles largeurs de ruelles et procèdent au réaménagement rapide des voies inadéquates.

AU NOM DU COMITÉ POPULAIRE
POUR LE PRÉSIDENT
LE VICE-PRÉSIDENT,

Nguyễn Hữu Tín

Sources et références bibliographiques

Textes de loi consultés

1983. Code 20TCXD 104, Code sur les techniques de conception des rues, routes et places urbaines

1998. Luật đất đai, Loi foncière

1991. Décret 66/HDBT, Décret sur les entrepreneurs particuliers et les entreprises à faible capital

1992. Constitution du Việt Nam

1993. Loi 24-L/CTN, Loi foncière

1994. Acte 5546/UB-QLĐT, Règlement sur l'emprise de la voirie et la planification détaillée des districts urbains et des districts ruraux

1994. Décret 60-CP et Décret 61-CP, Décret sur la propriété du logement et les droits d'usage du sol en milieu urbain et décret sur l'achat d'un bien immobilier à usage résidentiel

1996. Code 682/BXD-CSXD, Code national de la construction

1997. Acte 3665/UB-QLĐT, Règlements complémentaires sur l'architecture à Hồ Chí Minh Ville

1998. Directive 30-CT/TW, Directive pour la mise en place d'une démocratie de base

1998. Loi 09/1998-QH10, Loi sur les plaintes et les dénonciations

1999. Loi 13/1999/QH10, Loi sur les entreprises

2003. Loi 16/2003/QH11, Loi sur la construction

2003. Loi 13/2003/QH11, Loi foncière

2004. Décret 188/2004/NĐ-CP, Décret sur la méthode de détermination des prix fonciers selon les catégories de terrain

2005. Loi 60/2005/QH11, Loi sur les entreprises (révision de la loi de 1999)

2005. Décision 13/2005/QĐ-BGTVT, Décision sur les « points noirs » de la circulation sur le réseau routier

2005. Décision 06/2005/QĐ-BXD, Décision sur la validation des quotas de financement pour la planification et la construction

2005. Loi 56/2005/QH11, Loi sur le logement

2006. Loi 81/2006/QH11, Loi sur la résidence

2006. Décision 62/2006/QĐ-BVHTT, Décision sur la promulgation des règlements concernant la reconnaissance des « foyers culturels », des « villages culturels » et des « unités de voisinage culturelles »

2007. Décision 22/2007/QĐ-BXD, Décision sur la voirie urbaine, les normes de conception

2007. Décret 29/2007/NĐ-CP, Décret sur la gestion de l'architecture urbaine

2007. Décision 135/2007/QĐ-UBND, Décision de promulgation des règlements sur l'architecture des maisons anciennes à Hồ Chí Minh Ville

2007. Décision 88/2007/QĐ-UBND, Règlement sur l'emprise et la gestion des ruelles dans les zones résidentielles héritées de Hồ Chí Minh Ville

2007. Circulaire 04/2007/TT-BKH, Circulaire sur la régulation de la gestion et de l'usage de l'aide publique au développement

2008. Code QCXDVN 01:2008/BXD, Code vietnamien de la planification et de la construction

2008. Circulaire 7/2008/TT-BTC, Circulaire sur les tarifs d'enregistrement des foyers et les impôts des particuliers

2008. Décision 1547/QĐ-TTg, Approbation par le Premier ministre du plan de lutte contre les inondations à Hồ Chí Minh Ville

2009. Décret 42/2009/NĐ-CP, Décret sur la classification des zones urbaines

2009. Décision 45/2009/QĐ-UBND, Décision complétant et modifiant la décision 135/2007/QĐ-UBND sur les règlements concernant l'architecture des maisons anciennes à Hồ Chí Minh Ville

2010. Décision 24/QĐ-TTg, Approbation par le Premier ministre des ajustements au schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville à vision 2025

2010. Loi 30/2009QH12, Loi sur la planification urbaine

2011. Décision 752/QĐ-TTg, Approbation par le Premier ministre du plan d'évacuation des eaux à Hồ Chí Minh Ville

Entretiens significatifs utilisés

Autorités locales

2010, 16 mars. Un responsable du Bureau de la gestion urbaine du sous-district 6 du district 6

2010, 1er avril. Nguyễn Tùng Lâm**,** Responsable au département de la Construction (Doc)

2010, 10 mai. M. Lư, chef d'un îlot de voisinage dans le sous-district 13 de Phú Nhuận

2010, 12 mai. Un responsable du Bureau de la gestion urbaine du sous-district 11 du district 6

2010, 17 mai. Un responsable du Bureau de gestion urbaine du district de Phú Nhuận

2010, 26 mai. Vu Thi Phuong Linh, Chargée de projet pour la réforme de l'administration publique, Pnud et Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville

2010, 9 juin. Nguyễn Trần Hãi, directeur de la Commission d'indemnisation pour les procédures de récupération foncière dans le district de Phú Nhuận

2010, 24 juin. un responsable de l'Institut d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville

2010, 7 juillet. Huỳnh Xuân Thụ, directeur du centre d'information sur la planification (Planic), au sein département de la Planification et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville (Dupa)

2010, 15 juillet. Trần Trung Hậu, Responsable de l'unité de gestion de projet Hồ Chí Minh City Urban Upgarding Programme (HUUP)

2010, 15 juillet. Un responsable du Bureau de gestion urbaine du sous-district 22 du district de Bình Thạnh [complété par deux autres entretiens, le 27 juillet 2011 et le 4 septembre 2011]

2010, 29 décembre. Lê Minh Triêt, Responsable au département des Transports et des communications (DOTC) [complété par deux autres entretiens, le 2 août 2011 et le 26 septembre 2011]

2011, 6 juillet. Nguyễn Thị Hậu, Vice-directrice de l'HIDS

2011, 10 août. Un représentant du Comité populaire du sous-district 21 du district de Bình Thạnh

2011, 27 septembre. Un représentant du Comité populaire du sous-district 12 du district de Bình Thạnh

2011, 30 septembre. Lê Kiên Trung, Responsable du Bureau de gestion urbaine du district 10

2013, 29 juillet. Le vice-président du Comité populaire du sous-district 1 du district 3

Représentants du secteur privé : entreprises de contruction, investisseurs, promoteurs

2010, 11 mars. Do Thi Loan, secrétaire générale de l'association des promoteurs immobiliers de Hồ Chí Minh Ville (Horea)

2010, 14 mars. Võ Anh Tuấn, ingénieur en systèmes d'adduction d'eau et traitement des eaux usées, enseignant au département d'urbanisme de l'Université d'Architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville

2010, 18 mars. Quách Thanh Nam, co-directeur de de la société d'urbanisme et d'architecture An Hòa Sơn [complété par cinq autres entretiens, le 1er avril 2010, le 21 avril 2010, le 22 juin 2011, le 13 décembre 2010 et le 10 août 2013]

2010, 14 avril. Nguyen Thi Lan Huong, promoteur immobilier chez NAC Real Estate

2010, 8 juin. Đạt Hoàng, investisseur immobilier à Hồ Chí Minh Ville [complété par trois autres entretiens, le 1er avril 2010, le 16 juillet 2010 et le 23 juin 2011]

Responsables d'ONG et de centres de recherche

2009, 2 mars. Tôn Nữ Quỳnh Trân, directrice du Cefurds [complété par un entretien le 6 décembre 2010, qui a permis de formaliser mon rattachement officiel au Cefurds pour un séjour de recherche entre juin et septembre 2011]

2010, 30 mars. Vuong Van Pho Dân, consultant pour l'ONG Villes en transition [complété par un autre entretien, le 18 juin 2010]

2010, 25 juin. Lê Diêu Anh, ancienne coordinatrice de la PMU 415, aujourd'hui responsable de projet pour Enda-Vietnam

2010, 8 juillet. Lê Thanh Sang, Responsable à l'institut du Sud pour le développement durable

2011, 15 août. Nguyen Ngoc An, directeur du centre de formation du Sud dans le secteur de l'eau (WSTC)

Journalistes

2010, 15 juin. L'écrivain-blogger Đỗ Trung Quân

2010, 17 juin. Nguyễn Đình, journaliste à Sài Gòn Tiếp Thị (responsable de la rubrique « Culture », complété par des accompagnements en reportage et dans différents quartiers de Hồ Chí Minh Ville, à quatre reprises)

2010, 5 juillet. Đình Thi Thu Thuy, journalise à Sài Gòn Tiếp Thị

Séries d'entretiens avec des riverains de ruelles
(conduits principalement entre mai 2010 et septembre 2011)

Sous-district 13 de Phú Nhuận : 45 entretiens

Sous-district 2 et 7 de Phú Nhuận : 35 entretiens

Sous-district 22 de Bình Thạnh : 45 entretiens

Sous-ditrict 11 du district 6 : 40 entretiens

Sous-district 1 et sous-district 3 du district 3 : 45 entretiens

Participation à des ateliers du Paddi (Centre de prospective et d'études urbaines, Hồ Chí Minh Ville)

2008. 14 au 18 juillet « Renouvellement urbain »

2009. 9 au 13 février 2009 « Outils d'une politique de logement social »

2009. 2 au 6 mars 2009 « Outils de dispositifs d'une politique foncière et immobilière »

2010. 22 au 27 mars « Réaménagement urbain, expropriation et indemnisation »

2010. 12 au 16 avril « Observatoires fonciers et immobiliers »

2010. 26 au 30 avril « Copropriété et financement des logements »

2010. 14 au 22 juin « Mise en œuvre de la planification urbaine à Hồ Chí Minh Ville »

2010. 6 au 10 décembre « Inclusion urbaine, fabrication de la ville et réseaux. Gouvernance et financement des services en eau et assainissement »

2011. 27 juin au 1er juillet « Planification urbaine, urbanisme réglementaire et opérationnel, enjeux fonciers et intégration de l'économie dans la planification urbaine »

Rapports d'étude et d'expertise

BANES Chris, *Enhancing Access of the Urban Poor and Vulnerable Groups in Vietnam to Basic Infrastructure and Services. Task 2: Review of Recent and On-going Programs, Assessment Report*, The Cities Alliance, 2001, 101 p.

BANQUE MONDIALE, *Vietnam Urbanization Review, Technical Assistance Report*, Hanoi, The World Bank in Vietnam, 2011, 263 p.

BERTAUD Alain, « Ho Chi Minh City's Urban Structure: Spatial Development Issues and Potential », *Report prepared as a background paper for the Vietnam Urbanization Review (World Bank)*, 2011

CB RICHARD ELLIS VIETNAM, *MarketView, Ho Chi Minh City*, Ho Chi Minh City, 2011, 8 p.

DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS DE HỒ CHÍ MINH VILLE, *The Current Situation and Development Planning for Transportation of Ho Chi Minh City towards 2020*, 2010, 27 p.

GOVERNING COUNCIL OF THE UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME, *Draft Resolution on Sustainable Urban Development Through Access to Quality Urban Public Spaces*, United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT), 2011, 2 p.

HO CHI MINH CITY PEOPLE'S COMMITTEE, *Study on the Adjustment of Ho Chi Minh City Master Plan up to 2025. Final report*, Ho Chi Minh City, Ho Chi Minh City People's Committee, 2007.

PADDI, *Prise en compte des risques liés à l'eau. Vers une planification d'éléments systémiques*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 38, 2011.

PADDI, *Sécurité routière: enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 36, 2011, 135 p.

PADDI, *Aménagement et gestion publique des espaces verts, politique de protection et de développement de l'arbre*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 32, 2011.

PADDI, *Inclusion urbaine, fabrication de la ville et réseaux. Gouvernance et financement des services en eau et assainissement*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 31, 2010.

PADDI, *Mise en œuvre de la planification urbaine à Hồ Chí Minh Ville*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 30, 2010.

PADDI, *Outils d'une politique de logement social*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 20, 2009, 86 p.

PADDI, *Le renouvellement urbain*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 17, 2008, 54 p.

PADDI, *Le design urbain*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 12, 2007, 43 p.

PADDI, *La privatisation des infrastructures et des services urbains*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 11, 2007, 39 p.

PADDI et AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, *Comment rendre plus effective la planification urbaine au Vietnam ? Le cas de Ho Chi Minh Ville*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 35, 2012, 24 p.

PADDI et DÉPARTEMENT DE LA CONSTRUCTION (MUNICIPALITÉ DE HO CHI MINH VILLE), *Outils de dispositifs d'une politique foncière et immobilière*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 21, 2009.

PADDI et DÉPARTEMENT DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'ENVIRONNEMENT, *Observatoires foncier et immobilier*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 28, 2010.

PADDI et HIDS, *Planification urbaine, urbanisme réglementaire et opérationnel: enjeux fonciers et intégration de l'économie dans la planification urbaine*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », n° 35, 2011.

PERUCCA Fabienne, QUERTAMP Fanny, GALLAVARDIN Charles et BRILLET Marie, *Étude sur la pauvreté urbaine, réflexions sur les politiques publiques de réduction de la pauvreté à partir du cas d'étude du district 8 à Ho Chi Minh Ville*, Paddi et Triange Génération Humanitaire, Hồ Chí Minh Ville, 164, 2012.

STANLEY Terry, *Tan Hoa - Lo Gom Canal Sanitation and Urban Upgrading Extension Phase Project, Ho Chi Minh City, Vietnam. Final Report*, Ho Chi Minh City, Ho Chi Minh City PMU 415, 2006, 31 p.

TẤN LONG Đỗ, *Rapport sur les inondations à Hồ Chí Minh Ville*, Hồ Chí Minh Ville, Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, Centre de lutte contre les inondations, 2011, 22 p.

THE COMPREHENSIVE URBAN DEVELOPMENT PROGRAMME IN HANOI CAPITAL CITY (HAIDEP), *Hanoi Urban Environment Fact Book. Opinion of 20,000 households*, Hanoi, HAIDEP Study Team, Hanoi People's Committee, Jica, 2005, 24 p.

VIETNAM URBAN UPGRADING PROJECT (VUUP), *Updated Project Information Document (PID), Report N° AB854*, The World Bank, 2004, 10 p.

VIETNAM URBAN UPGRADING PROJECT (VUUP), *Environmental Assessment and RAP Summary, Vietnam Urban Upgrading Project: Phase 1*, 2003, 24 p.

VILLES EN TRANSITION (VET), *Etude d'aménagement: projet pilote pour la réhabilitation du quartier Tan Dinh, Ho Chi Minh Ville*, Ho Chi Minh Ville, 1998, 48 p.

VILLES EN TRANSITION (VET), CENTER FOR SOCIOLOGY AND DEVELOPMENT STUDIES OF HO CHI MINH CITY et INSTITUTE OF SOCIOLOGY OF HANOI, *Impacts of Existing Residence Registration Policy on Urban Poverty Alleviation. Two Case Studies in Hanoi and Ho Chi Minh City*, Ho Chi Minh City, 2005, 278 p.

VILLES EN TRANSITION (VET) et ENDA VIETNAM, *Projet pilote de Binh Trung Dông, district 2,* Ho Chi Minh Ville*, Vietnam*, Ho Chi Minh Ville, 2000, 12 p.

Ouvrages généraux, articles, travaux de recherche

A

ALARCON Norma I., « The Roles of the Plaza: the Philippine Experience », *in* Pu MIAO (dir.), *Public Places in Asia Pacific Cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, pp. 87-106.

ALBRECHT David, HOCQUART Hervé et PAPIN Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », n° 5, 2010, 140 p.

ALVES Mark J., « Loanwords in Vietnamese », *in* Martin HASPELMATH et Uri TADMOR (dir.), *Loanwords in the World's Languages. A comparative Handbook*, Berlin, De Gruyter Mouton, 2009, pp. 617-637.

ARENDT Hannah, *Condition de l'homme moderne*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Liberté de l'esprit », [1ère éd. 1961] 1983, 368 p.

ASCHER François et APEL-MULLER Mireille, *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert, 2007, 308 p.

ATKINSON Rowland et BRIDGE Gary (dir.), *Gentrification in a Global Context: the New Urban Colonialism*, Londres, New York, Routledge, 2005, 300 p.

AUDIN Judith, *Vie quotidienne et pouvoir dans trois quartiers de Pékin : Une microsociologie politique comparée des modes de gouvernement urbain au début du 21e siècle*, thèse de doctorat en sciences politiques, Institut d'Études Politiques de Paris, Paris, 2013, 631 p.

AUDIN Judith, « Le quartier, lieu de réinvention des relations État-société en Chine urbaine : l'exemple des comités de résidents à Pékin », *Raisons politiques*, 2008, vol. 29, n° 1, pp. 107-117.

AUGÉ Marc, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, [1ère éd. 1992] 2002, 149 p.

AUTHIER Jean-Yves, BACQUÉ Marie-Hélène et GUÉRIN-PACE France, *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2007, 293 p.

B

BALAŸ Olivier, « Les chorographies de l'urbanité sonore », *Géocarrefour*, 2003, vol. 78, n° 2, pp. 159-165.

BALDERSTONE Susan et LOGAN William S., « Vietnamese Dwellings: Tradition, Resilience, and Change », *in Asia's Old Dwellings: Tradition, Resilience, and Change*, Oxford, Oxford University Press, 2003, pp. 135-158.

BARBICHON Guy, « Espaces partagés : variation et variété des cultures », *Espaces et sociétés*, 1990, vol. 62, n° 2, pp. 107-134.

BARRETTE Pierre, PERRATON Charles et PAQUETTE Étienne (dir.), *Dérive de l'espace public à l'ère du divertissement*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 2007, 246 p.

BAUDELAIRE Charles, *Les fleurs du mal*, Paris, Éditions J.C. Lattès, [1ère éd. 1857] 1947, 445 p.

BAUDRIT André, *Guide historique des rues de Saigon*, Saigon, Presse de la société des imprimeries et librairies indochinoises, 1943, 535 p.

BAUDRIT André, *Contribution à l'histoire de Saigon : Extrait des registres de délibérations de la ville de Saigon (1867-1916)*, Saigon, Impr. Testelin, 1935, 2 vol., 376 et 437 p.

BEHREND Timothy, « Kraton and Cosmos in Traditional Java », *Archipel*, 1989, vol. 37, n° 1, pp. 173-187.

BÉNAZÉRAF David, « Pékin tourne le dos à ses rues ? », *EchoGéo*, 2010, n° 12, p. 12.

BÉNIT Claire, « "Nous avons dû prendre la loi entre nos mains". Pouvoirs publics, politique sécuritaire et mythes de la communauté à Johannesburg », *Raisons politiques*, 2004, vol. 15, n° 3, pp. 53-67.

BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIXe siècle : le livre des passages*, Paris, Éditions du Cerf, 1989, 974 p.

BENJAMIN Walter, *Sens unique*, Paris, Les Lettres nouvelles, 1978, 331 p.

BENKHELIFA Fouzii, « Atmospheric Pollution and Sustainable Transport in Ho Chi Minh City », *Villes en développement*, 2006, n° 74, pp. 6-7.

BERDOULAY Vincent, GOMES Paulo Cesar da Costa et LOLIVE Jacques (dir.), *L'espace public à l'épreuve : régressions et émergences*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2004, 224 p.

BERGÈS Eugène, « Cris et chants de la rue de Saigon », *Revue Indochine*, 1943, nº 162, pp. 29-37.

BERQUE Augustin, *Vivre l'espace au Japon*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Espace et liberté », 1982, 222 p.

BERRY-CHIKHAOUI Isabelle et DEBOULET Agnès (dir.), *Les compétences des citadins dans le Monde arabe : penser, faire et transformer la ville*, Paris, Karthala, coll. « Hommes et sociétés », 2000, 406 p.

BERTAUD Alain et MALPEZZI Stéphanie, « The Spatial Distribution of Population in 48 World Cities: Implications for Economies in Transition. », *Wisconsin Real Estate Department Working Paper*, 2003, p. 93.

BEYHUM Nabil et DAVID Jean-Claude, « Les espaces du public et du négoce à Alep et à Beyrouth », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1993, nº 57-58, pp. 190-205.

BHADURI Madhu, « From Saigon to Ho Chi Minh City », *Economic and Political Weekly*, 1977, vol. 12, nº 40, pp. 1696-1699.

BIDOU-ZACHARIASEN Catherine (dir.), *Retours en ville : des processus de "gentrification" urbaine aux politiques de "revitalisation" des centres*, Paris, Descartes, 2003, 267 p.

BILLARD Gérald, CHEVALIER Jacques et MADORÉ François, *Ville fermée, ville surveillée : la sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale », 2005, 230 p.

BISHOP Ryan, PHILLIPS John William Pearson et YEO Wei Wei (dir.), *Postcolonial Urbanism: Southeast Asian Cities and Global Processes*, New York, Londres, Routledge, 2003, 335 p.

BLANCHON Flora (dir.), *Asie : Aménager l'espace*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, coll. « Asies », 1993, 381 p.

BLOMLEY Nicholas, *Unsettling the City: Urban Land and the Politics of Property*, New York, Routledge, 2004, 236 p.

BONIN Hubert, HODEIR Catherine, KLEIN Jean-François et SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'HISTOIRE D'OUTRE-MER (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970) : groupes de pression réseaux du patronat colonial en France dans l'empire*, Paris, Société française d'histoire d'outre mer, 2008, 844 p.

BOONTHARM Davisi, *Bangkok : formes du commerce et évolution urbaine*, Paris, Éditions Recherches Ipraus, 2005, 381 p.

BOQUET Yves, « Le hukou », *Espace Populations Sociétés*, 2009, vol. 3, pp. 373-374.

BORIE Alain et DENEUIL François, *Méthode d'analyse morphologique des tissus urbains traditionnels*, Paris, UNESCO, coll. « Série Etudes et Documents sur le Patrimoine Culturel », n° 3, 1984, 118 p.

BOSE Michael, « Verkehr in der Megastadt Ho Chi Minh City, Probleme und Lösungsstrategien », *in* Michael WAIBEL (dir.), *Ho Chi Minh Mega City*, Berlin, Regiospectra, 2013, pp. 203-232.

BOUCHOT Jean, « Note historique sur Cholon », *Extrême Asie*, 1928, nº 23, pp. 581-585.

BOUCHOT Jean, *La naissance et les premières années de Saigon ville française*, Saigon, Éditions Albert Portail, 1927, 80 p.

BOUCHOT Jean, *Documents pour servir à l'histoire de Saigon : 1859 à 1865*, Saigon, Éditions Albert Portail, 1926, 525 p.

BOUDET Paul, « La conquête de la Cochinchine par les Nguyên et le rôle des émigrés chinois », *Bulletin de l'Ecole Française d'Extrême-Orient*, 1942, vol. 24, nº 3-4, pp. 115-132.

BOURGAREL Vincent, *Ho Chi Minh Ville : le changement commercial dans le premier arrondissement, reflet ou accélération des mutations en cours ?*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 12, Paris, 1999, 610 p.

BRAC DE LA PERRIÈRE Bénédicte, « Symbolique de l'espace urbain et politiques d'urbanisme en Birmanie », *in* Flora BLANCHON (dir.), *Asie: Aménager l'espace*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, coll. « Asies », 1993, pp. 167-172.

BRÄUTIGAM Deborah, *Aid Dependence and Governance*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 2000, 68 p.

BRÈS Antoine, « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines », *Flux*, 2006, vol. 4, nº 66-67, pp. 87-95.

BRIFFAUT Camille, *La Cité annamite - Tome 2: Les sédentaires*, Paris, L. Larose et L. Tenin, 1912, 135 p.

BROCHEUX Pierre, *Histoire du Viêt Nam contemporain : la nation résiliente*, Paris, Fayard, 2011, 294 p.

BRUSQ Arnauld LE et SELVA Léonard DE, *Vietnam : à travers l'architecture coloniale*, Chaudray, Paris, Éditions Patrimoines et médias, Éditions de l'amateur, 1999, 239 p.

BURLAT Anne, *Processus institutionnels et dynamiques urbaines dans l'urbanisation contemporaine de Ho Chi Minh Ville, 1988-1998 : planification, production, gestion des secteurs d'habitat*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Lumière Lyon II, Lyon, 2001, 534 p.

C

CA VĂN Thỉnh, TẠ XUÂN Linh et HỮU Ngọc, « L'ancien Saigon », *Études Vietnamiennes*, 1976, vol. 45, pp. 5-32.

CAPRON Guénola, *La ville privée : les shopping centers à Buenos Aires*, thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse II - Le Mirail, Toulouse, 1996, 483 p.

CASTIGLIONI Franck, CUSSET Jean-Michel et GUBRY Patrick (dir.), *La ville vietnamienne en transition*, Hanoi, Institut des Métiers de la Ville, 2006, 313 p.

CASTIGLIONI Franck, DEWAELE Ludovic et NGUYÊN Quang Vinh, « Les enjeux du relogement des zones d'habitat précaire à Hô Chi Minh Ville : entre grands programmes et micro-projets », *in* Franck CASTIGLIONI, Jean-Michel CUSSET, Patrick GUBRY, Thi Thiêng NGUYÊN et Thuy Huong PHAM (dir.), *La ville vietnamienne en transition*, Karthala, 2006, pp. 111-140.

CAUCHETIER Raymond, *Saigon*, Paris, Éditions Albin Michel, 1955, 96 p.

CENTRAL POPULATION AND HOUSING CENSUS STEERING COMMITTEE, *The 2009 Vietnam Population and Housing Census, Completed Results*, Hanoi, Statistical publishing house, 2010, 903 p.

CERISE Emmanuel, LANCRET Nathalie, MAXIMY René DE, PEYRONNIE Karine et SISOULATH Bounleuam, *Projets de voirie et recompositions urbaines à Vientiane et Hanoi*, Paris, Gemdev, Isted, coll. « Programme de Recherche Urbaine pour le Développement », n° 28, 2004, 150 p.

CERTEAU, DE Michel, GIARD Luce et MAYOL Pierre, *L'invention du quotidien. 1 Arts de Faire*, Paris, Galimard, [1ère éd.1980] 1994, vol. 2/1, 349 p.

CERTEAU, DE Michel, GIARD Luce et MAYOL Pierre, *L'invention du quotidien. 2 Habiter, cuisiner*, Paris, Galimard, [1ère éd.1980] 1994, vol. 2/2, 415 p.

CHARMES Éric, « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, 2005, vol. 4, nº 122, pp. 115-135.

CHARMES Éric, « La trame viaire périurbaine de Bangkok face aux théories dominantes de l'action collective », *Autrepart*, 2002, nº 21, pp. 17-26.

CHARMES Éric, *Impasses et voies traversantes : formation et transformations de l'espace viaire en périphérie de Bangkok*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 2000, 361 p.

CHARMES Éric, SANDER Agnès et DUPUY Gabriel (dir.), « La rue, entre réseaux et territoires », *Flux*, 2007 2006, vol. 66-67, nº 2006/4-2007/1, p. 184.

CHEN Yu et HENG Chye Kiang, « Avenue Praia Grande. A record of Portugese Ambition and Nostalgia », *in* Chye Kiang HENG, Boon Liang LOW et Limin HEE (dir.), *On Asian Streets and Public Space*, Singapour, Ridge Books, National University of Singapore, 2010, pp. 3-24.

CHENG Anne, *Histoire de la pensée chinoise*, Paris, Éditions du Seuil, [1ère éd. 1997] 2002, 696 p.

CHENG Anne, « La notion d'espace dans la pensée traditionnelle chinoise », *in* Flora BLANCHON (dir.), *Asie : Aménager l'espace*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1993, pp. 33-43.

CHINNAPONG Pornpan, « Bangkok's Sanam Luang (The Royal Ground). From a Historic Plaza to a Civic Space », *in* K.C. HO et Giok Ling OOI (dir.), *Globalization, the City and Civil Society in Pacific Asia*, Londres, New York, Routledge, 2008, pp. 254-267.

CHIVALLON Christine, MARME Nathalie et PROST Dominique, « Artefact de lieu et urbanité, le centre commercial interrogé », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1997, nº 78, pp. 28-37.

CHOAY Françoise, « Préface », *in* Jean-Loup GOURDON (dir.), *La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine*., La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2001, pp. 7-10.

CHOAY Françoise, « De la ville à l'urbain », *Urbanisme*, 1999, nº 309, pp. 6-9.

CLAVAL Paul, *La logique des villes : essai d'urbanologie*, Paris, LITEC, coll. « Géographie économique et sociale », 1981, 633 p.

CLÉMENT Pierre, « Les leçons de Hanoi », *in* Pierre CLÉMENT et Nathalie LANCRET (dir.), *Hanoi, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, coll. « Les cahiers de l'Ipraus », 2001, pp. 9-16.

CLÉMENT Pierre, « Chine : Formes de villes et formation des quartiers », *Les cahiers de la recherche architecturale*, 1995, nº 35-36, pp. 173-190.

CLÉMENT Pierre et LANCRET Nathalie (dir.), *Hanoi, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, coll. « Les cahiers de l'Ipraus », 2001, 351 p.

CLÉMENT Pierre et SARAYATH Chayphet, « Les typologies architecturales », *in* Sophie CLÉMENT-CHARPENTIER, Pierre CLÉMENT, Charles GOLDBLUM, Bounleuam SISOULATH et Christian (1942- TAILLARD (dir.), *Vientiane, architectures d'une capitale : traces, formes, structures, projets*, Paris, Éditions Recherches / Ipraus, 2010, pp. 151-185.

CLÉMENT Sophie, CLÉMENT Pierre et SHIN Yong-Hak, *Architecture du paysage en Extrême-Orient*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, coll. « Collection Architecture », 1987, 239 p.

CLÉMENT-CHARPENTIER Sophie, « Les premières décennies de Vientiane à l'époque coloniale d'après les plans et les textes », *in* Sophie CLÉMENT-CHARPENTIER, Pierre CLÉMENT, Charles GOLDBLUM, Bounleuam SISOULATH et Christian (1942- TAILLARD (dir.), *Vientiane, architectures d'une capitale : traces, formes, structures, projets*, Éditions Recherches / Ipraus., Paris, 77-111, 2010.

CLÉMENT-CHARPENTIER Sophie, « Tissus et tracés urbains à Bangkok et Chiengmai », *Les cahiers de la recherche architecturale*, 1995, n° 35-36, pp. 107-120.

CLÉMENT-CHARPENTIER Sophie et JINTAVORN Kunwadee, « Chiengmai, sept siècles de tradition urbaine », *Archipel*, 1989, vol. 37, n° 1, pp. 219-246.

CLING Jean-Pierre, NGUYEN THI Thu Huyen, NGUYEN HUU Chi, PHAN THI Ngoc Trâm, RAZAFINDRAKOTO Mireille et ROUBAUD François, *The Informal Sector in Vietnam, a Focus on Hanoi and Ho Chi Minh City*, Hanoi, Thê Gioi Editions, 2010, 248 p.

CODY Jeffrey W., « Modernité et post-modernité ou comment dépasser la nostalgie : Les hôtels Mandarin Oriental et Peninsula à Hong Kong », *in* Thierry SANJUAN (dir.), *Les grands hôtels en Asie : modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, pp. 141-166.

COLLIOT Etienne et HO Van Ngan, « Le marché financier : complémentarité entre une banque d'Etat et un projet de crédit décentralisé, dans la plaine des Joncs au sud du Vietnam », *Cahiers Agricultures*, 1997, vol. 6, n° 5, pp. 59-65.

COMBY Joseph et RENARD Vincent, *Les politiques foncières*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », n° 3143, 1996, 126 p.

COYAUD Maurice et BERGÈS Eugène (dir.), *Cris des rues au Viêt-Nam : haiku*, Paris, Pour l'analyse du folklore, 1980, 56 p.

CUSSET Jean Michel, « Expertise étrangère et expertise locale : le cas des villes au Viêt-Nam », *Géocarrefour*, 2008, vol. 80, n° 3, coll. « Expertises nomades », pp. 227-235.

CYBRIWSKY Roman, *Tokyo, the Shogun's City at the Twenty-first Century*, Chichester, J. Wiley & Sons, 1998, 260 p.

D

DAO Quang Vinh, « Le rôle de la rue comme générateur de l'urbain à Ha Nôi, Viêt Nam », *in* Yona JÉBRAK et Barbara JULIEN (dir.), *Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, Québec, Éditions MultiMondes, 2008, pp. 111-134.

DAPICE David, GOMEZ-IBANEZ Jose A. et NGUYÊN XUAN Thanh, *Ho Chi Minh City: The Challenges of Growth*, Ho Chi Minh City, UNDP - Harvard Kennedy School, 2010, 29 p.

DAVID Jean-Claude, « Espace public au Moyen-Orient et dans le monde arabe, entre urbanisme et pratiques citadines », *Géocarrefour*, 2002, vol. 77, n° 3, pp. 219-224.

DECROLY Jean-Michel, DESSOUROUX Christian et CRIEKINGEN Mathieu VAN (dir.), « Privatisation of Urban Spaces in Contemporary European Cities », *Belgeo, Revue belge de géographie*, 2003, vol. 1, p. 113.

DINH Thi Bich Loan et HENAFF Nolwen, « La qualité de l'éducation dans la commune de Suoi Tan, district de Dien Khanh », *in* Nolwen HENAFF et Thuan TRAN THI KIM (dir.), *Recherche sur la qualité de l'éducation dans la province de Khanh Hoa, Viet-nam*, Phnom Penh, Aide et Action, 2008, pp. 91-168.

ĐINH XUÂN Lâm, « De la conquête française à 1930 », *Études Vietnamiennes, Saigon (I) des origines à 1945*, 1976, nº 45, pp. 33-61.

DO Tess et TARR Carrie, « Outsider and Insider Views of Saigon/Ho Chi Minh City: The Lover/L'Amant, Cyclo/Xích lô, Collective Flat/Chung cu and Bargirls/Gái nhay », *Singapore Journal of Tropical Geography*, 2008, nº 29, pp. 55-67.

DOLINSKI Michel, « Évolution identitaire au sein de la communauté Hoa du Viêt Nam de 1975 à nos jours », *in Dynamiques identitaires en Asie et dans le Pacifique*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, p. 208.

DORIER-APPRILL Elisabeth et GERVAIS-LAMBONY Philippe (dir.), *Vies citadines*, Paris, Belin, 2007, 267 p.

DORLÉANS Bernard, *Étude géographique de trois kampung à Djakarta*, Paris, Département de géographie de l'Université de Paris-Sorbonne, 1976, 126 p.

DOUAY Nicolas, « Quand l'émergence de la société civile change le modèle de régulation foncière hongkongais », *Tiers Monde*, 2011, vol. 2, nº 206, pp. 115-138.

DOUAY Nicolas, « La remise en cause du modèle d'urbanisme hongkongais par l'émergence d'une approche collaborative de la planification », *Perspectives chinoises*, 2010, vol. 1, pp. 109-123.

DOUGLASS Mike, « Globalization, Intercity Competition and the Rise of Civil Society: Towards Livable Cities in Pacific Asia », *Asian Journal of Social Science*, 2002, vol. 30, nº 1, pp. 129-149.

DOUGLASS Mike, HO Kong-Chong et OOI Giok Ling (dir.), *Globalization, the City and Civil Society in Pacific Asia: the Social Production of Civic Spaces*, Londres, New York, Routledge, 2008, 293 p.

DOUGLASS Mike et HUANG Liling, « Globalising the City in Southeast Asia: Utopia on the Urban Edge – The Case of Phu My Hung, Saigon », *International Journal of Asia-Pacific Studies*, 2007, vol. 3, nº 2, pp. 1-42.

DRUMMOND Lisa, « Middle Class Landscapes in a Transforming City: Hanoi in the 21st Century », *in* Van NGUYEN-MARSHALL, Lisa DRUMMOND et Danièle BÉLANGER (dir.), *The Reinvention of Distinction. Modernity and the Middle Class in Urban Vietnam*, Dordrecht, Springer, 2012, pp. 79-93.

DRUMMOND Lisa Barbara Welch, « Street Scenes: Practices of Public and Private Space in Urban Vietnam », *Urban Studies*, 2000, vol. 37, nº 12, pp. 2377-2391.

DRUMMOND Lisa Barbara Welch et THOMAS Mandy (dir.), *Consuming Urban Culture in Contemporary Vietnam*, Londres, Routledge Curzon, 2003, 248 p.

DRUMMOND Lisa et NGUYEN Thi Liên, « Uses and Understandings of Public Space Among Young People in Hanoi, Vietnam », *in* Michael DOUGLASS et Amrita DANIERE (dir.), *The Politics of Civic Space in Asia: Building Urban Communities*, Londres, Routlegde, 2008, pp. 175-196.

DUBOIS-TAINE Geneviève et CHALAS Yves, *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, coll. « Monde en cours », 1997, 285 p.

DULAU Robert, *Habiter en Pays tamoul*, Paris, Montréal, L'Harmattan, 1999, 300 p.

DUMARÇAY Jacques, *L'architecture et ses modèles en Asie du Sud-Est*, Paris, Librairie Oriens, 1998, 131 p.

DUMASY François, « Repenser l'histoire urbaine de la colonisation. Quelques réflexions pour une approche sociale des formes dans le cas maghrébin », *in* Pierre Robert BADUEL (dir.), *Chantiers et défis de la recherche sur le Maghreb contemporain*, Karthala, IRMC., Paris, Tunis, 2009, pp. 265-287.

DUMASY François (1974-), *Ordonner et bâtir : construction de l'espace urbain et ordre colonial à Tripoli pendant la colonisation italienne, 1911-1940*, thèse de doctorat en histoire, Université de Provence, Aix-en-Provence, Marseille, 2006, 879 p.

DURAS Marguerite, *L'amant*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1984, 142 p.

DURAS Marguerite, *Un barrage contre le Pacifique*, Paris, Gallimard, 1968, 320 p.

E

EARL Catherine, « Vietnam's « Informal Public » Spaces: Belonging and Social Distance in Post-reform Hồ Chí Minh City », *Journal of Vietnamese Studies*, 2010, vol. 5, n° 1, pp. 86-124.

ELIAS Norbert, *La société des individus*, Paris, Fayard, 1991, 301 p.

ELIAS Norbert, « Foreword : Towards a Theory of Communities », *in* Colin BELL et Howard NEWBY (dir.), *The Sociology of Community : a Selection of Readings*, Londres, Frank Cass and Co, 1974, pp. ix-xli.

ERKIP Feyzan, « The Shopping Mall as an Emergent Public Space in Turkey », *Environment and Planning*, 2003, vol. 35, n° 6, pp. 1073-1093.

EVERS Hans-Dieter et KORFF Rüdiger, *Southeast Asian Urbanism: the Meaning and Power of Social Space*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 2000, 268 p.

F

FANCHETTE Sylvie, « Craft Villages in the Red River Delta (Vietnam): Periodization, Spatialization, Specializations », *in* filippo ARFINI, Maria Cecilia MANCINI et Michele DONATI (dir.), *Local Agri-food Systems in a Global World. Market, Social and Environmental Challenges*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 2012, pp. 259-278.

FANCHETTE Sylvie et THE Anh DAO, « L'extension de Hà Nôi et les défis pour les périphéries urbaines », *GrafiGéo*, 2012, n° 34, pp. 93-106.

FAUVEAUD Gabriel, *Produire la ville en Asie du Sud-Est : les stratégies socio-spatiales des acteurs immobiliers à Phnom Penh, Cambodge*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2013, 489 p.

FISCHER Claude, « The Subcultural Theory of Urbanism: A Twentieth-Year Assessment », *American Journal of Sociology*, 1995, vol. 101, n° 3, pp. 543-577.

FISCHER Claude, « Toward a Subcultural Theory of Urbanism », *American Journal of Sociology*, 1975, vol. 80, n° 6, pp. 1319-1341.

FLEURY Antoine, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2007, 685 p.

FLEURY Antoine, « Espace public », *Hypergéo, Encyclopédie électronique*, 2004, [http://www.hypergeo.eu/spip.php?article482].

FLORIDA Richard, *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, New York, Basic Books, 2002, 404 p.

FONTANEL Alain, « Les fonctionnaires au Viêt Nam : une classe sociale en transition », *Raisons politiques*, 2001, vol. 3, n° 3, pp. 55-65.

FOUCAULT Michel, *Dits et écrits (1980-1988)*, Paris, Gallimard, 1994, vol. 4, 901 p.

FOURCHARD Laurent, GOERG Odile et GOMEZ-PEREZ Muriel (dir.), *Lieux de sociabilité urbaine en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2009, 610 p.

FRANCK Manuelle, GOLDBLUM Charles et TAILLARD Christian (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, 308 p.

FREEMAN Donald B., « Doi Moi Policy and the Small-Enterprise Boom in Ho Chi Minh City, Vietnam », *Geographical Review*, 1996, vol. 86, n° 2, pp. 178-197.

FUJITSUKA Yoshihiro, « Gentrification and Neighbourhood Dynamics in Japan: the Case of Kyoto », *in* Rowland ATKINSON et Gary BRIDGE (dir.), *Gentrification in a Global Context, the new Urban Colonialism*, Londres, New York, Routledge, 2005, pp. 137-150.

G

GAILLARD Marie-Noël et NIEBUDEK Jean, *Hô Chi Minh-Ville, la spontané et la ville planifiée. Approche morphologique et typologique*, mémoire de fin d'études, École d'Architecture de Versailles, Paris, 1995, 219 p.

GAINSBOROUGH Martin, *Vietnam: Rethinking the State*, Londres, New York, Zed Books Ltd., 2010, 256 p.

GED Françoise, « Urbanité, modernité et permanence du grand hôtel shanghaien », *in* Thierry SANJUAN (dir.), *Les grands hôtels en Asie : modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, pp. 121-140.

GED Françoise, *Shanghai : portrait de ville*, Paris, Institut français d'architecture, 2000, 64 p.

GÉDÉON Laurent, *Les Hoa au Viet-Nam*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris VIII, Paris, 1999, 480 p.

GELÉZEAU Valérie, « Des "villages de la Lune" rénovés à Séoul », *Espace géographique*, 1997, vol. 26, n° 1, pp. 1-11.

GELÉZEAU Valérie, *La rue à Séoul : paysages et pratiques quotidiennes d'un espace ouvert urbain*, Mémoire de maîtrise en géographie, Université Paris IV, Paris, 1990, 134 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 2001, 265 p.

GIBERT Marie, « Déplacements forcés et renouvellement urbain à Hồ Chí Minh Ville », *L'Espace politique*, 2014, vol. 22, n° 1.

GIBERT Marie, « The Village in the MEGA City », *in* Michael WAIBEL et Henning HILBERT (dir.), *TP. Hồ Chí Minh: MEGA City Photo Book*, Ho Chi Minh Ville, Times Publishing House, 2014, pp. 146-167.

GIBERT Marie, « Stadtwandel in Ho Chi Minh City, Ein Blick in die Nachbarschaften », *in* Michael WAIBEL (dir.), *Ho Chi Minh Mega City*, Berlin, Regiospectra, 2013, pp. 123-150.

GIRAN Paul, *Magie et religion annamites : Introduction à une philosophie de la civilisation du peuple d'Annam*, Paris, A. Challlamel, 1912, 449 p.

GLASS Ruth, *London: Aspects of Change*, Londres, Macgibbon & Kee, 1964, 342 p.

GOFFMAN Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2, Les relations en public*, traduit par Alain KIHM, Paris, Éditions de minuit, coll. « Le Sens commun », 1973, 371 p.

GOH Daniel P.S. et BUNNELL Tim, « Recentering Southeast Asian Cities », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2013, vol. 37, nº 3, pp. 825-833.

GOIX Renaud LE, *Les « gated communities » aux Etats-Unis : morceaux de villes ou territoires à part entière ?*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2003, 491 p.

GOIX Renaud LE et LOUDIER-MALGOUYRES Céline, « La production privée des espaces publics. Centres-villes fragmentés et quartiers réservés aux États-Unis », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2005, nº 99, pp. 28-38.

GOLDBLUM Charles, « Situations infralégales dans la métropolisation », *Urbanisme*, 2001, nº 318, pp. 80-83.

GOLDBLUM Charles, « Figures pionnières de la ville sino-coloniale en Asie du Sud-Est », *Les cahiers de la recherche architecturale*, 1995, nº 35-36, pp. 121-140.

GOLDBLUM Charles, « Compartiments chinois et Chinatowns du Nanyang (Asie du Sud-Est) », *in* Jean-Claude CROIZÉ, Jean-Pierre FREY et Pierre PINON (dir.), *Recherches sur la typologie et les types architecturaux*, Paris, L'Harmattan, 1991, pp. 179-184.

GOLDBLUM Charles, *Métropoles de l'Asie du Sud-Est : stratégies urbaines et politiques du logement*, Paris, L'Harmattan, 1988, 276 p.

GOLDBLUM Charles, « Singapour (1819-1986) : émergence de la ville moderne et mythe rural », *Archipel*, 1988, vol. 36, nº 1, pp. 227-270.

GOLDBLUM Charles, *Compartiments chinois et chinatowns, matrices de la ville « moderne » en Asie du Sud-Est, Éléments de structuration de l'espace urbain en Asie du Sud-Est: architecture urbaine et formations spatiales*, Paris, Ecole d'architecture de Paris-Villemin, 1985.

GOODMAN Allan E. et FRANKS Lawrence M., « The Dynamics of Migrations to Saigon, 1964-1972 », *Pacific Affairs*, 1975, vol. 48, nº 2, pp. 199-214.

GOODMAN Allan E. et FRANKS Lawrence M., *Between War and Peace: A Profile of Migrants to Saigon*, New York, The Asia Society, 1974, 62 p.

GOOSSAERT Vincent, *Dans les temples de la chine. Histoire des cultes, vies des communautés.*, Paris, Albin Michel, 2000, 229 p.

GOSS Jon, « The « Magic of the Mall »: An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment », *Annals of the Association of American Geographers*, 1993, vol. 83, nº 1, pp. 18-47.

GOTO Kenta, « Starting Businesses Through Reciprocal Informal Subcontracting: Evidence from the Informal Garment Industry in Ho Chi Minh City », *Journal of International Development*, 2013, vol. 25, nº 4, pp. 562-582.

GOURDON Jean-Loup, *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2001, 285 p.

GRANGE Adrienne La et PRETORIUS Frederik, « State-led Gentrification in Hong Kong », *Urban Studies*, 2014.

GRANIÉ Marie-Axelle et AUBERLET Jean-Michel (dir.), *Le piéton : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche*, INRETS, 2010, 349 p.

GRUET Brice, *La rue à Rome, miroir de la ville : entre l'émotion et la norme*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris-Sorbonne, Paris, 2003, 618 p.

GUBRY Patrick, « Urbanization in southeast Asia: Research Ideas from the Experience of Vietnam », *in* Ton Nu QUYNH TRÂN, Fanny QUERTAMP NGUYEN, Claude DE MIRAS, Quang Vinh NGUYEN, Nam LE VAN et Hoang Truong TRUONG (dir.), *Trends of Urbanization and Suburbanization in Southeast Asia*, Ho Chi Minh Ville, Ho Chi Minh City General Publishing House, 2012, pp. 119-137.

GUBRY Patrick (dir.), *Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh-Ville et Hanoi, Vietnam. Synthèse des résultats*, Paris, Programme de recherche urbaine pour le développement, 2004, 7 p.

GUBRY Patrick et HÔ PHONG Linh LÊ, « Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh ville et Hanoi », *Tiers Monde*, 2010, vol. 1, nº 201, pp. 107-129.

GUBRY Patrick et HUONG Lê Thi, « Are the « left behind » Really Left? Shared Advantages in Rural-urban Migration from Mekong Delta to Ho Chi Minh City. », *Vietnam's Socio-Economic Development*, 2005, nº 44, pp. 54-70.

GUBRY Patrick, LÊ Thi Huong, NGUYÊN Thi Thiêng, PHAM Thuy Huong, TRÂN Thi Thanh Thuy et VU Hoang Ngân (dir.), *Bouger pour vivre mieux : les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi*, Hanoi, Éditions de l'Université nationale d'économie (NEU), 2008, 291 p.

GUBRY Patrick, SI ANH Truong, THI HONG Vu et HUGUET Jerrold W., *Ho Chi Minh Ville : de la migration à l'emploi*, Paris, CEPED, 1996, 52 p.

GUILLOT Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », *Géocarrefour*, 2006, vol. 80, pp. 171-181.

H

HÀ VAN Tân et NGUYỄN VAN Ku (dir.), *Đình Việt-Nam, Community Hall in Vietnam*, Ho Chi Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1998, 434 p.

HABERMAS Jürgen, *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society*, Cambridge, MIT Press, [1ère éd. 1978] 1989, 301 p.

HAERINGER Philippe (dir.), *La refondation mégapolitaine : une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome I, L'Eurasie post-communiste : Moscou, Shanghai, Hongkonk*, Paris La Défense, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 2002, 327 p.

HAERINGER Philippe, « Du saisissement de Moscou à la rage de Shanghaï. Deux sorties contrastées de l'ordre urbain communiste », *Diogène*, 1 juin 2001, vol. 194, nº 2, pp. 87-107.

HAGÈGE Cluade, « Espace et cognition à la lumière des choix faits par les langues humaines », *in* Alain BERTHOZ et Roland RECHT (dir.), *Les espaces de l'homme : symposium annuel*, Paris, Odile Jacob, 2005, pp. 241-252.

HAILLY Édouard DU, *La France en Cochinchine : les débuts d'une colonie*, Paris, Imprimeries P. Dupont, 1866, 36 p.

HALL Derek, HIRSCH Philip et LI Tania, *Powers of Exclusion: Land Dilemmas in Southeast Asia*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2011, 257 p.

HALLS-FRENCH Lilian, « Des villes », *in* Alain RUSCIO (dir.), *Vietnam, l'histoire, la terre, les hommes*, Paris, L'Harmattan, coll. « Péninsule Indochinoise », 1989, pp. 233-234.

HARDY Andrew, « Rules and Resources: Negotiating the Household Registration System in Vietnam under Reform », *Journal of Social Issues in Southeast Asia (SOJOURN)*, 2001, vol. 16, nº 2, pp. 187-212.

HARMS Erik, « Beauty as Control in the New Saigon: Eviction, New Urban Zones, and Atomized Dissent in a Southeast Asian City », *American Ethnologist*, 2012, vol. 39, nº 4, pp. 735-750.

HARMS Erik, *Saigon's Edge: On the Margins of Ho Chi Minh City*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2011, 320 p.

HARMS Erik, « Vietnam's Civilizing Process and the Retreat from the Street: A Turtle's Eye View From Ho Chi Minh City », *City & Society*, 2009, vol. 21, nº 2, pp. 182-206.

HARRIS Andrew, « The Metonymic Urbanism of Twenty-first-century Mumbai », *Urban Studies*, 2012, vol. 49, nº 13, pp. 2955-2973.

HAYTON Bill, *Vietnam : Rising Dragon*, New Haven and Londres, Yale University Press, 2010, 254 p.

HE Shenjing, « State-sponsored Gentrification Under Market Transition: The Case of Shanghai », *Urban Affairs Review*, 2007, vol. 43, nº 2, pp. 171-198.

HÉBRARD Ernest, « L'Urbanisme en Indochine », *in* Jean ROYER (dir.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. Tome premier : Communications et rapports du Congrès International de l'Urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, pp. 278-299.

HÉMERY Daniel, « L'Homme, un itinéraire vietnamien. Humanisme et sujet humain au XXe siècle », *Moussons*, 2009, nº 13-14, pp. 27-53.

HENG Chye Kiang et LOW Boon Liang (dir.), *On Asian Streets and Public Space: Selected Essays from Great Asian Streets Symposiums (GASS) 1 & 2*, Singapour, Ridge Books, National University of Singapore, 2010, 176 p.

HERBELIN Caroline, *Architecture et urbanisme en situation coloniale : le cas du Vietnam*, thèse de doctorat en histoire de l'art, Université Paris-Sorbonne, Paris, 2010, s.n. p.

HERBELIN Caroline, « Des HBM au Vietnam. La question du logement social en situation coloniale », *Moussons*, 2009, vol. 1-3, nº 13-14, pp. 123-146.

HIDAKA Tanya et TANAKA Mamoru, « Japonese Public Space as Defined by Event », *in* Pu MIAO (dir.), *Public Places in Asia Pacific cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, pp. 107-118.

HO CHI MINH CITY STATISTICAL OFFICE, *Statistical Year Book of Ho Chi Minh City*, Ho Chi Minh City, Statistical publishing house, 2010, 343 p.

HOGAN Trevor, BUNNELL Tim, POW Choon-Piew, PERMANASARI Eka et MORSHIDI Sirat, « Asian Urbanisms and the Privatization of Cities », *Cities*, 2012, vol. 29, nº 1, pp. 59-63.

HOU Jeffrey (dir.), *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*., Londres, New York, Routledge, 2010, 288 p.

HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, FLEURY Antoine, GELÉZEAU Valérie, HANCOCK Claire, SABATIER Bruno, SANJUAN Thierry et TEPPO Annika, *Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires*, Lyon, ACI Jeunes Chercheurs, coll. « ACI n°JC6029 - Rapport de fin de contrat », 2007, 282 p.

HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam et TEPPO Annika, « A Mall for all ? Race and Public Space in Post-apartheid Cape Town », *Cultural Geographies*, 2009, vol. 16, nº 3, pp. 351-379.

HOWELL Philip, « Public Space and Public Sphere: Political Theory and the Historical Geography of Modernity », *Environment and Planning*, 1993, vol. 11, nº 3, pp. 303-322.

HUANG Hai Jing, LI Ling et WANG Heng Xu, « On the Reconstruction of Historic Blocks and Inheritance of Urban Culture: on Reconstruction of Shanghai Xintiandi », *Advanced Materials Research*, 2011, vol. 374-377, pp. 2139-2142.

HUI Desmond et TOO Ken, « The Royal Road Revisited: On Transformation of Queen's Road in Hong Kong », *in* Chye Kiang HENG, Boon Liang LOW et Limin HEE (dir.), *On Asian Streets and Public Space*, Singapour, Ridge Books, National University of Singapore, 2010, pp. 51-60.

HUON DE KERMADEC Jean-Michel, *Cholon, ville chinoise*, Saigon, Société Asiatique d'Éditions, 1955, 143 p.

HUYNH Chau, ECKERT Ronald, MAIKÄMPER Moritz, HORST Barbara et SCHWARTZE Frank, *Adapt Ho Chi Minh City: Handbook on Climate Change Adapted Urban Planning and Design*, Cottbus, Brandenburg University of Technology Cottbus, 2013, 118 p.

HUỲNH NGỌC Trang, TRƯƠNG NGỌC Tường, PHẠM ĐẠI Phúc et ĐỖ VÂN Anh, *Sài Gòn Gia Định xưa* [Sài Gòn Gia Định autrefois], Ho Chi Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1996, 174 p.

J

JACOBS Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Book, 1961, 459 p.

JACQ-HERGOUALC'H Michel, « La cité d'Ayutthaya à son apogée », *in* Flora BLANCHON (dir.), *Asie: Aménager l'espace*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, coll. « Asies », 1993, pp. 149-165.

JACQUET Benoît, « Dans les secrets du pavillon de thé, d'hier et d'aujourd'hui », *Sigila*, 2011, nº 28, pp. 91-104.

JANIN Pierre, « Une géographie sociale de la rue africaine (Bouaké, Côte d'Ivoire) », *Politique Africaine*, 2001, vol. 82, pp. 177-189.

JÉBRAK Yona et JULIEN Barbara (dir.), *Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, Québec, Éditions MultiMondes, coll. « Cahiers de l'Institut du patrimoine de l'UQAM », n° 3, 2008, 187 p.

JINNAI Hidenobu, « The Waterfront as a Public Space in Tokyo », *in* Pu MIAO (dir.), *Public Places in Asia Pacific Cities : Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, pp. 49-70.

JOSEPH Isaac, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1998, 209 p.

JOSEPH Isaac, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, 1984, 146 p.

JOSEPH Isaac et JEANNOT Gilles (dir.), *Métiers du public : les compétences de l'agent et l'espace de l'usager*, Paris, CNRS Éditions, 1995, 345 p.

K

KERKVLIET Benedict, HENG Russel et KOH David W.H. (dir.), *Getting Organized in Vietnam: Moving In and Around the Socialist State*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 2003, 278 p.

KERKVLIET Benedict J et MARR David G (dir.), *Beyond Hanoi: Local Government in Vietnam*, Singapour, ISEAS Publications, 2004, 359 p.

KHANH Chi et TRAN Ho, « Le « cercle européen » depuis la libération », *Vietnam*, 1978, n° 232, p. np.

KHAWATMI Asma, « Le compartiment à Hanoi : structure/usage/temporalité », *in* Pierre CLÉMENT et Nathalie LANCRET (dir.), *Hanoi, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, 2001, pp. 285-296.

KIM Annette M., « The Mixed-Use Sidewalk: Vending and Property Rights in Public Space », *Journal of the American Planning Association*, 2012, vol. 78, n° 3, pp. 225-238.

KING Victor T., « The Middle Class in Southeast Asia: Diversities, Identities, Comparisons and The Vietnamese Case », *International Journal of Asia-Pacific Studies*, 2008, vol. 4, n° 2, pp. 73-109.

KINOSHITA Hikaru, « The Street Market as an Urban Facility in Hong Kong », *in* Pu MIAO (dir.), *Public Places in Asia Pacific cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, pp. 71-86.

KLEIN Jean-François, « Lobby colonial », *in* Jean-Claude DAUMAS (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris, Flammarion, 2010, pp. 1205-1211.

KOH David W.H., « The Pavement as Civic Space: History and Dynamics in the City of Hanoi. », *in* Michael DOUGLASS, K.C. HO et Giok Ling OOI (dir.), *Globalization, the City and Civil Society in Pacific Asia*, Londres, New York, Routledge, 2008, pp. 145-174.

KOH David W.H., *Wards of Hanoi*, Singapour, Institute of Southeast Asian studies, 2006, 315 p.

KOH David W.H., « Illegal Construction in Hanoi and Hanoi's Wards », *European Journal of East Asian Studies*, 2004, vol. 3, n° 2, pp. 337-369.

KOH David W.H., « Urban Government: Ward-level Adminsitration in Hanoi », *in* Benedict J. KERKVLIET et David G. MARR (dir.), *Beyonh Hanoi, Local Government in Vietnam*, Singapour, ISEAS Publications, 2004, pp. 197-228.

KOOLHAAS Rem, *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*, traduit par Daniel AGACINSKI, Paris, Éditions Payot & Rivages, [1ère éd. 1995] 2011, 121 p.

KOOLHAAS Rem, MAU Bruce et OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE, *Small, Medium, Large, Extra-Large*, New York, Monacelli Press, 1995, 1376 p.

KURFÜRST Sandra, *Redefining Public Space in Hanoi: Places, Practices and Meaning*, Münster, LIT Verlag, 2013, 185 p.

L

LABBÉ Danielle, *Facing the Urban Transition in Hanoi: Recent Urban Planning Issues and Initiatives*, Montréal, Institut National de la Recherche Scientifique-Urbanisation Centre de Documentation, 2010, 46 p.

LABBÉ Danielle et MUSIL Clément, « L'extension des limites administratives de Hanoi : un exercice de recomposition territoriale en tension », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2011, document 546, coll. « Aménagement, Urbanisme ».

LACOSTE Yves, « Ho Chi Minh Ville et les problèmes nouveaux du Vietnam », *Hérodote*, 1981, nº 21, pp. 31-67.

LAFARGUE Jérôme, « La rue africaine en mouvement: politique et action collective », *Politique Africaine*, 1996, nº 63, pp. 24-38.

LAHEURTE Marielle, « La cité impériale de Huê au Vietnam », *in* Flora BLANCHON (dir.), *Asie: Aménager l'espace*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, coll. « Asies », 1993, pp. 139-147.

LAHIRE Bernard, *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris, Nathan, 1998, 271 p.

LAINEZ Nicolas, « Unveiling the Invisible. Representing Transitioning Urban Space in Vietnam. », *EspacesTemps.net*, 2012.

LAINEZ Nicolas, *Mobilité prostitutionnelle et représentations : Le cas des prostituées vietnamiennes d'An Giang vers le Cambodge*, Bangkok, Irasec, coll. « Les notes de l'Irasec », n° 7, 2010, 35 p.

LANCRET Nathalie, « Inventaire des plans de villes d'Asie du Sud-Est », *in* Nathalie LANCRET et Pierre CLÉMENT (dir.), *Hanoi, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, coll. « Les cahiers de l'Ipraus », 2001, pp. 53-56.

LANCRET Nathalie, « Le représentation de l'espace urbain en Asie du Sud-Est », *in* Pierre CLÉMENT et nathalie LANCRET (dir.), *Hanoi, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, 2001, pp. 73-88.

LANCRET Nathalie, « Badung, un royaume agraire du pasisir balinais », *in* Flora BLANCHON (dir.), *Asie: Aménager l'espace*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, coll. « Asies », 1993, pp. 75-88.

LANDMAN Karina, « Privatising Public Space in Post-apartheid South African Cities Through Neighbourhood Enclosures », *GeoJournal*, 2006, vol. 66, nº 1-2, pp. 133-146.

LANG Michael H., « Locational Components of Urban and Regional Public Policy in Postwar Vietnam: The Case of Ho Chi Minh City (Saigon) », *GeoJournal*, 1980, vol. 4, nº 1, pp. 13-18.

LANGE Marie-France et HENAFF Nolwen, « Accès à l'éducation et pauvreté au Viêt-nam », *Raisons éducatives*, 2010, vol. 2010, pp. 249-277.

LAO SHE, *Quatre générations sous un même toit. Tôme II : Survivre à tout prix*, traduit par Chantal ANDRO, Paris, Gallimard, Mercure de France, coll. « Collection Folio », 2000, 740 p.

LAO SHE, *Quatre générations sous un même toit. Tôme III : La famine*, traduit par Chantal ANDRO, Paris, Gallimard,, 2000, 341 p.

LAO SHE, *Quatre générations sous un même toit. Tôme I*, traduit par Jingyi XIAO, Paris, Gallimard, Mercure de France, coll. « Collection Folio », 1998, 702 p.

LATOUR Bruno, *Nous n'avons jamais été modernes : essai d'anthropologie symétrique*, Paris, La Découverte, 1991, 210 p.

LAURANS Valérie, « Shanghai : l'argument du confort pour déplacer les résidents urbains », *Perspectives chinoises*, 2005, nº 87.

LEE Hee-Kyung, *Les arts de la rue en France : 1968-2005 : étude socio-historique*, thèse de doctorat en sociologie, Université Paris VIII, Paris, 2009, 422 p.

LEFEBVRE Henri, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 1974, 485 p.

LEGRAND Benoît, *Quelles solutions pour un développement urbain durable à Ho Chi Minh Ville et dans les autres mégalopoles d'Asie Pacifique ?*, these de doctorat en sciences appliquées, Université catholique de Louvain, Louvain, 2008.

LEHMAN-FRISCH Sonia, *La rue commerçante dans l'expérience urbaine aux États-Unis : transformation et renouveau des quartiers de San Francisco (1950-2000)*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris X Nanterre, Nanterre, 2001, 619 p.

LEHMAN-FRISCH Sonia, BERRY-CHIKHAOUI Isabelle, CAPRON Guénola et VIDAL Dominique, « Voisiner », *in* Elisabeth DORIER-APPRILL et Philippe GERVAIS-LAMBONY (dir.), *Vies citadines*, Paris, Belin, 2007, pp. 59-80.

LEJEUNE Camille, *Régime de la propriété foncière en pays annamite*, thèse pour le doctorat de la faculté de droit de l'Université de Paris, Paris, impr. de H. Jouve, 1904, 152 p.

LELART Michel, *La microfinance au Vietnam : situation et enjeux*, Orléans, Laboratoire d'économie d'Orléans, coll. « Document de Recherche », n° 29, 2007, 18 p.

LEMARCHAND Nathalie, *Géographie du commerce et de la consommation : les territoires du commerce distractif*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris IV, Paris, 2008, vol.1, 220 p.

LEMÉNOREL Alain (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, 1997, 469 p.

LEMIRE Charles, *L'Indo-Chine : Cochinchine française royaume de Cambodge, royaume d'Annam, et Tonkin*, Paris, Challamel ainé, 1887, 414 p.

LEVEAU Arnaud, *Le destin des fils du dragon : l'influence de la communauté chinoise au Viêt Nam et en Thaïlande*, L'Harmattan, 2003, 308 p.

LÉVY Bertrand, *La territorialité vécue : l'exemple du quartier*, Colloque « La territorialité, une notion à construire », en hommage au Professeur Claude Raffestin, Penthes, 2001.

LÉVY Jacques, « Rue », *in Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, pp. 806-807.

LEY David, « Artists, Aestheticisation and the Field of Gentrification », *Urban Studies*, 2003, vol. 40, nº 12, pp. 2527-2544.

LIEBER Marylène, *Genre, violences et espaces publics : la vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. « Collection académique », 2008, 324 p.

LIM Merlyna, « Transient Civic Space in Jakarta Metropolis », *in* Mike DOUGLASS, K.C. HO et Giok Ling OOI (dir.), *Globalization, the City and Civil Society in Pacific Asia*, Londres, New York, Routledge, 2008, pp. 211-230.

LIPSKY Michael, *Street-Level Bureaucracy: Dilemmas of the Individual in Public Services*, New York, Russell Sage Foundation, 2010, 275 p.

LIPSKY Michael, « Les agents de base », *in* Isaac JOSEPH et Gilles JEANNOT (dir.), *Métiers du public: les compétences de l'agent et l'espace de l'usager*, Paris, CNRS éditions, 1995, pp. 195-220.

LOMBARD Denys, « À propos de l'histoire des villes d'Asie du Sud-Est. Nouvelles considérations », *Les cahiers de la recherche architecturale*, 1995, n° 35-36, pp. 99-106.

LOMBARD Denys, « Les concepts d'espace et de temps dans l'archipel insulindien », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1986, vol. 41, n° 6, pp. 1385-1396.

LOMBARD Denys, « Pour une histoire des villes du Sud-Est asiatique », *Les Annales. Espace, Société, Culture*, 1970, n° 4, pp. 842-856.

LONDRES Albert, *La Chine en folie*, 2011e éd., Paris, Albin Michel, 1925, 252 p.

LU Ai-ling, *Formation et développement du théâtre de rue et de plein air - de la Chine à Taiwan : historique et analyse*, thèse de doctorat en études théâtrales, Université Paris III, Paris, 2006, 504 p.

LUSSAULT Michel, « Espace public (I et II) », *in Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, pp. 333-340.

LUSSAULT Michel, « Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes », *in* Cynthia GHORRA-GOBIN (dir.), *Réinventer le sens de la ville, les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 2001, pp. 33-46.

LYNCH Kevin Andrew, *The Image of the City*, Cambridge, Massachussetts Institute of technology Press, [1ère éd. 1960] 1965, 194 p.

M

MAGNIEZ Bruno, *La Place du secteur informel dans l'économie brésilienne : une étude centrée sur le commerce de rue à João Pessoa*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université d'Amiens, Amiens, 2001, 658 p.

MAKI Fumihiko, *Investigations in Collective Form*, Washington, School of Architecture, Washington University, 1964, 104 p.

MALLERET Louis, « Éléments d'une monographie des anciennes fortifications et citadelles de Saigon », *Bulletin de la Société des Études Indochinoises*, 1936, pp. 9-16.

MANGIN David et PANERAI Philippe, *Le temps de la ville, l'économie raisonnée des tracés urbains*, Versailles, École d'architecture de Versailles, LADRHAUS, 1988, 242 p.

MARGONSTERN David, « Qui paie quoi en matière de transports urbains ? Le cas de Ho Chi Minh Ville », *in CODATU XIII: Les défis du développement durable des transports dans les villes des pays en développement : les bonnes solutions*, Ho Chi Minh Ville, Codatu, Région Rhône-Alpes, 2008, p. 82.

MARTINIE Jacques, *Paillotes et villages de paillotes de la région Saigon-Cholon*, Saigon, Imprimerie S.I.L.I, 1948, 12 p.

MARX Karl, *Le Capital, critique de l'économie politique, tome 3 : le procès de la production du Capital*, Paris, Messidor, 1894.

MẬU Hãn LÊ (dir.), *Đại cương lịch sử Việt-Nam, Tập III : Sài Gòn dưới thời Mỹ* ngụy [Histoire du Vietnam, tôme 3 : Saigon pendant la période américaine], Ho Chi Minh Ville, Giáo dục, 1998.

MCGEE Terence Gary, « The Emergence of « Desakota » Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », *in* Norton GINSBURG, Bruce M. KOPPEL et Terence Gary MCGEE (dir.), *The Extended Metropolis : Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, pp. 3-26.

MCGEE Terence Gary, *Dualism in the Asian city: the Implications for City and Regional Planning*, Hong Kong, Center of Asian Studies, University of Hong Kong, 1970, 47 p.

MELLAC Marie, FORTUNEL Frédéric et TRAN DAC Dan, *La réforme foncière au Vietnam, analyse des jeux d'acteurs et du processus de transformation des institutions aux échelons central et provincial*, Paris, Ades, AFD, 2010, 195 p.

MIAO Pu (dir.), *Public Places in Asia Pacific Cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, 391 p.

MICHAUX Henri, *Un barbare en Asie*, Paris, Gallimard, 1967, 232 p.

MICHON Perrine, « L'espace public des Docklands : quand le privé fait la ville », *Géocarrefour*, 2001, vol. 76, n° 1, pp. 31-38.

MOINE Nathalie, « Le système des passeports à l'époque stalinienne. De la purge des grandes villes au morcellement du territoire, 1932-1953 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2003, vol. 1, n° 50-1, pp. 145-169.

MOLES André, *Physique et technique du bruit*, Paris, Dunod, 1952, 156 p.

MONGIN Olivier, *La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « La Couleur des idées », 2005, 325 p.

MORELLE Marie, *La rue des enfants, les enfants de la rue : l'exemple de Yaoundé (Cameroun) et d'Antananarivo (Madagascar)*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2004, 496 p.

MOUDON Anne Vernez (dir.), *Public Streets for Public Use*, New York, Columbia Univ Press, 1991, 351 p.

MUSIL Clément, *La coopération urbaine et l'aide publique au développement à Hanoi : un appui à la fabrication de la ville par la structuration du réseau de transport métropolitain*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, Paris, 2013, 474 p.

MUSSAVU-MUSSAVU Judith, *Les enfants en situation de rue à Libreville au Gabon*, thèse de doctorat en sociologie, Université de Rouen, Rouen, 2009, 449 p.

N

NGO THI Thu Trang, *La modernité dans l'espace périurbain à Ho Chi Minh Ville. Cas d'étude : l'arondissement Binh Tân*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau, 2014, n.d. p.

NGỌC Trụ LÊ, *Tầm nguyên tự điển Việt Nam [Dictionnaire étymologique du vietnamien]*, Ho Chi Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1993, 857 p.

NGUYỄN CẨM DƯƠNG Ly, *Outils d'urbanisme et investissements immobiliers privés. Fabrication de l'espace central de Hô Chi Minh-ville*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, Paris, 2013, 486 p.

NGUYỄN ĐÌNH Đầu, *De Saigon à Ho Chi Minh Ville, 300 ans d'histoire*, Ho Chi Minh Ville, Service du cadastre de Ho Chi Minh Ville, édition science et technique, 1998, 187 p.

NGUYỄN ĐÌNH Tư, *Đường phố nội Thành phố Hồ Chí Minh* [Les rues intérieures de Hồ Chí Minh Ville], Ho Chi Minh Ville, Chi cục bản đồ khảo sát xây dựng và Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1993, 414 p.

NGUYỄN KHẮC Viện, *Histoire du Vietnam*, Paris, Éditions sociales, 1974, 288 p.

NGUYEN Laurence, « Le renouveau des projets urbains au Vietnam : exemples de réalisation à Hồ Chí Minh Ville », *in* Christophe GIRONDE et Jean-Luc MAURER (dir.), *Le Vietnam à l'aube du XXIème siècle, Bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Genève, Karthala - IUED - CRAM, 2004, pp. 257-276.

NGUYEN Laurence, « La production de la ville au Viêt-Nam », *Villes en parallèle*, 2001, n° 32-33-34, pp. 442-452.

NGUYEN Laurence, « Les architectes en chef de Hanoi et Ho Chi Minh Ville, entre autorités et marché », *Les Annales de la recherche urbaine*, 2000, n° 88, pp. 58-62.

NGUYEN Laurence, *Esquisse de la politique de modernisation et de développement urbain à Hanoi et à Ho Chi Minh-Ville (1986-1996)*, thèse de doctorat en urbanisme, Université Paris VIII, Paris, 1998, 563 p.

NGUYEN PHONG An, *Youth and the State in Contemporary Socialist Vietnam*, Lund, Centre for East and South-East Asian Studies Lund University, coll. « Working Papers in Contemporary Asian Studies », n° 16, 2005, 26 p.

NGUYEN QUOC Thong, « Histoire de Hanoi : la ville en ses quartiers », *in* Pierre CLÉMENT et Nathalie LANCRET (dir.), *Hanoi, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Éditions Recherches/Ipraus, 2001, pp. 17-28.

NGUYÊN THÁI Hàng, *Bài học rút ra từ giải pháp kiến nghị của tập đoàn Doxiadis cho sự phát triển Thành phố cực lớn Sài Gòn trước 1975* [Leçons tirées de la solution proposée par la firme Doxiadis pour le développement de la métropole de Saigon avant 1975], mémoire de Master en Urbanisme, Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville, Ho Chi Minh Ville, 2006.

NGUYỄN THỊ Hạnh, *La nature en ville, regards et attentes locaux des habitants d'Hô Chi Minh-Ville (Vietnam)*, thèse de doctorat en géographie et aménagement des territoires, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau, 2010, 236 p.

NGUYEN-MARSHALL Van, DRUMMOND Lisa B. Welch et BÉLANGER Danièle (dir.), *The Reinvention of Distinction. Modernity and the Middle Class in Urban Vietnam*, Dordrecht, Springer, 2012, 184 p.

O

ORCEL Gilles, *Vivre la rue*, thèse de doctorat en sociologie, Université Grenoble 2, Grenoble, 2004, 17 p.

OSMONT Annick, *La Banque mondiale et les villes : du développement à l'ajustement*, Paris, Karthala, 1995, 318 p.

OSMONT Annik, GOLDBLUM Charles, LANGUMIER Jean-François, LE BRIS Émile, DE MIRAS Claude et MUSIL Clément, *La gourvenance urbaine dans tous ses états, analyses et propositions du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine. Rapport de synthèse*, Paris, ministère des Affaires étrangères et européennes, Gemdev - Amodev, 2008, 79 p.

P

PADAWANGI Rita, MAROLT Peter et DOUGLASS Mike, « Insurgencies, Social Media and the Public City in Asia », *International Development Planning Review*, 2014, vol. 36, n° 1, pp. 3-13.

PAIRAUDEAU Natasha et TAINTURIER François, « De Saigon à Ho Chi Minh Ville: croissance et changement depuis 1945 », *in* Ninh LÊ QUANG et Stéphane DOVERT (dir.), *Saigon 1698-1998 : architectures, urbanisme*, Ho Chi Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1998, pp. 198-233.

PALLU DE LA BARRIÈRE Léopold, *La campagne de 1861 en Cochinchine*, Paris, Éditions de la *Revue des deux mondes*, 1862, 46 p.

PANDOLFI Laurent, « Prix fonciers au Viet-Nam : les paradoxes du socialisme de marché », *Études foncières*, 2001, n° 93, pp. 38-41.

PANDOLFI Laurent, *Une terre sans prix : réforme foncière et urbanisation au Viet-Nam*, thèse de doctorat en urbanisme, Université Paris VIII, Paris, 2001, 560 p.

PANERAI Philippe, DEMORGON Marcelle et DEPAULE Jean-Charles, *Analyse urbaine*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1999, 189 p.

PAPIN Philippe, *Viêt-Nam : parcours d'une nation*, Paris, La Documentation française, 2003, 207 p.

PAPIN Philippe, *Histoire de Hanoi*, Paris, Fayard, coll. « Histoire des grandes villes du monde », 2001, 404 p.

PAPIN Philippe, *Des "villages dans la ville" aux "villages urbains": l'espace et les formes du pouvoir à Ha-Noi de 1805 à 1940*, thèse de doctorat en histoire contemporaine, Université Paris 7, Paris, 1997.

PAPIN Philippe et PASSICOUSSET Laurent, *Vivre avec les Vietnamiens*, Paris, L'Archipel, 2010, 372 p.

PAQUOT Thierry, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 2009, 125 p.

PARK Yoon-Lin et KIM Jungyoon, « Gangnam Alternative Nature: The Experience of Nature without Parks », *in* William S.W. LIM (dir.), *Asian Alterity : with Special Reference to Architecture + Urbanism through the Lens of Cultural Studies*, Singapour, World scientific, 2008, pp. 58-67.

PÉDELAHORE DE LODDIS Christian, *L'angle de la ville : Hanoi, 1873-2006 : interactions architecturale et fabrique urbaine, formes et acteurs*, thèse de doctorat en architecture, Université Paris VIII, Paris, 2007, 302 p.

PÉDELAHORE DE LODDIS Christian, « Tribulations d'un modèle urbain dominé : le "compartiment vietnamien" », *Espaces et sociétés*, 2003, vol. 2-3, n° 113-114, pp. 91-108.

PÉDELAHORE DE LODDIS Christian, *Villes vietnamiennes I. Les éléments constitutifs de la ville de Hanoi*, École d'Architecture de Paris, Paris, 1983, 130 p.

PENG Ying-Li, *Urbanisme souterrain : étude de la rue commerciale souterraine à Tapei, Taïwan*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Paris-Sorbonne, Paris, 2004, 106 p.

PEREC Georges, *Espèces d'espaces*, 2000e éd., Paris, Éditions Galilée, 1974, 124 p.

PÉREZ LÓPEZ Ruth, *Vivre ou survivre ? : Pour une analyse des modes d'adaptation et d'intégration des enfants/jeunes de la rue à la ville de Mexico*, thèse de doctorat en ethnologie, Université Lille 1, Lille, 2006, 398 p.

PEYVEL Emmanuelle et GIBERT Marie, « Đi chới đi ! Entre public et privé, une approche socio-spatiale des pratiques de loisirs à Hồ Chí Minh Ville », *EchoGéo*, 2012, nº 21.

PHAM THAI Son, *Morphologie urbaine, dispositifs techniques et pratiques sociales : cas des quartiers de ruelles hanoiens*, thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, Lyon, 2010, 347 p.

PHẠM Văn Bích, *The Vietnamese Family in Change: The Case of the Red River Delta*, Londres, Curzon Press, 1999, 288 p.

PICON Antoine, « Espaces publics : espaces dangereux », *Géocarrefour*, 2001, vol. 76, nº 1, pp. 23-26.

PIERDET Céline, *Les temporalités de la relation ville-fleuve à Phnom Penh : la fixation d'une capitale fluviale par la construction d'un système hydraulique (1865-2005)*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2008, 589 p.

POERBO Heru B., « Competing for the Sidewalk: Street Peddling as an Unwanted Urban Activity », *in* Chye Kiang HENG, Boon Liang LOW et Limin HEE (dir.), *On Asian Streets and Public Space*, Singapour, Ridge Books, National University of Singapore, 2010, pp. 133-142.

POLICE DE L'INDOCHINE, « Répression des crimes et délits, rubrique 63 », *Bulletin de Police Criminelle*, 13 juillet 1935, nº 319.

PONCINS Gontran de, *D'une ville chinoise*, Paris, Actes Sud, 1958, 224 p.

PROUZET Michel, « L'obscure clarté de l'aménagement foncier au Vietnam », *Études Foncières*, 2013, nº 162, pp. 34-38.

PULH Mathilde, *La valorisation de l'expérience de consommation d'activités culturelles : le cas des festivals d'arts de la rue*, thèse de doctorat en sciences de gestion, Université de Bourgogne, Dijon, 2002, 498 p.

Q

QUACH-LANGLET Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud Viêtnam (1954–1975), ou une urbanisation sauvage », *in* Pierre-Bernard LAFONT (dir.), *Péninsule indochinoise : études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, pp. 185-206.

QUANG Ninh LÊ et DOVERT Stéphane (dir.), *Saigon 1698-1998 : architectures, urbanisme*, Hồ Chí Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1998, 241 p.

QUERTAMP Fanny, « La périurbanisation de Hanoi. Dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation », *Annales de géographie*, 2010, vol. 671-672, nº 1, pp. 93-119.

QUERTAMP Fanny, *La population urbaine au Việt Nam : Définition, répartition et évolution entre 1979 et 1999. Traitement statistique et cartographique du recensement national de 1999*, Hanoi, Institut des Métiers de la Ville, Comité Populaire de Hanoi et Région île de France, 2004, 57 p.

QUERTAMP Fanny, *Hanoï, une périurbanisation paradoxale, transition et métropolisation : analyse cartographique*, thèse de doctorat en géographie, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, Bordeaux, 2003, 519 p.

QUERTAMP Fanny, PANDOLFI Laurent et PETIBON Laura (dir.), *Faire la ville au Viêt Nam, lecture croisée des méthodes et outils de l'urbanisme en France et au Viêt Nam*, Ho Chi Minh Ville, Paddi et IMV, 2013, 120 p.

QUỐC Hưng LÊ, *A propos du compartiment, une réflexion sur les modèles d'habitat dans le développement urbain d'Ho Chi Minh-Ville : du transfert à l'évolution*, thèse de doctorat en architecture, Université Paris VIII, Paris, 2010, 564 p.

QUỲNH TRÂN Tôn Nữ et NGUYỄN TRỌNG Hòa, *Văn hoá hẻm phố Sài Gòn – Thành phố Hồ Chí Minh* [La culture des ruelles de Saigon - Ho Chi Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, Nhà xuát bản Tổng hợp, 2007, 200 p.

R

RADOVIC Darko, « The Greatness of Small », *in* Limin HEE, Davisi BOONTHARM et Erwin VIRAY (dir.), *Future Asian Space: Projecting the Urban Space of New East Asia*, Singapour, NUS Press, 2012, pp. 159-170.

RAHMI Dwita Hadi, WIBISONO Bambang Hari et SETIAWAN Bakti, « Rukun and Gotong Royong: Managing Public Places in an indonesian Kampung », *in* Pu MIAO (dir.), *Public Places in Asia Pacific Cities : Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, pp. 119-134.

RATOUIS Olivier, « Le sens de la marche. Dans les pas de Walter Benjamin », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1992, n° 57-58, pp. 71-79.

REID Anthony, « La structure des villes du Sud-Est asiatique (XV^e^-XVII^e^) », *Urbi*, 1979, n° 1, pp. 82-96.

ROBIN Régine, *Mégapolis : les derniers pas du flâneur*, Paris, Stock, coll. « Un Ordre d'idées », 2009, 397 p.

ROBINSON Jennifer, *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, Londres, New York, Routledge, 2006, 204 p.

RODRIGUEZ-TORRES Deyssi, « Le gang Serena : origine et production d'une contre-société de la rue à Nairobi », *Politique Africaine*, 1996, n° 63, pp. 61-71.

ROSE Nikolas, *Powers of Freedom: Reframing Political Thought*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, 321 p.

ROUAY-LAMBERT Sophie, « SDF et citadins dans l'espace public », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2001, n° 90, pp. 165-172.

ROUSSEAU Jean-Jacques, *Du contrat social ou principes du droit politique*, Paris, Gallimard, [1^ère^ éd.1762] 1964, 506 p.

ROY Ananya et ONG Aihwa (dir.), *Worlding cities: Asian Experiments and the Art of Being Global*, Malden, Oxford, Chichester, Wiley-Blackwell, coll. « Studies in urban and social change », 2011, 352 p.

RUJNER Hendrik, *Investigation of the Effects of Urban Growth and Soil Sealing on the Water Balance of Ho Chi Minh City: GIS-supported modelling utilising the software ABIMO*, mémoire de thèse, Brandenburg University of Technology Cottbus, Cottbus, Germany, 2011.

S

SALOMON Matthieu, « L'Assemblée nationale dans la période du Dôi moi : lieu de renouvellement des élites politiques du régime communiste vietnamien? », *Aséanie*, 2004, vol. 13, nº 1, pp. 103-124.

SALOMON Matthieu, *Les arcanes de la « démocratie socialiste » vietnamienne. Evolution des assemblées populaires et du système juridique depuis le lancement du Dôi Moi*, Paris, Centre d'études et de recherches internationales Sciences Po, coll. « Les Études du CERI », n° 104, 2004, 36 p.

SANJUAN Thierry, avec la participation de Pierre Trolliet, *La Chine et le monde chinois : une géopolitique des territoires*, Paris, A. Colin, 2010, 384 p.

SANJUAN Thierry, *Atlas de Shanghai*, Paris, Autrement, 2009, 88 p.

SANJUAN Thierry (dir.), *Carnets de terrain: pratique géographique et aires culturelles*, Paris, L'Harmattan, coll. « Géographie et cultures », 2008, 242 p.

SANJUAN Thierry (dir.), *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Paris, A. Colin, 2006, 303 p.

SANJUAN Thierry (dir.), *Les grands hôtels en Asie : modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, 272 p.

SANJUAN Thierry, « Pékin, Shanghai, Hong Kong. Trois destins de villes dans l'espace chinois », *Hérodote*, 2001, vol. 101, nº 2, pp. 153-179.

SASSEN Saskia, *The Global City: New York, Londres, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 1991, 397 p.

SAVAGE Victor R., « Street Culture in Colonial Singapore », *in* Beng-Huat CHUA et Norman EDWARDS (dir.), *Public space: Design, Use and Management*, Singapour, Singapore University Press, 1992, pp. 11-23.

SCHWENKEL Christina, « Civilizing the City: Socialist Ruins and Urban Renewal in Central Vietnam », *Positions: East Asia Cultures Critique*, 2012, vol. 20, nº 2, pp. 437-470.

SCHWENKEL Christina et LESHKOWICH Ann Marie, « How Is Neoliberalism Good to Think Vietnam? How Is Vietnam Good to Think Neoliberalism? », *Positions: East Asia Cultures Critique*, 2012, vol. 20, nº 2, pp. 379-401.

SEGAUD Marion, *Anthropologie de l'espace : habiter, fonder, distribuer, transformer*, , Paris, Armand Colin, [1ère éd. 2007] 2010, 245 p.

SELTZ Michael, « Saigon 1969: Urbanization and Response: A Personal Memoir », *Journal of the American Institute of Planners*, 1970, vol. 36, nº 5, pp. 310-313.

SENNETT Richard, *The Fall of Public Man*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977, 406 p.

SHALE Tony, « How Vietnam Works », *World Business: The Global Perspective*, 1995, pp. 27-33.

SĨ Khải VÕ, « Đất Gia Định 10 thế kỷ đầu công Nguyên » [La terre de Gia Định depuis les débuts de l'ère chrétienne], *in* Giàu TRẦN VĂN et Đằng TRẦN BẠCH (dir.), *Địa chí văn hóa Thành phố Hồ Chí Minh. Tập I, lịch sử* [Monographie culturelle de Hồ Chí Minh Ville, tôme 1 : l'histoire], Hồ Chí Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1998, pp. 123-192.

SIAUD Florent, « Liturgies de la rue », *Tracés, Revue de Sciences humaines*, 2004, nº 5, pp. 93-110.

SILVER Christopher, *Planning the Megacity: Jakarta in the Twentieth Century*, Londres, New York, Routledge, 2008, 262 p.

SINGER Joseph William, *Entitlement: The Paradoxes of Property*, New Haven, Yale University Press, 2000, 255 p.

SISOULATH Bounleuam, « Introduction au développement urbain de Vientiane », *in* Sophie CLÉMENT-CHARPENTIER, Pierre CLÉMENT, Charles GOLDBLUM, Bounleuam SISOULATH et Christian (1942- TAILLARD (dir.), *Vientiane, architectures d'une capitale : traces, formes, structures, projets*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, 2010, pp. 15-27.

SITTE Camillo, *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, traduit par Daniel WIECZOREK, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points », [1ère éd. 1889] 1996, 188 p.

SMITH Neil, « New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy », *Antipode*, 2002, vol. 34, nº 3, pp. 427-450.

SÖDERSTRÖM Ola et GEERTMAN Stéphanie, *Loose Threads: The Translocal Making of Public Space Policy in Hanoi*, Singapour, Asia Research Institute, National University of Singapore, coll. « Working Paper Series », n° 176, 2012, 176 p.

SPINDLER Marc, « Les embarras d'Antananarivo ou l'économie politique des trottoirs », *Politique Africaine*, 1996, nº 63, pp. 39-50.

STAEHELI Lynn A et MITCHELL Don, *The People's Property?: Power, Politics, and the Public*, New York, Routledge, 2008, 224 p.

STECK Jean-Fabien, *Territoires de l'informel : les petites activités de rue, le politique et la ville à Adidjan*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris X Nanterre, Nanterre, 2003, 534 p.

SULAIMAN Ahmad Bashri et SHAMSUDDIN Suhana, « The Vanishing Streets in the Malaysain Urbanscape », *in* Pu MIAO (dir.), *Public places in Asia Pacific Cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, pp. 137-150.

SWEET Matthias, « Does Traffic Congestion Slow the Economy? », *Journal of Planning Literature*, 2011, vol. 26, nº 4, pp. 391-404.

T

TAILLARD Christian et NGUYEN Tung, « Planification et transition métropolitaine à Da Nang, capitale régionale du Centre Viêt Nam », *in* Manuelle FRANCK, Charles GOLDBLUM et Christian TAILLARD (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, pp. 113-149.

TAINTURIER François, « Architectures et urbanisme sous l'administration française », *in* Ninh LÊ QUANG et Stéphane DOVERT (dir.), *Saigon 1698-1998 : architectures, urbanisme*, Ho Chi Minh Ville, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh, 1998, pp. 70-198.

TANGE Kenzō, *A Plan for Tokyo, 1960: Toward a Structural Reorganization*, s.n., s.n., 1961, 32 p.

TEPPO Annika et HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, « Gugulethu™: Revolution for Neoliberalism in a South African Township », *Canadian Journal of African Studies*, 2013, vol. 47, nº 1, pp. 51-74.

TESSIER Olivier, « « Aide » (giúp đỡ) et réciprocité dans uen société villageoise du Nord du Vietnam: entre solidarité et dépendance », *Moussons*, 2009, nº 13-14, pp. 205-242.

TEULIÈRES Roger et NGUYÊN Huy, « Une agglomération de sampans habités à Saigon », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 1962, nº 58, pp. 166-179.

THAI THI Ngoc Du, « Métropolisation, gestion des villes et habitation à Ho Chi Minh-Ville », *Les Cahiers d'Outre-mer*, 1996, vol. 49, nº 196, pp. 377-386.

THÁI VĂN Kiêm, « Interprétation d'une carte ancienne de Saigon », *Bulletin de la Société des Études Indochinoises*, 1962, XXXVII, nº 4, pp. 407-431.

THIEN THU Truong et PERERA Ranjith, « Consequences of the Two-price System for Land in the Land and Housing Market in Ho Chi Minh City, Vietnam », *Habitat International*, 2010, p. 10.

THOMAS Mandy, « Out of Control: Emergent Cultural Landscapes and Political Change in Urban Vietnam », *Urban Studies*, 2002, vol. 39, nº 9, pp. 1611-1624.

THOMAS Mandy, « Public Spaces/Public Disgraces: Crowds and the State in Contemporary Vietnam », *Journal of Social Issues in Southeast Asia (SOJOURN)*, 2001, vol. 16, nº 2, pp. 306-330.

THRIFT Nigel et FORBES Dean K., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Allen and Unwin, 1986, 188 p.

THRIFT Nigel et FORBES Dean K., « Cities, Socialism and War, Hanoi and Saigon and the Vietnamese Experience of Urbanisation », *Environment and Planning D. Society and Space*, 1985, vol. 3, nº 3, pp. 279-308.

THUILLIER Guy, « Les quartiers enclos à Buenos Aires : la ville privatisée ? », *Géocarrefour*, 2009, vol. 81, nº 2, pp. 151-158.

TIRY Corinne, *L'architecture des déplacements comme forme de construction métropolitaine au Japon : permanence et renouvellement d'une figure de centralité urbaine (fin XIXe - début XXIe siècles)*, thèse de doctorat en histoire de l'art, EPHE, Paris, 2012, 486 p.

TIRY Corinne, « Maki et les formes collectives. Une leçon singulièrement nippone ? », *Marnes, documents d'architecture*, 2012, nº 2, pp. 171-188.

TLF, « Transition », *in Dictionnaire Trésor de la Langue Française Informatisé*, CNRS, 2002.

TRẦN Angie Ngọc, « Vietnamese Textile and Garment Industry in the Global Supply Chain: State Strategies and Workers' Responses », *Institutions and Economies*, 2012, vol. 4, nº 3, pp. 123-150.

TRẦN Angie Ngọc, « Gender Expectations of Vietnamese Garment Workers: Viet Nam's Re-Integration into the World Economy », *in* Jayne Susan WERNER et Danièle BÉLANGER (dir.), *Gender, Household, State: Đổi Mới in Việt Nam*, New York, Cornell Southeast Asia Program Publications, 2002, pp. 49-71.

TRẦN Angie Ngọc, « Trough the Eye of the Needle: Vietnamese Textile and Garment Industries Rejoining the Global Economy », *Crossroads: An Interdisciplinary Journal of Southeast Asian Studies*, 1996, vol. 10, nº 2, pp. 83-126.

TRẦN THỊ Liên, « Les catholiques et la République démocratique du Việt Nam (1945-1954) : une approche biographique », *in* Christopher GOSCHA et Benoît de TRÉGLODÉ DE (dir.), *Naissance d'un État-Parti, le Việt Nam depuis 1945*, Les Indes savantes, 2004, pp. 253-276.

TRUITT Allison, *Dreaming of Money in Ho Chi Minh City*, Washington, University of Washington Press, 2013, 224 p.

TRUITT Allison, « On the Back of a Motorbike: Middle-class Mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam », *American Ethnologist*, 2008, vol. 35, nº 1, pp. 3-19.

TURLEY William S., *Urban transformation in the Revolution: Saigon (Ho Chi Minh City) and Other Cities of South Vietnam since April 1975*, Symposium « Contemporary Southeast Asia: A Emerging Center of World Influence », Ohio University, Athènes, 7 mai 1976.

TURREL Denise, *Villes rattachées, villes reconfigurées*, Tours, Maison des sciences de l'homme « Villes et territoires », 2003, 433 p.

U

UNION SOCIALE POUR L'HABITAT, *La restructuration du foncier dans les opérations de renouvellement urbain*, Paris, Union sociale pour l'habitat, coll. « Les cahiers », n° 123, 2008, 56 p.

UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME (UN-HABITAT) et UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC (ESCAP), *The state of Asian Cities 2010/2011*, Fukuoka, United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), 2010, 380 p.

V

VACHER Hélène (dir.), *Villes coloniales aux XIXe-XXe siècles : d'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, Éditions Maisonneuve et Larose, coll. « Architectures modernes et Méditerranée », 2005, 190 p.

VACHER Hélène, *Projection coloniale et ville rationalisée : le rôle de l'espace colonial dans la constitution de l'urbanisme en France, 1900-1931*, Aalborg, Aalborg University Press, 1997, 423 p.

VACHIER Lucette, « La présence française en Indochine à travers les sources du centre des archives d'outre-mer », *in* Pierre CLÉMENT et Nathalie LANCRET (dir.), *Hanoï, le cycle des métamorphoses : formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, coll. « Les cahiers de l'Ipraus », 2001, pp. 89-93.

VAZQUEZ Howard, « Les dynamiques urbaines de Shanghai, trois artères péri-centrales en mutation », *EchoGéo*, 2010, n° 12, p. 17.

VIARO Alain, « Le compartiment chinois est-il chinois ? », *Les cahiers de la recherche architecturale*, 1992, n° 27-28, pp. 139-150.

VIEILLE Paul, *Marché des terrains et société urbaine : recherche sur la ville de Tehran*, Paris, Anthropos, 1970, 316 p.

W

WAIBEL Michael, « The Crescent District in Saigon South. A showcase for Post-modern Urban Development in Vietnam. », *Pacific News*, 2010, n° 34, pp. 15-17.

WAIBEL Michael, « The Production of Urban Space in Vietnam's Metropolis in the Course of Transition: Internationalization, Polarization and Newly Emerging Lifestyles in Vietnamese Society », *Trialog*, 2006, vol. 2, n° 89, pp. 43-48.

WAIBEL Michael, « The Development of Saigon South New Urban Area, a Sign of an Increasing Internationalization and Polarization in Vienamese Society », *Pacific News*, 2004, n° 22, pp. 10-13.

WAIBEL Michael et HILBERT Henning (dir.), *TP. Hồ Chí Minh: MEGA City Photo Book*, Hồ Chí Minh Ville, Times Publishing House, 2014, 302 p.

WAIBEL Michael et HILBERT Henning (dir.), *Ho Chi Minh MEGA City*, Berlin, Regiospectra, coll. « Arbeitsgemeinschaft für Pazifische Studien », 2013, 272 p.

WASSERSTROM Jeffrey, *Promoting Shanghai as a Global City, 1893-2010*, International Workshop « Global Modernity and Asian Urban History », National University of Singapore, septembre 2011.

WELLS-DANG Andrew, « Political Space in Vietnam: a View from the "Rice-roots" », *The Pacific Review*, 2010, vol. 23, nº 1, pp. 93-112.

WHITE John, *A Voyage to Cochinchina*, Londres, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, & Green, 1824, 392 p.

WHYTE William H., *The Social Life of Small Urban Spaces*, New York, Project for Public Spaces Inc., 1980, 125 p.

WIDIASTUTI, « L'espace public à la lumière de l'urbanisme oriental », *in* Vincent BERDOULAY, Paulo Cesar da Costa GOMES et Jacques LOLIVE (dir.), *L'espace public à l'épreuve : régressions et émergences*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2004, pp. 131-139.

WOO Pui Leng, « A Street of Elusive Signifiance: Hamilton Road, Singapore », *in* Chye Kiang HENG, Boon Liang LOW et Limin HEE (dir.), *On Asian Streets and Public Space*, Singapour, Ridge Books, National University of Singapore, 2010, pp. 25-38.

WRIGHT Gwendolyn, « Indochina: The Foly of Grandeur », *in The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, The University of chicago Press., Chicago et Londres, 1991, pp. 161-234.

WRIGHT Gwendolyn, *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, Chicago et Londres, The University of Chicago Press, 1991, 389 p.

WU Liangyong, *Rehabilitating the Old City of Beijing: a Project in the Ju'er Hutong Neighbourhood*, Vancouver, UBC Press, 1999, 239 p.

WUST Sébastien, *Métropolisation, habitat précaire et relogement forcé: entre phénomènes d'exclusion et tactiques populaires d'intégration. Le cas du canal Nhieu Loc - Thi Nghe à Hô Chí Minh Ville, Vietnam*, thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, École polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne, 2001, 469 p.

WUST Sébastien, BOLAY Jean-Claude, CASTIGLIONI Franck, DEWAELE Ludovic, NIEBUDEK Jean, DANH Pho, THI Ngoc Lan VAN, NGUYEN QUANH Vinh, TRAN Dan Tam et TRAN THAI Ngoc Thanh, *Métropolisation et développement durable : les enjeux du règlement planifié des zones d'habitat précaire à Ho Chi Minh Ville, entre grands programmes et micro projets*, Paris, EPLF - Prud- Gemdev -Isted, 2004, 202 p.

Y

YEOH Brenda, « The Global Cultural City ? Spatial Imagineering and Politics in the (Multi)cultural Marketplaces of South-east Asia », *Urban Studies*, 2005, vol. 42, nº 5, pp. 945-958.

YEOH Brenda S. A, *Contesting space in colonial Singapore : power relations and the urban built environment*, Singapour, Singapore university press, 2003, 351 p.

YIN Lee Ho, « The Singapore Shophouse: An Anglo-Chinese Urban Vernacular », *in* Ronald KNAPP (dir.), *Asia's Old Dwellings: Tradition, Resilience, and Change*, Oxford, Oxford University Press, 2003, pp. 115-134.

Z

ZENEIDI-HENRY Djemila, *Les SDF et la ville : géographie du savoir-survivre*, Rosny-sous-Bois, Bréal, coll. « D'autre part », 2002, 288 p.

ZHANG Li, *In Search of Paradise: Middle-Class Living in a Chinese Metropolis*, Ithaca, Cornell University Press, 2010, 272 p.

ZHANG Li et ONG Aihwa (dir.), « Privatizing China: Powers of the Self, Socialism from Afar », *in* Li ZHANG et Aihwa ONG (dir.), *Privatizing China: socialism from afar*, Ithaca, Cornell University Press, 2008, pp. 1-19.

Colloques, conférences et séminaires

CLÉMENT Pierre, *La Chine et l'architecte, Interrogation sur la ville*, Séminaire « Construire la Chine. Urbanisme, Architecture, Interaction », Paris, Académie d'architecture, 14 mai 2011.

DOLINSKI Michel, *Cholon, ville chinoise ?*, 3ème Congrès du Réseau Asie, Paris, 26-28 septembre 2007.

DOULET Jean-François, *Comment en Chine la mobilité change les villes ?* , « La mobilité qui fait la ville », 3èmes rencontres internationales de recherche en urbanisme de Grenoble, 2 février 2006.

EARL Catherine, *Saigon Bus: Mobility, Visibility, Sustainability in a Developing Mega-urban Region*, 7th EuroSEAS Conference, Lisbon, 4 juillet 2013.

FIÉVÉ Nicolas, *Le public et le privé dans l'espace urbain de la ville de Kyoto*, Séminaire « Traditions et confuciasme en Asie: incidences sur les comportements actuels », avec le concours du Ministère français des Affaires Étrangères (programme Strataspac) et de l'Institut national des langues et civilisations orientales, 1996.

GEERTMAN Stephanie, *The Image of a Dreamhouse in Vietnam : Globalization and Changing Urban Life in Hanoi*, « The World Planning Conference », Shanghai, 2001, 8 p.

HASSENPFLUG Dieter, *The Rise of Public Urban Space in China,* City Futures : an International Conference on Globalism and Urban Change, Chicago, University of Illinois at Chicago (UIC), 8-10 juillet 2004.

INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DÉVELOPPEMENT (IRD), VIETNAMESE ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES, GENERAL STATISTICAL OFFICE OF VIETNAM, MINISTRY OF LABOUR, WAR INVALIDS AND SOCIAL AFFAIRS OF VIETNAM, WORLD BANK et AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT (AFD), *The Informal Sector and Informal Employment: Statistical Measurement, Economic Implications and Public Policies*, International Conference, Hanoi, 6-7 mai 2010.

JACQUET Benoît, *Du chemin à la place : diverses approches de l'espace sacré dans l'architecture et la ville japonaise,* Séminaire Ausser, Cycle : « Architectures et villes d'Asie : héritages et projets » : Les espaces « publics » dans la ville japonaise contemporaine : rupture, continuité ou invention ?, ENSA Paris-Belleville, 10 janvier 2012.

KIM Annette M., « Re-Mapping the Poor and Public Space: Street vendors on the sidewalks of Ho Chi Minh City », *in Annual World Bank Conference on Land and Poverty*, Washington DC, World Bank, 2013.

KURFÜRST Sandra, *Uses and Abuses of Public Space: Street Trading in Hanoi and the Role of Municipal Authorities*, Workshop: « Urban Development in a Globalising World – Overcoming the Formal-Informal Divide », Berlin, 12 juin 2009.

LÊ DIEU Anh, LEGRAND Benoît et LINT Jan VAN, *Tan Hoa - Lo Gom, Building a New Life*, 43rd « Urban Trialogues International Planning Congress », Antwerp, Belgique, ISOCARP, 19-23 septembre 2007, 11 p.

LE Van Trung et HO Tong Minh Dinh, *Monitoring Land Deformation Using Permanent Scatterer INSAR Techiques, Case Study: Ho Chi Minh City*, 7th FIG Regional Conference, « Spatial Data Serving People: Land Governance and the Environment, Building the Capacity », Hanoi, International Federation of Surveyors, FIG and the Viet Nam Association of Geodesy, Cartography and Remote Sensing, VGCR, 19-22 octobre 2009, 10 p.

LECLERC Alain, *Représentation et symbolisme, du mot à l'espace public et l'espace privé : l'espace de la ville et la culture chinoise*, Séminaire NORAO, 19 octobre 2012.

LONG Phi Ho et TAN Sinh Bach, *Integrated Flood Management Strategy of Ho Chi Minh City*, Advanced Institute on Data for Coastal Cities at Risk, Taipei, Academy of Sciences in Taipei, 21-27 octobre 2012.

LOUVET-PHAM Ariane, *La planification urbaine du Grand Ha Noi : le e-débat comme espace virtuel de négociation de l'espace réel*, « Architecture des villes d'Asie du Sud-Est : vers des expressions de la modernité en rapport avec les heritages », Colloque international, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, UMR AUSser, Ukna, 12-14 juin 2013.

NGUYEN Laurence, *Le Vietnam et le tournant urbain*, 1er congrès du Réseau Asie, Thématique « transformations urbaines », Paris, 2003.

PADOVANI Florence, *Tianzifang : une redéfinition de l'image de Shanghai*, Séminaire NORAO, 19 octobre 2012.

PAPIN Philippe, *Les mutations actuelles de la politique au Vietnam,* Conférence universitaire, Paris, Inalco, 11 mai 2011.

STORCH Harry, DOWNES Nigel et HOA Le Thanh, « The Urban Risk Dilemma: Urbanisation, Modernisation and Disaster Risks in Ho Chi Minh City », *Conference Real Corp 2012: Re-Mixing the City: Toward Sustainability and Resilience*, 14 mai 2012, pp. 881-887.

STORCH Harry, ECKERT Ronald et PFAFFENBICHLER Paul, « The Compactness of Urban Areas in Vietnam. Sustainable Urban Development and Local Mobility Nodes », *Conference Real Corp 008: Mobility Nodes as Innovation Hubs,* Vienne, 19 mai 2008, pp. 447-456.

TRAN THI Van et HA Duong, *Urban Land Cover Change Through Development of Imperviousness in Ho Chi Minh City, Vietnam*, « Asian Conference on Remote Sensing (ACRS) », Kuala Lumpur, Asian Association on Remote Sensing, 12-16 novembre 2007.

Articles de presse

ANH PHƯƠNG, « TP.HCM : Cháy nổ nhà trong hẻm, hàng trăm người dân hoảng loạn » [Hồ Chí Minh Ville : l'incendie d'une maison de ruelle provoque la panique de centaines de personnes], *Pháp Luât*, 02/07/2013.

BICH NGOC, « Houses Out of Reach for Buyers », *Vietnam Investment Review*, 2012, no 1070, p. 15.

BÙI NGUYỄN, « Làm mứt Tết ở... vỉa hè » [La fabrication des fruits confits du Tết sur... le trottoir], *Nông nghiệp Việt Nam*, 12/12/2012.

CẨM TÚ, « Quy hoạch hẻm : Rầu chuyện cấp giấy » [La planification des ruelles : les difficultés d'octroi des permis], *Pháp Luât Thành phố Hồ Chí Minh*, 01/02/2010.

ĐAN PHƯƠNG, « Nguy cơ bánh mứt kẹo Tết mất an toàn vệ sinh thực phẩm » [Les risques liés aux confiseries du Tết qui ne respectent pas la sécurité et l'hygiène alimentaire], *Báo tin tức*, 06/12/2011.

DANH, « Đường phố bỗng dưng ngập lụt vì... nước cống » [Des rues soudainement inondées à cause... des égouts], *Người Lao Động*, 13/10/2011.

ĐÌNH PHÚ, « Lộ giới hẻm làm khổ dân » [L'emprise des ruelles pose des difficultés], *Thanh Niên Online*, 05/11/2012.

GIANG CA, « Seeking Low Cost Alternatives », *Vietnam Investment Review*, 2009, nº 936, p. 19.

HÀ THANH DANH, « Bảo vệ dân phố vì sự bình yên của nhân dân » [Des équipes de gardiens locaux pour assurer la sécurité de la population], *Site Internet du district de Phú Nhuận*, 28/03/2011.

HIỀN THƯ, « TP. Hồ Chí Minh : Phong trào hiến đất mở đường ở giáo xứ Bùi Phát » [Hồ Chí Minh Ville : des dons de terre pour élargir les rues dans la par-oisse de Bùi Phát], *Đại Đoàn Kết*, 25/12/2009.

HOA TÂM, « Giáo xứ Vườn Xoài: Lễ hội "Xuân Yêu Thương" » [La paroisse de Vườn Xoài organise des festivités pour accueillir "le printemps dans l'amour"], *Tổng Giáo phận Website*, 18/01/2012.

HUY THỊNH, « Quy hoạch lộ giới "treo" làm khổ dân » [La "suspension" de la planification de l'emprise viaire rend la vie difficile aux habitants], *Tiền Phong Online*, 26/03/2013.

LÊ NGUYỄN et NGUYỄN HIỀN, « Vào lò mứt Tết tẩm hóa chất » [Comment les fruits confits du Tết sont imprégnés de produits chimiques], *Tiềnphong Online*, 30/12/2010.

LÊ TĂNG ĐỊNH, « Mở rộng hẻm, dân đồng tình » [L'élargissement des ruelles, la population approuve], *Sài Gòn Giải Phóng Online*, 10/02/2010.

LÊ THI, « Mối quan hệ cá nhân - gia đình trong bối cảnh Việt Nam đi vào toàn cầu hóa » [Les relations entre l'individu et la famille dans le contexte de mondialisation au Việt Nam], *Tạp chí Triết học* [Revue de philosopie], 97/2005.

LY AN, « Streep Prices Keeping Apartments Out of Reach », *Vietnam Investment Review*, 2009, nº 929, p. 19.

MINH NGOC, « Hẻm "treo", nhà cũng bị "trói" » [Les ruelles "en suspens", les maisons sont comme "ligotées"], *Sài Gòn Giải Phóng Online*, 30/06/2008.

MỸ HẠNH, « Nở rộ khách sạn "gia đình" » [Le boom des pensions "familiales"], *Sài Gòn Giải Phóng Online*, 03/11/2008.

MỸ NHUNG, « Thành phố Hồ Chí Minh : Cứu nhà "hộp diêm" nhưng... » [Hồ Chí Minh Ville: Sauver les "maisons boîtes d'allumettes", oui mais...], *Người Lao Động*, 17/12/2007.

NGUYỄN ÂN, « Nâng cao đường để tránh ngập do triều cường » [Surélever les rues pour prévenir les inondations], *Tuổi Trẻ*, 03/02/2010.

NGUYỄN LINH, « Đường tôn cao đến đâu, nhà dân lụt đến đó » [La surélévation des rues provoque des inondations dans les maisons], *Đất Việt*, 15/10/2010.

NGUYEN MINH HOA, « Phu My Hung Sets the Standard for Modern Living », *Vietnam Investment Review*, 07/05/2013.

NHÀ VUI, « Nhà ở thời hiện đại » [La maison à l'heure de la modernité], *Nhà Vui*, 16/03/2004.

PHÙNG BẮC et TRƯỜNG SƠN, « Cháy lớn trong hẻm, hàng trăm người hoảng loạn » [Un important incendie dans une ruelle sème la panique parmi des centaines de personnes], *Lao Động*, 12/04/2013.

POLICE DE L'INDOCHINE, « Répression des crimes et délits, rubrique 63 », *Bulletin de Police Criminelle*, 13 juillet 1935, nº 319.

QUANG KHẢI, « Nâng đường, nước đổ vào nhà dân » [La surélévation des rues contribue aux inondations des habitations riveraines], *Tuổi Trẻ*, 13/11/2010.

THANH P., « TP.HCM : xe chạy trên nhiều tuyến đường chỉ còn 10 km/giờ » [Hồ Chí Minh Ville : une vitesse de circulation de seulement 10 km/h dans de nombreuses rues], *Tuổi Trẻ*, 18/04/2007.

T.T.B., « Không còn lộ giới hẻm "treo" tại TP.HCM » [Aucune emprise de ruelle ne doit rester "en suspens" à Hồ Chí Minh Ville], *Thanh Niên Online*, 15/10/2006.

THAI VINH Thang, « Đổi mới tổ chức và hoạt động của chính quyền cấp xã, phường » [Le renouveau de l'organisation et des activités des autorités de la commune et des sous-districts], *Nghiên Cứu Lập Pháp*, nº 4, pp. 34-39.

THANH ĐÔNG, « Nâng đường, dân chạy theo nâng nền nhà không xuể » [Avec la surélévation des rues, les riverains peinent à suivre pour mettre à niveau leur rez-de-chaussée], *Tin nóng*, 25/04/2013.

THANH TUỆ, « Triển khai thực hiện Quyết định về điều chỉnh quy hoạch lộ giới hẻm » [La mise en oeuvre de la Décision concernant l'ajustement de l'emprise des ruelles], *Site Internet du district de Gò Vấp*, 22/10/2012.

TRÂM ANH, « TP HCM quyết xây 16 tuyến đường văn minh » [Hồ Chí Minh Ville est déterminée à édifier 16 rues civilisées], *Người Lao Động*, 18/10/2013.

TRẦN THANH BÌNH, « TP Hồ Chí Minh: Khốn khổ vì lộ giới hẻm "treo" » [Hồ Chí Minh Ville: les malheurs liés au "suspens" autour de l'emprise des ruelles], *Việt Báo*, 03/06/2007.

TRÂN VĂN THƯỜNG, « Phố Nhật ở Sài Gòn » [Le quartier japonais de Saigon], *Tuổi Trẻ*, 02/09/2006.

TÙNG NGUYÊN, « Xây quảng trường lớn nhất Việt Nam tại Thủ Thiêm [La constuction de la plus grande place du Việt Nam à Thủ Thiêm] », *Dân Trí*, 12/02/2012.

VĂN THÔNG, « Tự giải tỏa hẻm, các bên cùng có lợi! » [La libération volontaire des ruelles, des avantages mutuels !], *Sài Gòn Thiếp Thị*, 2010.

VIETNAM NEWS, « Companies Save Rent by Moving Down the Alley », *Vietnam News*, 20/04/2008.

VIETNAM NEWS, « In Ho Chi Minh City, Traffic Jams Have Become a Way of Life », *Vietnam News*, 06/07/2009.

Films

DOUGLASS Mike et MOCHIDA Henry, *Dancing in the Park, Hanoi at its Millennium*, Hawaii International Film Festival, 2010.

NGUYỄN VIỆT Van Thu, *La ruelle (con hẻm)*, Ateliers Varan, 2009.

NGUYỄN VIỆT Van Thu, *La ruelle (con hẻm)*, Ateliers Varan, 2005.

Sites Internet

Alain Bertaud, The Study of Urban Spatial Structures : http://alainbertaud.com

Association des promoteurs immobiliers de Hồ Chí Minh Ville (Horea) : http://www.horea.org.vn

Ateliers Varan, centre de formation à la réalisation documentaire : http://www.ateliersvaran.com

Cabinet de consultance en architecture et urbanisme Nikken Sekkei : http://www.iwpar.org/enda-vietnam.html

Centre d'études sur le développement urbain (Cefurds) : http://www.cefurds.com

Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville : http://www.hochiminhcity.gov.vn

Comité populaire du district 3 : http://quan3.hochiminhcity.gov.vn

Comité populaire du district 6 : http://www.quan6.hochiminhcity.gov.vn

Comité populaire du district de Phú Nhuận : http://www.phunhuan.hochiminhcity.gov.vn

Comité populaire du district de Bình Thạnh : http://www.binhthanh.hochiminhcity.gov.vn/

Département de la construction (Doc) de Hồ Chí Minh Ville : http://www.constructiondpt.hochiminhcity.gov.vn

Département de la planification et de l'architecture (Dupa) de Hồ Chí Minh Ville : http://www.qhkt.hochiminhcity.gov.vn

Département des ressources naturelles et de l'environnement de Hồ Chí Minh Ville (Donre) : http://www.donre.hochiminhcity.gov.vn/default.aspx

Département des transports et des communications (DOTC) de Hồ Chí Minh Ville : http://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn

Enda-Vietnam : http://www.iwpar.org/enda-vietnam.html

Groupe CT&D (société de développement de Saigon South) : http://www.saigonsouth.com

Groupe immobilier Dreamhouse, Việt Nam : http://www.dreamhouse.vn

Institut de recherche pour le développement de Hồ Chí Minh Ville : http://www.hids.hochiminhcity.gov.vn

Massachusetts Institute of Technology (MIT) projet « Sidewalk Laboratory » : http://slab.scripts.mit.edu/wp/

Paddi (Centre de prospective et d'études urbaines) : http://www.paddi.vn

Projet immobilier Sunrise City (district 7) : http://www.sunrisecity.com.vn

Revue en ligne Đô thị (L'urbain) : http://dothi.net

Revue en ligne Kiến trúc nhà đẹp (Architecture de belles maisons): http://www.nhadep-magazine.com.vn/web/tintuc/

Société de développement Phú Mỹ Hưng : http://www.phumyhung.com.vn/vn/

Société Tedi South en ingénierie et transport urbain : http://www.tedisouth.com.vn

Transparency International : http://www.transparency.org/country

Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville : http://www.hcmuarc.edu.vn

Virtual Saigon : http://saigon.virtualcities.fr

Sigles et abréviations

ACI	Action concertée incitative
AFD	Agence française de développement
APD	Aide publique au développement
Asean	Association of Southeast Asian Nations *(Association des nations de l'Asie du Sud-Est*)
Ari	Asian research institute (dépendant de l'université nationale de Singapour)
BRT	Bus rapid transit *(Bus en site propre)*
Cefurds	Center for urban studies and development (*Centre d'études urbaines et de développement*)
Codatu	Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains
Ciam	Congrès international d'architecture moderne
Doc	Department of construction (*Département de la construction*)
Dof	Department of finance (*Département des finances*)
Donre	Department of natural resources and environment (*Département des ressources naturelles et de l'environnement*)
DOTC	Department of transportation and communication (*Département des transports et communications*)
Dupa	Department of urban planning and architecture (*Département de la planification et de l'architecture*)
Efeo	Ecole française d'Extrême-Orient
Enda	Environment and development in action (*Environnement et développement en action*)
Eensa	Ecole nationale supérieure d'architecture
Gemdev	Groupement d'intérêt scientifique pour l'étude de la mondialisation et du développmement
HCMUSSH	Ho Chi Minh City university of social sciences and humanities (*Université de sciences sociales et humaines de Ho Chi Minh Ville*)
HIDS	Ho Chi Minh City institute for development studies (*Institut d'études du dévelopement de Ho Chi Minh Ville)*
HUUP	Ho Chi Minh City Urban upgrading programme (*Programme de rénovation urbaine de Ho Chi Minh Ville*)
IDE	Investissement direct étranger
Inalco	Institut national de langues et civilisations orientales
Ipraux	Institut parisien de recherche : architecture, urbanistique, société
IRD	Institut de recherche pour le développement
Isted	Institut des sciences et des techniques, de l'équipement et de l'environnement pour le développement.
IVM	Institut pour la ville en mouvement (fondation PSA Peugeot Citroën)
MIT	Massachusetts institute of technology (*Institut de Technologie du Massachusetts*)

NUS	National university of Singapore (*Université Nationale de Singapour*)
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONG	Organisation non gouvernementale
NUUP	National urban upgrading programme
Paddi	Centre de prospective et d'études urbaines (*organisme de coopération décentralisée de la région Rhône-Alpes*)
Planic	Service de la planification au sein du département de la planification et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville
PMU	Project management unit (*unité de gestion de projet*)
Pnud	Programme des nations unies pour le développement
Prud	Programme de recherche urbaine pour le développement
UEPP	Urban environmental planning programme (*Programme co-dirigé par l'Union Européenne et le ministère vietnamien de la Construction*)
Sudoc	Système universitaire de documentation
VET	Villes en transition

Les abréviations utilisées dans les lois et décrets en langue vietnamienne

QĐ-UBND (ou QĐ-UB)	Quyết Định - Ủy Ban Nhân Dân (*désigne les décisions prises par les Comités populaires, principalement au niveau provincial*)
NĐ-CP	Nghị Định - Chính Phủ (*désigne les décrets pris par le gouvernement vietnamien*)
QĐ-TTg	Quyết Định-Thủ Tướng chính phủ (*désigne les décisions prises par le Premier ministre*)
TT-B (*XD*)	Thông Tư - Bộ (Xây Dựng) (*désigne les circulaires prises par les différents ministères*)

Table des figures

Cartes

Carte 1. La trame urbaine du Việt Nam contemporain 17

Carte 2. Les 24 districts de la ville-province de Hồ Chí Minh 19

Carte 3. Les densités moyennes de population par district à Hồ Chí Minh Ville 20

Carte 4. La localisation des quartiers d'étude dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville 28

Carte 5. L'axe Nguyễn Thị Minh Khai - Xô Viết Nghệ Tĩnh, héritier d'une voie de commerce impériale 96

Carte 6. Les densités de population dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville 102

Carte 7. La croissance de la population par district entre 1979 et 2005 à Hồ Chí Minh Ville 106

Carte 8. La croissance de l'emprise urbaine de Hồ Chí Minh Ville de 1900 à aujourd'hui 107

Carte 9. Les scénarios de croissance de l'emprise urbaine de Hồ Chí Minh Ville d'ici 2025 107

Carte 10. Les trames viaires de centre-ville : éléments de comparaison internationale 113

Carte 11. Les étapes de la marche vers le Sud et la division du territoire vietnamien entre les seigneuries Trịnh et Nguyễn aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles 122

Carte 12. Le plan de la ville de Sài Gòn par Théodore Lebrun en 1795 126

Carte 13. Le plan du général Trần Văn Học de 1815, augmenté de l'emplacement des éléments structurants de la « citadelle-marché » selon l'historien Thái Văn Kiểm 131

Carte 14. Le plan des environs de la citadelle Minh Mạng en 1859 par De Larclause, sous-lieutenant au 4ème régiment de marine 132

Carte 15. Les relevés sur le site de Sài Gòn effectués par les troupes du capitaine d'Ariès lors de la conquête française en 1860 136

Carte 16. Le plan de ville proposé par le colonel du génie Coffyn en 1862 140

Carte 17. Chợ Lớn en 1893, le quartier chinois hérité et l'extension de la trame viaire 143

Carte 18. Le tracé des premières rues coloniales en 1867 et l'avancée du front d'urbanisation dans le nord-ouest de la ville 146

Carte 19. Le plan cadastral de la ville de Sài Gòn en 1882 et l'aménagement du quartier Boresse 149

Carte 20. La formalisation des trames viaires de Sài Gòn et Chợ Lớn en 1905 151

Carte 21. La carte de Sài Gòn - Chợ Lớn en 1928 155

Carte 22. Le lotissement d'un quartier de paillotes sur un terrain viabilisé par les autorités coloniales en 1947 (actuel district 3) 159

Carte 23. L'extension urbaine de Sài Gòn-Chợ Lớn en 1965 161

Carte 24. Les extensions urbaines en direction du nord à la fin des années 1960 163

Carte 25. La localisation des axes autoroutiers intra-urbains à Hồ Chí Minh Ville aujourd'hui 179

Carte 26. Le réseau lâche des voies métropolitaines dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville 187

Carte 27. Les ruelles, de la desserte au transit : exemples d'itinéraires dérivatifs autour de l'axe Đinh Tiên Hoàng (district de Bình Thạnh) 195

Carte 28. L'organisation des *soi* dans l'hyperbloc de Lat Phrao (Bangkok) en 1995 206

Carte 29. La localisation des sous-districts péricentraux à l'étude 211

Carte 30. La localisation du quartier de la « cité des chemins de fer », devenu le « quartier des confitures », dans le sous-district 1 du district 3 289

Carte 31. La localisation du quartier de ruelles Mả Lạng (district 1) 303

Carte 32. Les églises des sous-districts 13 de Phú Nhuận et 12 du district 3 : des centralités structurantes à l'échelle des quartiers de ruelles 318

Carte 33. La recension des zones de travaux sur les principaux axes de Hồ Chí Minh Ville au mois de mars 2009 365

Carte 34 : Les « points noirs » du réseau viaire dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville en 2011. 367

Carte 35. L'imperméabilisation des sols dans la ville-province de Hồ Chí Minh..... 370

Carte 36. Le schéma directeur de la nouvelle zone urbanisée de Phú Mỹ Hưng..... 401

Carte 37. La localisation des rues sélectionnées pour le programme d'édification de « rues civilisées » de Hồ Chí Minh Ville (2013-2015) 407

Carte 38. L'intégration régionale de Hồ Chí Minh Ville à horizon 2020 par de nouveaux axes autoroutiers et la planification de villes-satellites 415

Carte 39. Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh, un carrefour d'« entrée de ville »..... 421

Carte 40. Un extrait du relevé cadastral de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (sous-district 13 de Phú Nhuận) au 1/250^{e}, en prévision de son élargissement..... 451

Carte 41. Un extrait du plan de réaménagement de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (sous-district 13 de Phú Nhuận)..... 457

Carte 42. La localisation des quartiers de ruelles précaires retenus dans le cadre du projet HUUP. 476

Carte 43. La localisation et la délimitation du quartier de ruelles du sous-district 13 de Phú Nhuận 485

Carte 44. La localisation et la délimitation du quartier de ruelles du sous-district 11 du district 6.. 500

Carte 45. Le sous-district 1 du district 3, un tissu urbain mixte et précarisé, à la localisation stratégique 507

Carte 46. La spatialisation des pratiques des loisirs entre deux catégories d'habitants des ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville..... 571

Illustrations

Illustration 1. La rue, un objet géographique d'interface..... 14

Illustration 2. Une présentation par des étudiants de l'Université d'architecture et d'urbanisme de Hồ Chí Minh Ville des « espaces publics » du projet Riverside Residence..... 48

Illustration 3. La mise en avant des espaces collectifs dans la plaquette publicitaire du projet Sunrise City (nouvelle zone urbanisée, district 7) 50

Illustration 4. La place de l'hôtel de ville / du comité populaire, l'exemple d'un espace ouvert d'héritage colonial 55

Illustration 5. La requalification par le régime socialiste du cercle sportif européen à Hồ Chí Minh Ville en 1975 58

Illustration 6. Les passages couverts à l'avant des compartiments à Malacca et Singapour, des espaces intermédiaires 62

Illustration 7. L'expérience du mall comme lieu de sociabilité et de promenade, des exemples rue Đồng Khởi , devant le centre commercial Vincom Center et le siège de la banque HSBC 64

Illustration 8. Le succès du parc du 30 avril auprès des jeunes citadins (Hồ Chí Minh Ville, district 1) 71

Illustration 9. Le recensement et l'identification des ruelles à partir du nom des rues 80

Illustration 10. Appréhender la hiérarchie des rues de Hồ Chí Minh Ville à partir de l'organisation du système des adresses 81

Illustration 11. Les modèles de trames de capitales royales chinoises, selon l'interprétation du « Rite des Zhou » 92

Illustration 12. Le modèle céleste du mandala en Asie du Sud-Est 94

Illustration 13. La juxtaposition des maisons-compartiments comme marqueur paysager à Hồ Chí Minh Ville : un exemple dans le district 10, à proximité de la rue Lý Thường Kiệt 110

Illustration 14. Des façades de « maisons tube » récemment verticalisées dans le district de Phú Nhuận 111

Illustration 15. De très vastes îlots dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville, un exemple dans le district 10 115

Illustration 16. Les îlots réguliers anciens du centre colonial de Hồ Chí Minh Ville 116

Illustration 17. Le boulevard Bonnard (actuel boulevard Lê Lợi) pendant la période coloniale 138

Illustration 18. La juxtaposition de maisons-compartiments, de Chợ Lớn à Sài Gòn 144

Illustration 19. La rue Catinat en 1916 152

Illustration 20. Le lotissement périphérique de Phú Thọ en 1948 158

Illustration 21. La densification du bâti le long des berges du canal Thị Nghè en 1955 160

Illustration 22. La densification informelle des îlots en arrière du boulevard Trần Hưng Đạo dans les années 1960 165

Illustration 23. La verticalisation du boulevard Nguyễn Huệ et la rue Hai Bà Trưng (district 1) en 1970 167

Illustration 24. Saigon South, la structuration d'une nouvelle zone urbanisée autour de la de l'axe autoroutier Nguyễn Văn Linh 180

Illustration 25. Le tracé du boulevard Est - Ouest (đại lộ Đông -Tây), séquences urbaines et riveraineté 183

Illustration 26. Les attributs d'un boulevard urbain : une passerelle piétonnière et la présence d'une contre-allée latérale dans le tronçon central (district 1) 185

Illustration 27. Le profil riverain de l'artère Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa 189

Illustration 28. Le profil riverain de la grande rue commerçante Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng 191

Illustration 29. La rue Hồ Văn Huê, une rue secondaire à Hồ Chí Minh Ville 193
Illustration 30. Les échelles d'organisation de Pékin autour de la figure du carré 199
Illustration 31. Le tissu hérité des lilong dans le Shanghai contemporain 202
Illustration 32. La morphologie du quartier de ruelles de Singondeok-tong (Séoul) en 1996, avant la rénovation de l'îlot et la disparition des ruelles 205
Illustration 33. L'évolution morphologique des sous-districts 1 et 3 du district 3, entre 1905 et 1968 : comparaisons cartographiques 213
Illustration 34. Une photo aérienne du sous-district 1 du district 3 en 1970 214
Illustration 35. La morphologie du quartier de l'ancienne cité des chemins de fer (district 3, sous-district 1) 215
Illustration 36. Les différents tissus urbains constitutifs de l'ancienne cité des chemins de fer..... 217
Illustration 37. La morphologie du quartier de ruelles de Bàn Cờ (district 3, sous-district 3) 219
Illustration 38. L'organisation régulière du parcellaire dans les ruelles du quartier de Bàn Cờ 221
Illustration 39. L'évolution morphologique du sous-district 13 du district de Phú Nhuận entre 1905 et 1998 : comparaisons cartographiques 223
Illustration 40. L'évolution morphologique des sous-districts 2 et 7 du district de Phú Nhuận entre 1909 et 1998 225
Illustration 41. La morphologie du sous-district 13 du district de Phú Nhuận 227
Illustration 42. Les différents tissus qui composent le sous-district 13 à Phú Nhuận 229
Illustration 43. La morphologie du quartier de Phan Xích Long (sous-district 2) et du sud du sous-district 7, district de Phú Nhuận 231
Illustration 44. Le palimpseste architectural du sous-district 7 de Phú Nhuận et l'affleurement de maisons rurales au cœur des quartiers de ruelles 233
Illustration 45. L'évolution morphologique du sous-district 22 de Bình Thạnh entre 1905 et 1998.235
Illustration 46. Une vue sur le sous-district 22 de Bình Thạnh depuis la tour City Garden 236
Illustration 47. La morphologie des quartiers au cœur du sous-district 22 (district de Bình Thạnh) 237
Illustration 48. Les différents tissus urbains qui composent le sous-district 22 de Bình Thạnh..... 240
Illustration 49. Une vue de haut sur l'agencement du « tissu de bord de canal » au nord du sous-district 22 de Bình Thạnh 240
Illustration 50. L'évolution morphologique du quartier d'étude dans le sous-district 11 du district 6 entre 1908 et 1964 243
Illustration 51. La morphologie des quartiers de ruelles du sous-district 11 du district 6 245
Illustration 52. La persistance en filigrane d'un ancien parcellaire agricole, un exemple autour de l'axe Nam Kỳ Khởi Nghĩa (Phú Nhuận) 249
Illustration 53. Une urbanisation linéaire et une progressive densification des tissus villageois en profondeur : une illustration contemporaine en périphérie de Hồ Chi Minh Ville 250
Illustration 54. Les doubles rangées de compartiments du nouveau quartier de Phan Xích Long (sous-district 2 de Phú Nhuận) 251
Illustration 55. De la rangée de compartiments au tissu complexe, les étapes de formation 252
Illustration 56. Les étapes du processus de « retournement de rangée » 253

Illustration 57. Les hypothèses de densification des parcelles de villas par redécoupage parcellaire dans le centre de Hồ Chi Minh Ville 254

Illustration 58. Un exemple de la recomposition contemporaine du parcellaire et du bâti dans le district périurbain de Bình Tân 255

Illustration 59. Les activités de ruelles : illustration des territorialités associées 263

Illustration 60. La polyvalence des pièces de la maison-compartiment et leur inscription dans la continuité du rapport à la ruelle 266

Illustration 61. Les circulations dans la ruelle : entre activités riveraines et circulation de desserte, de transit et de cabotage 268

Illustration 62. La halte comme point d'adhérence des mouvements et condition de la riveraineté d'une voie 269

Illustrations 63a et 63b. L'organisation spatiale comparée des centralités commerçantes dans deux quartiers de ruelles du district 3 271

Illustration 64. Les formes éphémères du commerce dans une ruelle secondaire, à l'articulation avec une ruelle principale 275

Illustration 65. L'occupation quotidienne de la quasi-totalité de la largeur d'une ruelle secondaire pour le déploiement de stands de restauration le matin, vers 8 heures 275

Illustration 66. Un exemple de campagne d'affichage contre la vente ambulante dans les espaces publics du centre-ville 281

Illustration 67. Les stratégies de localisation des vendeurs de rues comme illustration des liens d'entraide entre voisins de ruelle 283

Illustration 68. Un exemple de transcription des mélodies associées à chaque vendeur de rue par Eugène Bergès 286

Illustration 69. L'occupation des ruelles lors des différentes étapes de préparation des fruits confits dans le « quartier des confitures » 291

Illustration 70. Les activités de conditionnement et de stockage dans les ruelles du district 6 (sous-district 6) 296

Illustration 71. L'appropriation de la ruelle pour les réceptions de mariage, des exemples dans le district 3 301

Illustration 72. L'omniprésence des usages domestiques dans le quartier de Mả Lạng (district 1) : une territorialisation exclusive des ruelles 304

Illustration 73. Les appropriations et usages de la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh à différentes heures de la journée 306

Illustration 74. Les décorations religieuses dans les ruelles de la paroisse de Bùi Phát durant la période de Noël 320

Illustration 75. La communauté des migrants dans les ruelles du quartier de Phú Mỹ (sous-district 22 du district de Bình Thạnh) 323

Illustration 76. Des locaux officiels pour les acteurs sociaux et politiques du bloc, un exemple dans une ruelle du sous-district 3 de Phú Nhuận 345

Illustration 77. La communication contre les « fléaux sociaux » à l'échelle des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville 346

Illustration 78. Un panneau de propagande à l'effigie du Parti communiste du Việt Nam dans une ruelle du district de Phú Nhuận 349

Illustration 79. Les marqueurs spatiaux liés au contrôle des quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville 351

Illustration 80. Les haut-parleurs dans le paysage des ruelles du district 3 352

Illustration 81. La sortie des drapeaux par les riverains des ruelles lors de la fête nationale, un exemple dans le sous-district 3 du district 3 354

Illustration 82. Les embouteillages, des situations quotidiennes à Hồ Chí Minh Ville 361

Illustration 83. Les grandes artères face aux inondations caractéristiques de la saison des pluies, dans le péricentre de Hồ Chí Minh Ville 371

Illustration 84. La surélévation de la chaussée et des trottoirs : une vulnérabilité pour les riverains en contrebas 372

Illustration 85. Le décalage de niveau entre les grands axes et les ruelles, un facteur aggravant des inondations : des exemples dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh 373

Illustration 86. Les initiatives des riverains face au risque d'inondations dans les ruelles : un exemple dans le sous-district 7 du district de Phú Nhuận 375

Illustration 87. Le sous-district 11 du district 6 : des quartiers de ruelles marqués par la précarité . 379

Illustration 88. Les ruelles et l'habitat précaires des bords de canaux dans le sous-district 22 du district de Bình Thạnh 381

Illustration 89. La morphologie et les paysages urbains dans les ruelles précaires de cœur d'îlot ... 383

Illustration 90. Phú Mỹ Hưng et la constitution d'un discours promotionnel sur la « communauté urbaine civilisée », entité fortement sélective 402

Illustration 91. Un discours sur la ville civilisée et l'ordre social, partagé par les autorités politiques vietnamiennes et les promoteurs privés des grands projets 404

Illustration 92. Les règles pour édifier une « rue culturelle » 409

Illustration 93. La multiplication des « foyers et blocs culturels » dans les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville 410

Illustration 94. L'autoroute Xuyên Á, une voie de transit qui joue également le rôle de voie de desserte et de structuration locale 417

Illustration 95. Dans les nouvelles zones urbanisées, la trame viaire comme vecteur d'urbanisation418

Illustration 96. Nguyễn Văn Linh, une voie rapide au cœur du projet d'urbanisation de Phú Mỹ Hưng 419

Illustration 97. La place des rues dans le projet de valorisation du centre-ville historique 424

Illustration 98. Des normes d'élargissement ne prenant pas en compte la réalité des quartiers, des exemples dans les districts 3 et 10 434

Illustration 99. La pause des jalons par la commission mixte des districts en vue des élargissements de ruelles, des exemples dans le sous-district 13 de Phú Nhuận 460

Illustration 100. La mise en scène des réunions de présentation des travaux dans la presse, un exemple dans le sous-district 9 de Gò Vấp 463

Illustration 101. Le projet fondateur de la PMU 415 : un exemple de réhabilitation de ruelles précaires dans le sous-district 11 du district 6, le long du canal de Tân Hóa - Lò Gốm 473

Illustration 102. Le réaménagement des berges du canal Nhiêu Lộc et l'élargissement de la rue Trường Sa, un facteur de revalorisation du sous-district 13 de Phú Nhuận 487

Illustration 103. Les campagnes d'affichage mettant en valeur les enjeux collectifs du projet d'élargissement et l'investissement des riverains 488

Illustration 104. La résilience des pratiques habitantes et commerçantes pendant les travaux, dans la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh 490

Illustration 105. Les différentes étapes de mise en œuvre des travaux d'élargissement de ruelles dans le sous-district 13 de Phú Nhuận 492

Illustration 106. L'implication des riverains dans la ruelle en travaux : un temps de débats publics494

Illustration 107. Des cas de résistance individuelle au projet d'élargissement de la voirie tertiaire, un exemple dans la ruelle 525 Lê Văn Sỹ (sous-district 14 de Phú Nhuận) 496

Illustration 108. Les encorbellements : une illustration des négociations et compromis lors des programmes d'élargissement, le cas de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (Phú Nhuận) 498

Illustration 109. Les effets discutables des élargissements de ruelles : des poteaux électriques se retrouvant au milieu de la chaussée après élargissement 499

Illustration 110. Le sous-district 11 du district 6 : des ruelles rénovées mais sans modification majeur de leur tracé et des élargissements limités 503

Illustration 111. Les ruelles rénovées du sous-district 11 du district 6 en 2013, au cœur d'un environnement urbain en mutations 505

Illustration 112. Le projet de réaménagement du sous-district 1 du district 3 : vers une transformation radicale de la morphologie urbaine 509

Illustration 113. Le sous-district 22 de Bình Thạnh, un ensemble composite en position d'« entrée de ville » 513

Illustration 114. Des ruelles au tracé sinueux, avec de nombreux décrochements venant complexifier la circulation : l'exemple de la ruelle 602 Điện Biên Phủ 515

Illustration 115. La surélévation de la ruelle 51 Phú Mỹ sur l'initiative des riverains 517

Illustration 116. L'élargissement de la rue Ngô Tất Tố au niveau du carrefour avec le pont de Thủ Thiêm et le grand axe Nguyễn Hữu Cảnh 520

Illustration 117. La reconnaissance du statut central du sous-district 22 du Bình Thạnh par son intégration dans le projet de rénovation du centre-ville historique 521

Illustration 118. Un cadre bâti diversifié, le long de ruelles aux tracés informels 524

Illustration 119. De nouvelles habitations qui respectent les futures normes de gabarit de la ruelle 527

Illustration 120. Une ruelle élargie dans le sous-district 7 de Phú Nhuận, suite au renouvellement du bâti riverain 528

Illustration 121. Le « Petit Japon » : un quartier de ruelles central et déjà conforme aux normes urbaines de la directive 88/2007 529

Illustration 122. Le « Petit Japon », un quartier de ruelles valorisé dans le cadre de la métropolisation du centre-ville historique de Hồ Chí Minh Ville 531

Illustration 123. Le projet résidentiel de Sunrise City (district 7) et la perpétuation contemporaine de la figure de la maison-compartiment 544

Illustration 124. Une progressive redistribution de la carte foncière par le jeu du rachat et de la fusion de parcelles voisines dans les ruelles élargies, des exemples dans le district de Phú Nhuận .548

Illustration 125. Des exemples de recompositions architecturales de maisons-compartiments localisées dans les ruelles des districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville 553

Illustration 126. La construction nouvelle de villas de style néo-classique dans les quartiers de ruelles : deux exemples dans le sous-district 13 de Phú Nhuận 554

Illustration 127. La circulation de nouveaux modèles architecturaux : le rôle de la presse spécialisée et de la publicité 556

Illustration 128. Des représentations de la « maison de rêve » adaptables à la trame foncière héritée des ruelles 557

Illustration 129. Le lotissement de Văn Thánh (sous-district 22, Bình Thạnh), un nouveau quartier de ruelles aux fonctions renouvelées par l'accueil de bureaux 561

Illustration 130. Une annonce immobilière adressée aux petites entreprises, mettant en avant les atouts d'une installation dans une ruelle rénovée du district péricentral de Tân Bình 562

Illustration 131. L'affichage d'offres de locations de chambres dans les ruelles péricentrales de Hồ Chí Minh Ville, un exemple dans le district de Bình Thạnh 566

Illustration 132. La progressive déconnexion entre la ruelle et le bâti riverain en journée, des exemples dans des ruelles rénovées du sous-district 13 de Phú Nhuận 572

Tableaux

Tableau 1. Les critères de classification des voies urbaines au Việt Nam, d'après la décision officielle n° 22 / 2007 du ministère de la Construction 83

Tableau 2. Les densités de population dans les districts urbains de Hồ Chí Minh Ville 101

Tableau 3. L'estimation des composantes de la croissance urbaine à Hồ Chí Minh Ville pour la période 1999-2004 105

Tableau 4. La croissance démographique exponentielle de Sài Gòn, entre 1960 et 1975 162

Tableau 5. Le classement typologique des voies composant la trame de Hồ Chí Minh Ville 177

Tableau 6. Les fonctions et usages des ruelles à l'interface entre public et privé 261

Tableau 7. Les différents statuts résidentiels au Việt Nam et les droits associés 330

Tableau 8. Le système dualiste de l'État-Parti vietnamien 339

Tableau 9. Les attributions des sous-districts 355

Tableau 10. Les normes proposées pour le futur gabarit des ruelles de Hồ Chí Minh Ville, d'après la décision 88 de 2007 440

Tableau 11. La révision des normes d'élargissement dans le sous-district 13 de Phú Nhuận suite à la décision 88/2007 442

Tableau 12. L'organisation institutionnelle du projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville : les districts en position centrale 449

Tableau 13. La répartition de la population de Hồ Chí Minh Ville, en fonction du niveau de richesse des ménages (en %) 568

Tableau 14. Les mobilités quotidiennes domicile - travail à Hồ Chí Minh Ville en fonction du lieu de résidence des citadins (en %) 569

Graphiques

Graphique 1. Les densités moyennes de population dans les principales villes du monde 100

Graphique 2. Les densités de population par rapport à la distance au centre-ville à Hồ Chí Minh Ville 103

Graphique 3. L'évolution de la population de Hồ Chí Minh Ville, entre 1979 et 2009 104

Graphique 4. La typologie des logements en corrélation avec les niveaux de revenus des habitants à Hồ Chí Minh Ville 112

Graphique 5. Les rythmes urbains et appropriations de la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh à l'échelle d'une journée de semaine 306

Graphique 6. Le compte rendu d'observation de l'ensemble des activités dans la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh, le 8 août 2011 307

Graphique 7. Les moyens de transport pour les déplacements quotidiens à Hồ Chí Minh Ville 363

Annexes

Annexe 1. La grille des entretiens réalisés auprès des riverains des ruelles de Hồ Chí Minh Ville .597

Annexe 2. La traduction de la directive 88/2007 du comité populaire de Hồ Chí Minh Ville 602

Table des matières

Remerciements **1**

Remarques préliminaires **3**

Sommaire **5**

INTRODUCTION **7**

Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville entre réseau et territoire **7**

Aborder la ville par ses espaces publics : enjeux théoriques **9**

De la sphère publique aux espaces publics : trajectoire et enjeux d'un concept occidental 9

Les espaces publics et les villes du Sud 11

La rue, espace public ordinaire **12**

La rue, une forme urbaine d'interface comme objet d'étude 12

La culture de rue : l'apport du terrain vietnamien 14

Hồ Chí Minh Ville : la rue au service de la « modernité urbaine » **16**

Une métropole en construction 18

Le foisonnement des discours sur la « modernité » urbaine 22

La voirie au service de la construction métropolitaine 23

De la trame viaire aux espaces publics : une problématique de recherche duale **25**

Des ruelles envisagées à l'articulation entre réseau et territoire 25

Une géographie de la ville ordinaire : les quartiers péricentraux pour terrain d'étude 25

Les conditions de production de la recherche et la démarche méthodologique **29**

La genèse du projet de recherche : accéder au terrain vietnamien 29

Le positionnement méthodologique : des observations sur la longue durée aux entretiens croisés 32

La formalisation des temps d'observation 33

La conduite d'entretiens croisés 33

Le recueil de sources écrites et leur traduction 36

PREMIÈRE PARTIE. LES RUELLES, UNE EMPREINTE MORPHOLOGIQUE STRUCTURANTE **39**

CHAPITRE 1. Les espaces publics urbains au Việt Nam : des mots et des lieux **41**

1. Désigner les espaces publics : l'entrée linguistique **42**

1.1. Une double conception de l'espace public dans la langue vietnamienne 43

1.1.1. D'une conception juridique et normative… 43

1.1.2. … à l'espace des pratiques sociales 44

1.2. La diversification de l'emploi de la notion « d'espace public » à l'heure de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville 45

2. Les lieux et le fonctionnement spatial des espaces publics en Asie-Pacifique 51

2.1. Les espaces publics en Asie-Pacifique : sédimentation historique et recompositions socio-spatiales 52

2.1.1. Les espaces urbains collectifs précoloniaux en Asie-Pacifique 52

2.1.2. La refondation des espaces publics en situation coloniale 54

2.1.3. La période socialiste au Việt Nam : des espaces publics au service de « l'édification de l'homme nouveau » 57

2.1.4. Composer avec les espaces publics hérités à la période contemporaine 59

2.2. Un « régime de publicité » fondé sur les pratiques sociales : des espaces publics multifonctionnels à vocation commerçante 59

2.2.1. La richesse du gradient public / privé et des effets de seuils 60

2.2.2 Les fonctions commerçantes et la formation des espaces publics 62

2.3. Des « espaces étatiques » aux « espaces civiques » : quel régime de « légitimation politique » pour les espaces publics d'Asie-Pacifique ? 65

2.3.1 Le « régime de publicité » ambigu de la place publique en Asie-Pacifique 66

2.3.2. L'émergence des « espaces civiques » en Asie-Pacifique 68

2.4. Appréhender la diversité des espaces publics dans les villes d'Asie-Pacifique contemporaines 69

2.4.1. La faible superficie accordée aux parcs 69

2.4.2. L'importance des petits espaces publics et des espaces publics éphémères 72

2.4.3. Les espaces publics à l'heure de la métropolisation : l'aménagement des carrefours et des lieux de convergence des flux 73

2.4.4. Hồ Chí Minh Ville : les rues pour espaces publics 74

3. Pour une approche décentrée de la rue à Hồ Chí Minh Ville 76

3.1. Les rues de Hồ Chí Minh Ville, terminologie et représentation 76

3.1.1. La rue vietnamienne, « objet animé » à vocation commerçante 76

3.1.2. Les critères de catégorisation des rues de Hồ Chí Minh Ville 79

Appréhender la hiérarchie du réseau viaire par le système d'organisation des adresses .. 79

La rue selon les autorités : un élément de réseau caractérisé par son gabarit 82

Les représentations de la rue dans les expressions populaires : l'importance de l'opposition avant / arrière 84

3.2. Appréhender le plus petit échelon du réseau viaire : les ruelles (con hẻm) 85

CHAPITRE 2. Hồ Chí Minh Ville, une trame viaire incomplète en héritage 89

1. La rue dans la matrice urbaine en Asie-Pacifique 90

1.1. Les axes fondateurs des villes sinisées 91

1.2. Les « voies territoriales » et la structuration historique des villes d'Asie du Sud-Est 93
2. Les traits caractéristiques de la morphologie de Hồ Chí Minh Ville 98
2.1. Une ville dense non planifiée 98
2.1.1. Évaluer les densités des populations de la ville-province 99
2.1.2. Une croissance urbaine accélérée 104
2.1.3. Les modalités de l'extension urbaine 106
2.2. Une ville basse avec un modèle foncier lié à la figure du compartiment 108
2.3. Une très faible emprise de la voirie et une hiérarchie incomplète du réseau viaire 113
3. La formation de la trame viaire de Hồ Chí Minh Ville 118
3.1. De Gia Định à Sài Gòn, les traces et tracés structurants de la ville précoloniale 120
3.1.1. La « marche vers le Sud » et la conquête d'un site commerçant khmer 120
3.1.2. Gia Định et l'édification d'une « citadelle-marché » 124
3.2. La refondation coloniale de Sài Gòn - Chợ Lớn : la rue comme matrice urbaine 133
3.2.1. La conquête et les premières appropriations coloniales de la ville 134
3.2.2. 1863-1920 : le temps des grands travaux publics 145
3.2.3. 1920-1945 : l'urbanisme dans les colonies 152
3.3. Sài Gòn, 1939-1975 : d'une guerre à l'autre 157
3.3.1. Les modalités de la croissance urbaine pendant la guerre d'Indochine 157
3.3.2. La « période américaine » et l'urbanisation forcée 162
3.4. De Sài Gòn à Hồ Chí Minh Ville 167

CHAPITRE 3. De la ruelle au quartier : étude morphologique des îlots de Hồ Chí Minh Ville 173

1. La trame viaire de Hồ Chí Minh Ville : typologie et connectivité 175
1.1. Les axes autoroutiers intra-urbains 178
1.1.1. Des fonctions de transit à la structuration de l'urbanisation locale 178
1.1.2. L'exemple du nouveau boulevard Est - Ouest (đại lộ Đông-Tây), ... 181
1.2. Les voies métropolitaines : colonne vertébrale de la ville 185
1.2.1. Des fonctions circulatoires et de vitrine métropolitaine 186
1.2.2. L'exemple de l'axe Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa 188
1.3. Les grandes rues commerçantes 188
1.3.1. Des grandes rues à l'articulation entre réseau et territoire 190
1.3.2. L'exemple de la grande rue Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng 192
2.4. Des rues secondaires peu nombreuses 192
2.4.1. Des rues commerçantes et de desserte 193
2.4.2. L'exemple de la création récente de la rue Hồ Văn Huê 193
2.5. La connexion des ruelles aux différents types de voies de la ville 194

2. Ruelles et trajectoires urbaines asiatiques : mise en perspective des quartiers de Hồ Chí Minh Ville 196

2.1. Les ruelles chinoises : des produits d'aménagement 197

2.1.1. La matrice géomantique des quartiers de ruelles de Pékin 197

2.1.2. Les *lilong* de Shanghai : des opérations immobilières dans une ville ouverte sur l'étranger 200

2.2. Les écarts au modèle sinisé des anciennes ruelles de Séoul 203

2.3. Ruelles et initiatives individuelles en Asie du Sud-Est 205

2.3.1. Bangkok, des canaux à la production d'une voirie terrestre incomplète 205

2.3.2. Les allées des *kampung* indonésiens : la problématique des villages dans la ville 207

2.4. Les ruelles de Hà Nội et l'héritage des corporations marchandes 208

3. La structuration des quartiers de ruelles (hẻm) à Hồ Chi Minh Ville : une exploration morphologique comparée 210

3.1. Les sous-districts 1 et 3 du district 3, des quartiers de ruelles anciens aux trajectoires historiques divergentes 211

3.1.1. Le sous-district 1 du district 3, de la cité des chemins de fer à la densification informelle : un quartier précaire au cœur de la ville 212

3.1.2. Le sous-district 3 du district 3 : un quartier planifié de ruelles commerçantes 218

3.2. Les sous-districts 13, 2 et 7 du district de Phú Nhuận : des vastes îlots mal desservis aux réaménagements récents de la trame 221

3.2.1. Le sous-district 13 du district de Phú Nhuận : entre héritage villageois et structuration par le canal Nhiêu Lộc 224

3.2.2. Les sous-district 2 et 7 du district de Phú Nhuận et la création du quartier de Phan Xích Long 230

3.3. Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh : un tissu urbain récent, informel et composite 234

3.4. Le sous-district 11 du district 6 : un tissu villageois en héritage 241

4. La production des quartiers de ruelles de Hồ Chi Minh Ville : hypothèses cadastrales 247

4.1. Entre grands axes fondateurs et intégration de tissus villageois : le double vecteur de l'urbanisation à Hồ Chi Minh Ville 248

4.2. De la rangée de compartiments au tissu complexe 250

4.3. Les redécoupages parcellaires et la densification 253

DEUXIÈME PARTIE. LES RUELLES, UN DISPOSITIF SOCIO-SPATIAL MULTIFONCTIONNEL 257

CHAPITRE 4. De la trame aux territoires riverains : la ruelle, dispositif socio-spatial multifonctionnel 259

1. Ruelles et circulations : une « adhérence » continue et une « riveraineté » maximale 265

1.1. Un dispositif spatial intégré au cœur de circulations croisées 265

1.2. Les ruelles à l'interface entre circulation et stationnement 268
2. La structuration des ruelles par les fonctions commerçantes 269
2.1. Les ruelles et le commerce de proximité 270
2.1.1. Les marchés locaux comme marqueurs de centralité dans les quartiers 270
2.1.2. Ruelles principales / ruelles secondaires : une approche par les fonctions commerçantes 274
2.2. La vente de rue et l'informalité 276
2.2.1. Une pratique urbaine ancienne dans les rues de Hồ Chí Minh Ville 276
2.2.2. Les activités informelles : entre infra-légalité, tolérance et illégalité 277
2.2.3. Vers une remise en cause sélective des pratiques du petit commerce de rue 279
2.3. Le commerce et le paysage sonore des ruelles 285
3. Les fonctions productives dans les ruelles, entre héritages et recompositions 287
3.1. Les « ruelles des confitures », une communauté de métier dans le district 3 288
3.2. Les activités de conditionnement dans les ruelles 295
3.3. L'intégration économique métropolitaine des « ruelles de métiers » 297
3.3.1. Le secteur de la confection 297
3.3.2. L'économie touristique dans les ruelles de Phạm Ngũ Lão (district 1) 298
4. Les ruelles : lieux de sociabilité et d'accueil des activités domestiques 300
4.1. Les différentes temporalités de la sociabilité de ruelle 300
4.2. « Inside-out » : Ruelles et activités domestiques 302
5. 24 heures dans la vie d'une ruelle 305

CHAPITRE 5. La ruelle comme unité de voisinage et de gestion : de l'interconnaissance à la surveillance 311

1. La riveraineté et les relations de voisinage dans les ruelles 312
1.1. La notion de voisinage à Hồ Chí Minh Ville 312
1.1.1. La valeur sociale de la proximité résidentielle 313
1.1.2. Le voisinage comme ressource 314
1.2. Du voisinage aux ruelles communautaires 317
1.2.1. Ruelles et communautés de religion : l'exemple des ruelles catholiques du sous-district 13 de Phú Nhuận et du sous-district 12 du district 3 317
1.2.2. Les trajectoires résidentielles partagées : les communautés de migrants 321
La stabilité résidentielle au fondement de la communauté de voisinage 321
Les communautés de migrants ruraux dans les ruelles, un exemple dans le sous-district 22 de Bình Thạnh 322
1.3. Emprunts et interdépendances de voisinage 325
2. S'inscrire dans un quartier : le carnet de résidence, entre contrôle local et stratégies de contournement 328
2.1. Les différentes classes de citadins définies par le carnet de résidence 330

2.2. Accéder aux quartiers de Hồ Chí Minh Ville : l'étape redoutée de la mise à jour du carnet de résidence 331

2.3. Les stratégies locales de contournement 332

2.3.1. L'activation des réseaux familiaux : l'exemple de Hiên, étudiante installée à Hồ Chí Minh Ville depuis six ans 332

2.3.2. S'installer illégalement : l'exemple de Đức, commerçant originaire du delta du Mékong 334

3. La gestion institutionnelle et politique des quartiers : les ruelles comme espaces négociés. 335

3.1. L'encadrement territorial dans les quartiers de ruelles de Hồ Chí Minh Ville 337

3.1.1. Le système dualiste de l'État-Parti vietnamien 337

3.1.2. La figure du fonctionnaire local dans les quartiers de ruelles 341

La figure locale du responsable du bloc 343

Au cœur de l'administration des ruelles : les unités de voisinage 345

Les cellules locales du Parti et leurs vecteurs de communication dans les ruelles 348

L'échelle locale et la cristallisation sur les enjeux sécuritaires 349

3.2. La gestion et l'encadrement du quotidien : contrôle, interactions, négociations 353

CHAPITRE 6. Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville face à la « modernité » : des enjeux croisés 359

1. La rue, observatoire des maux de la ville 360

1.1. Un réseau saturé 360

1.1.1. Hồ Chí Minh Ville, la chronique d'une congestion annoncée 361

1.1.2. Les premières mesures réglementaires 368

1.2. Lutter contre les inondations et les risques d'incendies 368

1.2.1. Les facteurs multiples du risque d'inondations à Hồ Chí Minh Ville 369

1.2.2. Les dommages collatéraux des programmes de surélévation des grands axes 371

1.2.3. Les ruelles et la menace des incendies 376

1.3. La persistance de quartiers de ruelles précaires 377

1.3.1. Des ruelles précaires le long des canaux de la ville 378

1.3.2. Les quartiers précaires de cœur d'îlot 382

2. Les élargissements de ruelles comme vecteurs de valorisation foncière et bases de la « ville civilisée » 384

2.1. Les enjeux fonciers des projets d'élargissement des ruelles 385

2.1.1. Le foncier disponible : une ressource raréfiée à Hồ Chí Minh Ville 386

2.1.2. La voirie au cœur du mécanisme de formation des valeurs foncières à Hồ Chí Minh Ville 389

2.1.3. La hausse non maîtrisée des valeurs foncières et les pratiques spéculatives à Hồ Chí Minh Ville 391

2.2. L'enjeu de la régularisation des statuts administratifs de la population 393

2.2.1. Un parc immobilier informel à gérer 393
2.2.2. Un triple système de légalisation administrative 394
2.2.3. Le projet d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville au service de la régularisation administrative 396
2.3. Des ruelles élargies au service de la « civilisation urbaine » 397
2.3.1. Les nouvelles zones urbanisées comme laboratoires d'un urbanisme opérationnel renouvelé, au service de la « civilisation urbaine » 399
2.3.2. Les quartiers anciens de Hồ Chí Minh Ville à l'heure d'un nouvel urbanisme réglementaire 406
3. Le renouvellement de la voirie au service de la métropolisation de Hồ Chí Minh Ville 412
3.1. Des voies aux échelles nouvelles en périphérie de la ville héritée 413
3.1.1. De nouvelles autoroutes d'échelle interprovinciale : construire des corridors de développement métropolitain 413
3.1.2. La réinvention de la trame viaire au service des « nouvelles zones urbanisées » 417
3.2. Le défi de la rénovation de la voirie héritée 420
3.2.1. Les ouvrages d'« entrée de ville », nouvelles interfaces métropolitaines 420
3.2.2. La politique des grands axes et la rénovation du centre-ville 422

TROISIÈME PARTIE. LES TRAJECTOIRES DIFFERENCIEES DES RUELLES FACE À LA MODERNITE 427

CHAPITRE 7. Élargir les ruelles de Hồ Chí Minh Ville : jeux d'échelles et jeux d'acteurs 429

1. Un projet au long cours : des objectifs et un cadrage institutionnel en évolution 430
1.1. 1993-2007 : les premières réglementations et leur remise en cause 431
1.1.1. Un projet remontant aux premiers schémas directeurs de Hồ Chí Minh Ville 431
1.1.2. Dans l'attente des élargissements : des situations d'incertitude foncière 434
1.2. La décision 88/2007 : un renouveau des objectifs et des méthodes 438
1.2.1. Des objectifs d'élargissement différenciés selon les types de ruelles 438
1.2.2. Des plans d'élargissement adaptés à chaque district 440
1.3. La « socialisation » du financement des élargissements et la nécessaire adhésion des habitants 444
1.3.1. Le principe de la cession des terres par les riverains 444
1.3.2. Convaincre les riverains, un épineux passage obligé 445
2. Le montage institutionnel du projet : jeux d'échelles et jeux d'acteurs 448
2.1. Les districts comme pivot du projet : la mise en œuvre du « centralisme démocratique » .. 449
2.1.1. La mise à jour cadastrale et la régularisation des riverains comme préliminaires 450
2.1.2. La préparation du plan fixant la future emprise de chaque ruelle et l'intervention d'acteurs privés 452

2.1.3. La validation du projet par les habitants et les autorités du Comité populaire de la ville-province 458

2.2. Les sous-districts et les unités de voisinage : des interfaces locales entre persuasion et négociation 461

2.2.1. De la négociation aux pressions : les exercices de propagande autour du projet 461

2.2.2. La mise en œuvre locale des travaux d'élargissement : entre accompagnement et contrôle 464

3. Le programme national d'amélioration urbaine (VUUP) : quand la Banque mondiale entre en scène 466

3.1. Un projet intégré, aux objectifs ambitieux 467

3.1.1. Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville pour terrain d'action : les projets de développement fondateurs 468

Les bases posées par le projet avorté de Villes en transition à Tân Định (district 1) dès 1995 469

Le projet Asian Urbs VNM 003 de Bình Trưng Đông (district 2) au début des années 2000 470

Le projet fondateur de la PMU 415 à Tân Hóa - Lò Gốm (district 6) 471

3.1.2. Le projet HUUP : une mise à niveau des ruelles précaires de Hồ Chí Minh Ville en deux phases 475

3.2. L'organisation institutionnelle et le fonctionnement de l'unité de gestion de projet (PMU) 477

3.2.1 Les enjeux institutionnels de la mise en place de la PMU HUUP 477

3.2.2. Le processus de sélection des ruelles retenues dans le cadre du HUUP 479

CHAPITRE 8. Le temps des élargissements : étude comparée des réalisations et négociations locales 483

1. Les zones pilotes dans la conduite des élargissements : le sous-district 13 de Phú Nhuận et le sous-district 11 du district 6 484

1.1. Le sous-district 13 de Phú Nhuận : une vitrine péricentrale 485

1.1.1. Les recompositions de la riveraineté durant les travaux 487

Un rapport individualisé aux travaux 488

Des riverains engagés dans le processus de renouvellement urbain 493

1.1.2. La mise en œuvre des élargissements : des négociations aux concessions 495

Des stratégies et concessions individuelles 495

La systématisation des « tactiques » individuelles 497

1.2. Le sous-district 11 du district 6 : des élargissements dans le cadre des unités de gestion de projet 415 et HUUP 500

1.2.1. Des objectifs limités pour les ruelles, au sein d'un projet intégré de rénovation urbaine 500

1.2.2. Le devenir incertain des ruelles rénovées 504

2. Vers la disparition programmée des ruelles : les sous-districts 1 du district 3 et 22 du district de Bình Thạnh 506

2.1. Le sous-district 1 du district 3 : de la cité des chemins de fer à la centralité métropolitaine 506
2.1.1. Le paradoxe d'un quartier de ruelles précarisé à la localisation stratégique 507
2.1.2. Vers un projet de réaménagement radical..... 508
2.2. Le sous-district 22 du district de Bình Thạnh : une nouvelle fonction d'« entrée de ville » 512
2.2.1. De la planification de nouvelles ruelles élargies à la mise en sursis du projet 513
Les difficultés de mise en œuvre du projet dans une zone morphologiquement et socialement composite 513
De premières initiatives d'élargissement peu concluantes 514
De nombreuses ruelles sélectionnées dans le cadre de la PMU HUUP 517
2.2.2. Un nouveau réseau viaire pour de nouvelles fonctions d'« entrée de ville » 518
3. À l'écart des travaux d'élargissement : des quartiers de ruelles à la valorisation progressive 522
3.1. Le sous-district 7 de Phú Nhuận : le facteur temps comme gage de la réussite du projet d'élargissement 523
3.1.1. Un quartier de ruelles informelles en cours de revalorisation foncière 523
3.1.2. Des mutations architecturales qui doivent permettre à terme d'élargir le réseau viaire 526
3.2. Les quartiers de ruelles déjà conformes aux nouvelles normes de gabarit : un processus de valorisation foncière et immobilière dans le quartier du « Petit Japon » (district 1) 529
3.2.1. La formalisation progressive d'un quartier de ruelles pour les expatriés 530
3.2.2. Un processus inédit de valorisation immobilière et touristique des ruelles..... 531

CHAPITRE 9. À l'heure de la métropolisation : les recompositions territoriales des quartiers de ruelles..... 535
1. De la valorisation foncière à la spéculation : les prémices d'un processus de « gentrification » dans les quartiers de ruelles péricentraux 538
1.1. La gentrification, un concept de plus en plus large pour un phénomène mondialisé 538
1.1.1. Les circulations et la généralisation d'un cadre d'analyse urbaine 538
1.1.2. La gentrification des « quartiers ordinaires » 539
1.2. La redistribution de la carte foncière : vers une différenciation sociale accrue dans les quartiers de ruelles modernisées 540
1.2.1. Les atouts des quartiers de ruelles à l'heure de la métropolisation 541
1.2.2. Investir dans les ruelles élargies : vers un renouvellement des profils sociaux des riverains 544
1.3. Les mutations du bâti dans les ruelles élargies : vers une architecture de la distinction 550
1.3.1. Les nouveaux attributs de la maison de ruelle « moderne » 551
1.3.2. Des pratiques individuelles à la valorisation officielle de l'image du quartier 557
1.4. Les mutations fonctionnelles du bâti dans les quartiers de ruelle..... 559
2. Les ruelles face aux nouvelles mobilités urbaines 563
2.1. La croissance urbaine et les mobilités résidentielles à Hồ Chí Minh Ville : vers une recomposition des profils riverains 564

2.1.1. Les quartiers péricentraux à l'heure d'une croissance urbaine accélérée 564
2.1.2. La croissance des mobilités résidentielles intra-urbaines, vecteur de gentrification des quartiers péricentraux 566
2.2. Les ruelles à l'épreuve de la croissance des mobilités quotidiennes 568
3. Les recompositions de la riveraineté dans les ruelles péricentrales 572
3.1. La recomposition des catégories d'« espace public » et d'« espace privé » : vers de nouveaux « régimes de publicité »..... 573
3.1.1. Les recompositions du régime de propriété juridique dans les ruelles de Hồ Chí Minh Ville..... 573
3.1.2. Les recompositions du « régime des normes sociales » : vers la privatisation des pratiques du quotidien..... 575
3.1.3. Un statu quo autour du régime de la « légitimation politique » des ruelles 577
3.2. Vers de nouveaux modes de relations de voisinage..... 579
3.2.1. Être voisins à l'heure de la métropolisation..... 579
3.2.2. Un rapport renouvelé aux autorités locales..... 581

CONCLUSION 585

Les recompositions socio-spatiales des espaces publics ordinaires d'une métropole en construction 585
Pour une géographie renouvelée des espaces publics urbains 586
Une approche de la ville ordinaire et des espaces du quotidien..... 587
Hồ Chí Minh Ville : La trame viaire comme matrice de la modernisation urbaine 589
Les espaces publics ordinaires au risque de la métropolisation 591
Des évolutions différenciées par quartier : une métropolisation sélective..... 592
Les ruelles, des espaces publics entre autoritarisme et négociation..... 594

Annexes 597

La grille des entretiens réalisés auprès des riverains des ruelles de Hồ Chí Minh Ville..... 597
La traduction de la directive 88/2007 du comité populaire de Hồ Chí Minh Ville..... 603

Sources et références bibliographiques 615

Textes de loi consultés 615
Entretiens significatifs utilisés 616
Autorités locales 616
Représentants du secteur privé : entreprises de contruction, investisseurs, promoteurs 617
Responsables d'ONG et de centres de recherche 617
Journalistes..... 617
Séries d'entretiens avec des riverains de ruelles.....618

Participation à des ateliers du Paddi (Centre de prospective et d'études urbaines, Hồ Chí Minh Ville) 618
Rapports d'étude et d'expertise 618
Ouvrages généraux, articles, travaux de recherche 620
Colloques, conférences et séminaires 647
Articles de presse 648
Films 650
Sites Internet 651

Sigles et abréviations 653

Table des figures 655

Cartes 655
Illustrations 656
Tableaux 662
Graphiques 662
Annexes 663

Table des matières 665

Carte générale de localisation 1 : Hồ Chí Minh Ville, les principaux éléments d'organisation de la ville-province 677
Carte générale de localisation 2 : l'organisation de la trame viaire dans les districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville 679
Carte générale de localisation 3 : les sous-districts étudiés, à l'échelle de la ville-province 681

Carte générale de localisation 1 : Hồ Chí Minh Ville, les principaux éléments d'organisation de la ville-province

vers Củ Chi
vers Thủ Dầu Một
vers Biên Hòa
Vers Hà Nội
Vers le Cambodge
Nationale 1 A
Interprovinciale 15
Nationale 1
Nationale 22 - Xuyên Á
rivière Vàm Thuật
D. Hóc Môn
D. 12
D. Thủ Đức
D. Gò Vấp
Aéroport Tân Sơn Nhất
canal Thanh Đa
D. Bình Thạnh
D. Tân Bình
D. Phú Nhuận
D. 9
Nationale de Hà Nội (TK)
Điện Biên Phủ
Nguyễn Văn Trỗi
Nguyễn Hữu Cảnh
Bình Long
canal Nhiêu Lộc
canal Thị Nghè
Nam Kỳ Khởi Nghĩa
D. Tân Phú
Nationale 1
centre colonial historique
D. 3
Thủ Thiêm
vers Đức Hòa
Thoại Ngọc Hầu
Mai Chí Thọ
D. 10
D. 2
Interprovinciale 10
Phan Anh
Trần Hưng Đạo
D. 1
D. Bình Tân
D. 11
Chợ Lớn
rivière Sài Gòn
D. 4
D. 5
canal Bến Nghé
canal Tẻ
canal Tàu Hủ
D. 7
Vành Đai Trong
D. 6
canal Lò Gốm
Võ Văn Kiệt (boulevard Est-Ouest)
Nationale 1
canal Đôi
D. 8
Phú Mỹ Hưng
Nguyễn Văn Linh
D. Bình Chanh
rivière Cần Giuộc
Nationale 50
N
0
1 km
Vers le delta du Mékong
Vers Cần Giuộc
D. Cần Giờ

Légende

Trame urbaine

- rivière / canal
- chemin de fer
- aéroport
- grand axe
- Điện Biên Phủ — nom de grand axe
- rue principale

Structure administrative

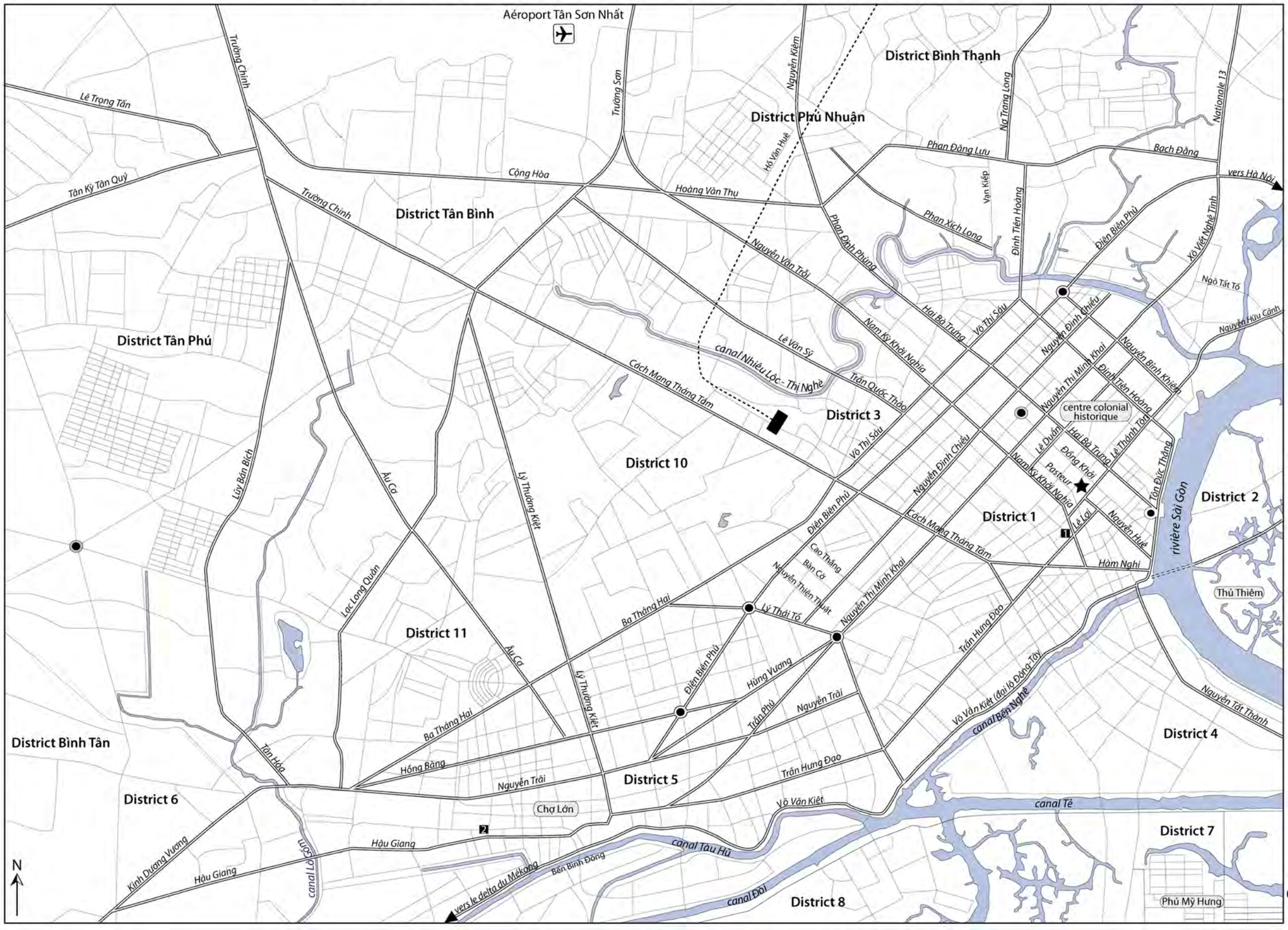
- **D. Phú Nhuận** — district urbain
- **D. Nhà Bè** — district rural
- ★ — comité populaire de la ville-province
- Chợ Lớn — toponyme de quartier structurant

Bâtiments importants

- 1 — marché Bến Thành
- 2 — marché Bình Tây
- ❶ — gare routière du Nord
- ❷ — gare routière du Sud

Réalisation : M. Gibert, 2013.

Carte générale de localisation 2 : L'organisation de la trame viaire dans les districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville



Légende

Trame urbaine

- rivière / canal
- chemin de fer
- aéroport
- gare
- rond-point majeur
- grande rue structurante
- *Điện Biên Phủ* — nom de grande rue structurante
- rue secondaire
- Hồ Văn Huê — nom de rue secondairee

Structure administrative

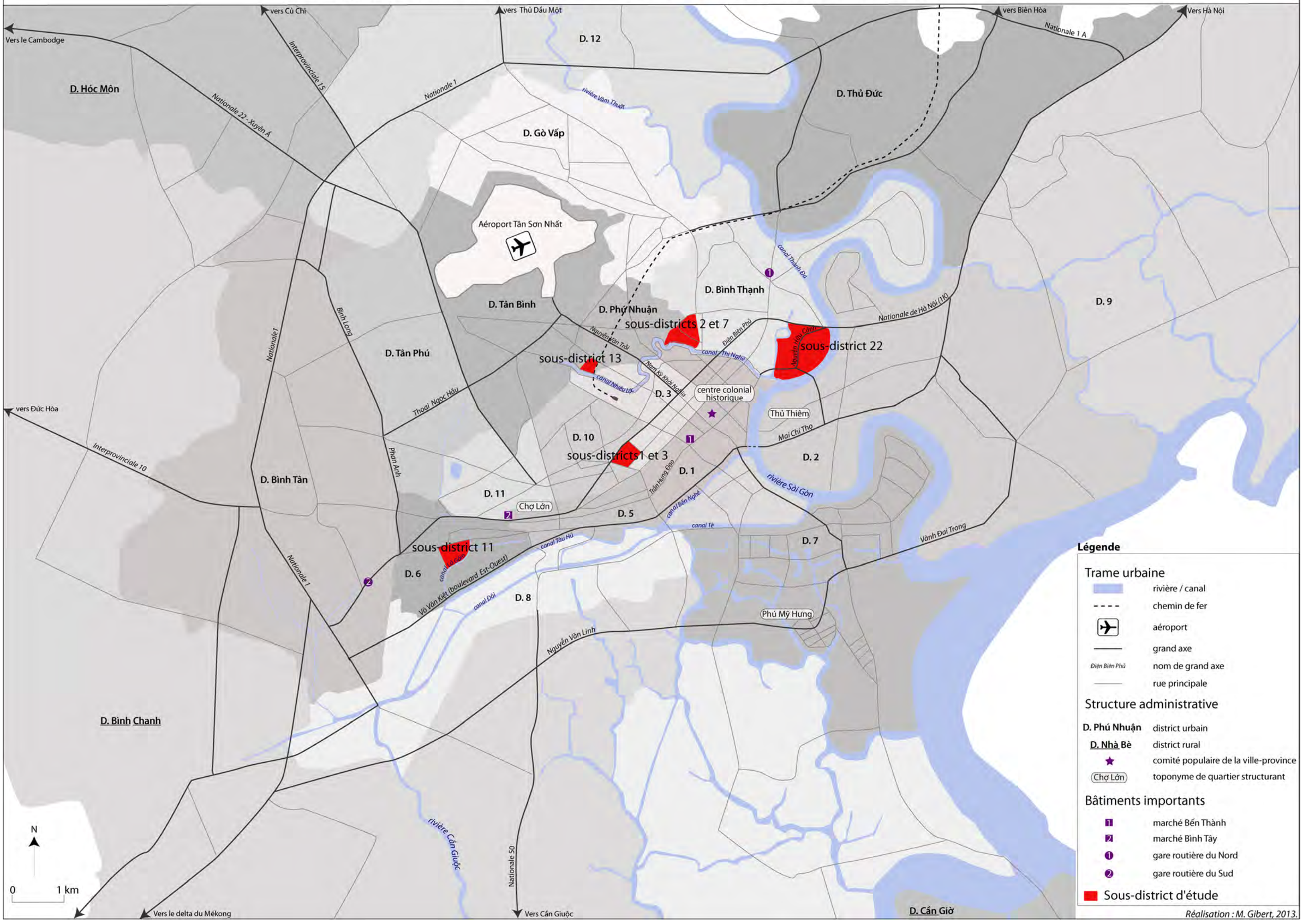
- **District 10** — district urbain
- ★ — comité populaire de la ville-province
- (Chợ Lớn) — toponyme de quartier structurant

Bâtiments importants

- 1 — marché Bến Thành
- 2 — marché Bình Tây

Réalisation : M. Gibert, 2013.

Carte générale de localisation 3 : les sous-districts étudiés, à l'échelle de la ville-province



Résumé

Au cœur d'une région urbaine de plus de dix millions d'habitants, Hồ Chí Minh Ville s'affirme aujourd'hui comme moteur économique du Việt Nam. Les autorités de la ville-province entendent témoigner de ce statut métropolitain par une reprise en main de la planification, après des décennies de développement urbain spontané. La démarche de cette recherche doctorale en géographie urbaine consiste alors à décrypter les mutations contemporaines des dispositifs spatiaux hérités que sont les ruelles (*hẻm*) de Hồ Chí Minh Ville, à la fois dans leur dimension de composantes de la trame viaire et d'espaces publics.

La trajectoire historique contrariée de la ville permet d'éclairer la spécificité de sa morphologie, marquée par une très faible emprise de la trame viaire, dont la hiérarchie demeure incomplète. Près de 85 % des rues sont inférieures à douze mètres de large. Les ruelles forment ainsi le cœur de l'armature urbaine, tout autant que le cadre de vie de la grande majorité de la population. À l'interface entre le public et le privé, entre le collectif et l'individuel, la ruelle, envisagée comme forme urbaine dynamique, permet de penser les mécanismes de recomposition urbaine et l'évolution des pratiques citadines qui s'y déploient. En cela, cette recherche souhaite appréhender la réception par les citadins des normes de la « modernité urbaine », telles qu'elles sont aujourd'hui redéfinies par les autorités de la ville-province et qu'elles affectent la conception et le fonctionnement des espaces publics au quotidien.

Mots clés : Asie du Sud-Est ; Việt Nam ; Hồ Chí Minh Ville ; géographie urbaine ; rue ; espace Public ; trame ; renouvellement urbain ; recompositions territoriales

Abstract

At the heart of an urban region of more than ten million inhabitants, Hồ Chí Minh City is considered today as the economic engine of Việt Nam. The authorities of the city-province are seeking to assert its new metropolitan status by regaining control of urban planning after decades of spontaneous development. This thesis proposes to decipher the contemporary mutations of the inherited spatial frame of the Hồ Chí Minh City alleyways, taken both as an element of the street network and as ordinary public spaces.

The turbulent history of the city contributes to explaining the specificity of its morphology, with very few spaces dedicated to the street network, whose hierarchy remains incomplete. Nearly 85 % of the streets are less than twelve meters wide. Thus, the alleyways constitute both the heart of the urban framework and the living environment of the large majority of the population. Poised between public and private spheres, between collective and individual dynamics, the alleyway is an urban form in constant flux. This understanding of streets as an interface makes it possible to rethink the mechanisms of the urban fabric and the evolution of urban practices in the metropolisation of Hồ Chí Minh City. In doing so, this research seeks to grasp the way in which urban dwellers are adapting to the norms of "urban modernity" as redefined by the authorities of the city-province today, as well as the way these norms affect the daily functioning of ordinary public places.

Key Words: Southeast Asia ; Việt Nam ; Hồ Chí Minh City ; urban Geography ; street ; public space ; urban frame ; urban renewal ; urban change