

V. ENTRE CONTEXTE ET THEORIE – LES LIGNES DE CONVERGEANCE

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	3
2. Les grands axes d'une politique urbaine plus durable pour HCMV	5
2.1 Les politiques nationales et régionales.....	5
2.1.1 L'organisation de l'administration.....	5
2.1.2 La gestion des villes.....	6
2.1.3 Mesures d'encadrement de l'économie	6
2.1.4 La place de la société civile	7
2.2 Les politiques municipales	8
2.2.1 L'organisation de l'administration.....	8
2.2.2 Légalisation des biens et des personnes.....	9
2.2.3 Système bancaire, régime fiscal et lutte contre la spéculation.....	9
2.2.4 Les compensations	10
2.3 La planification urbaine	11
2.3.1 Planification centralisée versus approche contextuelle et participative.....	11
2.3.2 La planification structurelle stratégique, voie possible pour le Vietnam?	12
2.4 Les politiques de logement social.....	14
2.4.1 Incitations à la production	14
2.4.2 Types et localisation de logements pour les plus pauvres	14
2.4.3 Normes de construction	15
2.4.4 Densité et hauteur des logements	16
2.4.5 Les espaces publics.....	17
3. Une vision à long terme plus durable pour HCMV.....	19
3.1 La dimension socio-économique	19
3.1.1 Promotion de l'équité sociale	19
3.1.2 Soutien à la croissance et localisation des activités	20
3.2 La dimension environnementale.....	21
3.2.1 L'eau et son traitement.....	21
3.2.2 Gestion des déchets et des eaux usées	23
3.2.3 L'air et sa pollution	23
3.2.4 La terre et la biodiversité.....	24
3.3 La dimension spatiale	26
3.3.1 Les relations entre HCMV et sa région	26
3.3.2 Contrôle des axes de croissance de HCMV	29
3.3.3 La requalification du centre.....	33
<i>Les grands axes d'intervention</i>	<i>34</i>
<i>Les espaces verts.....</i>	<i>35</i>
<i>Les zones de nouvelle centralité</i>	<i>36</i>
<i>L'aménagement des canaux.....</i>	<i>37</i>
3.3.4 Le cadre bâti	38
<i>L'habitat populaire.....</i>	<i>38</i>
<i>La gestion des bidonvilles.....</i>	<i>39</i>
<i>Les logements collectifs.....</i>	<i>40</i>
3.3.5 La mobilité.....	41
4. Des projets stratégiques pour HCMV	47
4.1 Six propositions.....	47
4.2 Esquisse détaillée d'un projet stratégique	51
5. En conclusion.....	57

1. INTRODUCTION

A priori, il n'est pas d'intérêt direct pour un architecte européen de se pencher sur une métropole d'un pays en phase de transition. Ce serait oublier l'interconnexion des problèmes et des enjeux dans un monde devenu globalisé. L'impact d'une croissance mal gérée des villes des pays moins avancés sur le climat de la planète serait catastrophique. De plus, leur éventuelle incapacité économique à absorber le flux de migrants risquerait d'accroître les pressions migratoires sur les pays riches. Il est donc également important pour ces derniers que les mégapoles du sud répondent au mieux et au plus vite au double défis de la protection de l'environnement et de la réduction de la pauvreté. Toute recherche destinée à approfondir ces questions est donc opportune tant pour le Sud que pour le Nord.

Il pourrait également être argué qu'il n'appartient pas à un occidental de définir la conduite à tenir pour guider le développement d'une métropole telle qu'Ho Chi Minh Ville, issue d'une autre culture. Argument recevable, en notant toutefois qu'un regard extérieur, affranchi de tout prisme déformant, est mieux aiguisé pour entrevoir des pistes originales lorsqu'il s'appuie sur une analyse approfondie du terrain et sur des concepts théoriques vérifiés.

Analyse du contexte et revue théorique ont donc tenté d'embrasser l'ensemble des aspects à considérer dans la mise en œuvre d'un développement durable réussi de l'ex-capitale du Sud Vietnam. Elles furent complétées par l'étude de contextes similaires et de projets de logements situés tant ailleurs dans le monde qu'à HCMV. L'objectif de cette dernière section serait donc de jeter des passerelles entre les précédentes et de répondre aux questions initiales de cette thèse. Trois étapes seront nécessaires pour y parvenir.

La première exposera les grandes lignes d'une politique de la ville, à recommander dans le cas du Vietnam, pour intégrer les principes de la durabilité. L'efficacité d'une politique municipale dépend en grande partie du contexte politique du pays et de son niveau d'autonomie, il serait donc nécessaire de revenir à la sphère nationale avant d'aborder plus avant la gestion municipale et son mode de planification, et de formuler enfin des recommandations spécifiques en termes de logement pour les plus pauvres. C'est donc ici qu'il sera vérifié si la planification structurelle stratégique est possible, ou non, au Vietnam et à quelles éventuelles conditions.

Aussi urbanisme et conception architecturale seront tour à tour abordées. Car, selon nous, il ne serait pas raisonnable d'isoler la question du logement des plus démunis de la problématique générale des établissements humains et de leur planification. Les questions relatives au transport, au travail, à l'accès aux équipements publics ainsi qu'aux standards de construction et autres plans de secteurs ont en effet des implications directes sur le logement et les conditions de vie des résidents. Ville et habitat sont donc interconnectés, de même que le domaine du local est lié à la globalité de notre société contemporaine, faite d'échange et de communication.

En guise de deuxième étape, une vision à long terme pour HCMV sera ébauchée suivant un triptyque garant de durabilité – le socioéconomique, l'environnemental et le spatial. Structuré en trois cercles concentriques, notre essai de prospective partira du niveau régional pour, ensuite, envisager la gestion urbaine de HCMV et enfin, aborder la typologie de l'habitat. Nous y engloberons la gestion de la croissance de cette mégapole, de son cadre bâti et de la requalification de son centre, sans oublier les grandes questions relatives aux bidonvilles et à la mobilité.

Nous aurons alors retrouvé les cinq thèmes identifiés dans la partie théorique de la thèse mais en y intégrant les résultats tirés des différentes expériences, tant dans le monde qu'à HCMV, parce que nous les aurons jugés probants et aptes à être appliqués au contexte étudié, quitte à les assortir de quelques adaptations.

Enfin, six projets stratégiques seront proposés comme moyens de concrétiser cette vision à long terme. Le fil de leur programmation ainsi que la liste des acteurs à mobiliser pour leur élaboration et leur réalisation seront brièvement exposés. Avant de conclure cette section, un de ces projets, symptomatique de la démarche proposée, sera exposé en détail.

2. LES GRANDS AXES D'UNE POLITIQUE URBAINE PLUS DURABLE POUR HCMV

Les expériences de Curitiba, Bogota ou Barcelone nous rappellent que la planification urbaine est aussi, ou d'abord, un fait politique. Les changements opérés dans ces villes furent initiés par des réformes majeures et par l'arrivée au pouvoir d'un leader charismatique doté d'une vision ambitieuse pour sa ville. Ces maires, épaulés par un corps administratif motivé, amenèrent des bouleversements profonds dans la gestion et la planification de leur ville au point d'en remodeler complètement son paysage, ce qui, en retour, concoura à redonner fierté et sens civique aux citoyens et à attirer de nouveaux investisseurs. Ainsi, la promotion d'un développement urbain durable passe inévitablement par une volonté politique affichée et la mise en oeuvre du cadre législatif et administratif approprié, tant à l'échelon national que municipal. Nous rappellerons ici les freins au changement au Vietnam et à HCMV préalablement identifiés avant d'exposer le potentiel et les recommandations pouvant aboutir à la métamorphose escomptée.

2.1 Les politiques nationales et régionales

2.1.1 L'organisation de l'administration

Depuis *doi moi*, le paysage politique vietnamien s'est complexifié. Le pays reste dominé par un parti unique dont l'idéologie s'est colorée d'une dose de capitalisme alors que son emprise sur la société va en diminuant. Cette dernière, à l'image du pouvoir, ne présente plus un bloc homogène mais est tirée à hue et à dia par des forces contradictoires dont les conflits ne menacent pas, pour l'instant, la cohésion nationale.

S'il existe un continuum entre Parti et gouvernement, entre niveau central et autorités locales, chaque strate de l'administration fait état, ouvertement ou non, de points de vue et d'intérêts différents qu'elle tente de mettre en avant, souvent d'ailleurs au détriment des autres échelons. De fait, les directives émanant du niveau central sont sujettes à interprétations, et, ce, d'autant plus que le Vietnam hésite encore entre concentration du pouvoir et politique de décentralisation; celle-ci étant encore pour l'instant à l'état d'ébauche. Des frictions entre les divers échelons sont dès lors inévitables, d'autant plus que l'ouverture au capitalisme exacerbe la concurrence entre les diverses entités. Provinces, villes et districts sont en compétition permanente pour attirer les investisseurs étrangers, quitte à brader les aspects environnementaux et sociaux sur l'autel des intérêts économiques. Ainsi, conflits latents et intérêts divergents s'opposent régulièrement au sein des différentes composantes de l'Autorité; ministères, comités populaires, départements, organisations de masse; et le manque de coordination conduit inexorablement à des contradictions flagrantes sur le terrain. La voix de l'acteur public n'est donc plus uniforme, même si sa structure fortement hiérarchisée et sectorielle rend toute politique de développement intégrée difficile à mettre en place.

Dans un tel contexte politique aux structures assez floues, pour ne pas dire équivoques, il ne peut y avoir de décision tranchée; ainsi dans un contexte de planification centralisée, la politique d'aménagement du territoire demeurera au Ministère de la Construction tandis que celui de l'Economie gardera la mainmise sur les investissements, sans que celui de la Planification puisse assurer la cohésion de l'ensemble; celle-là étant assurée par le Parti Communiste. Cette même instance qui sous-tend encore toute l'administration vietnamienne est, elle-même, secouée par des mouvements cycliques entre réformateurs et conservateurs. Un processus de négociation entre ces deux courants s'opère ainsi à tous les échelons de l'administration par les instances du Parti interposées. Le mécanisme étant opaque, une lecture extérieure reste difficile, cependant la mise sur pied de solutions de consensus est la démonstration de l'opérationnalité du système.

Une restructuration du système administratif s'imposerait donc, ne fût-ce que pour lui rendre cohérence, efficacité et transparence mais sans obligatoirement nécessiter sa refonte. L'Agenda 21 ne prône-t-il pas une réelle décentralisation au niveau d'entités géographiques viables afin de rapprocher l'autorité de ses administrés, une garantie de dialogue et de transparence? Cette responsabilisation de l'autorité locale va de pair avec une autonomie financière effective, conduisant au renforcement tant des capacités que des moyens. Elle n'est cependant pas incompatible avec une planification centralisée en charge de la définition des grandes orientations, pourvu qu'elle se penche sur les grands principes et non sur le détail des modalités d'exécution, dont la planification urbaine et régionale, qui devrait dépendre des Comités Populaires locaux.

2.1.2 La gestion des villes

Le Parti a bien compris, depuis les réformes de 1986, que le développement urbain du pays ne faisait pas partie du problème de sa modernisation, mais de la solution. Face à la croissance rapide et désorganisée des deux mégapoles du pays et d'un troisième pôle en formation autour de Danang et de son port, le discours rigoriste des autorités dissimule mal le laisser-faire ambiant. Afin de tempérer l'attraction trop forte de ces trois pôles, des actions concrètes devraient être mises en place pour promouvoir le réseau existant de villes secondaires qui quadrille l'ensemble du territoire vietnamien. Seulement alors, pourraient-elles présenter des alternatives crédibles à une population en quête d'urbanisation. Il reste aux autorités à mettre en place le cadre administratif susceptible d'inscrire le développement de ces vastes régions urbanisées tant au nord, au centre qu'au sud du pays au sein de vastes conurbations qui effacent déjà des frontières administratives devenues étriquées.

En ce sens, les Comités Populaires des agglomérations urbaines pourraient voir leur rôle accru pour devenir au sein de leur juridiction les véritables coordinateurs de l'action publique et les arbitres dans les différends entre départements techniques. Ceci plaide à nouveau en faveur d'une réelle autonomie décisionnelle et fiscale des entités urbaines – et condamne la dilution du pouvoir au sein d'une pléthore d'agences non coordonnées –, à charge dès lors du pouvoir central de définir le cadre dans lequel cette autonomie devrait opérer. Egalement servirait-il de garant de l'intérêt général et éviterait toute forme de concurrence excessive en mettant en place de véritables mécanismes de solidarité entre villes et régions. Un certain degré de cohérence locale doit en effet présider au développement des villes secondaires limitrophes des grands pôles, dans l'intérêt même des ces derniers. Des comités régionaux, pourraient, à ce niveau, assurer la coordination du développement, à l'image du grand Bangkok, à condition qu'ils disposent d'un réel pouvoir. A charge, alors, du niveau central de répartir les moyens humains et financiers pour garantir le développement harmonieux des régions, notamment par le truchement d'un réseau dense d'infrastructures de communication.

2.1.3 Mesures d'encadrement de l'économie

Suite à l'adoption des règles du marché, le rôle de l'État vietnamien a changé de nature, se désengageant, en tout ou partie, des projets d'investissements et déléguant, suivant leur nature, une part de cette tâche au secteur privé. Cette ouverture est à la fois recherchée et crainte: si l'argent neuf est le bienvenu, la perte de pouvoir qu'il induit est tout autant redoutée. S'ensuit un certain flottement, une hésitation non feinte, où le pouvoir central ne maîtrise plus les paramètres et leviers économiques qu'il a lui même abandonnés à d'autres.

Du reste, l'autonomie et la spécificité du modèle sont aujourd'hui mises à mal par la mondialisation. Ainsi, par exemple, HCMV n'est pas moins encadrée qu'Hanoi, mais elle exerce un pouvoir d'attraction plus fort qui l'oblige à composer, sans armes adéquates, avec les affres de la globalisation. Les sirènes néolibérales y sont plus bruyantes qu'ailleurs, au risque que le laisser-faire l'emporte sur une gestion cohérente de la ville, tant les autorités, ici plus qu'ailleurs, sont tiraillées entre la ligne du Parti et les pressions du capital. Il en résulte un équilibre précaire, chaque jour à réinventer par une pléthore de départements et d'organismes intermédiaires qui, tous, cherchent à tirer leur épingle du jeu sans vision globale de l'ensemble. Des nouveaux outils mieux adaptés à la donne devraient donc être mis à disposition de l'acteur public afin qu'il puisse mieux composer avec les forces du marché.

Si le pays bénéficie d'une croissance économique remarquable, de nombreuses voix réclament aujourd'hui la mise en place d'un système de redistribution plus équitable, approche qui s'inscrit en droite ligne avec le principe de durabilité et l'idéal communiste dont le régime se réclame encore. Ceci implique la mise en place d'un programme de lutte contre la pauvreté, efficace et non discriminatoire, notamment au niveau du statut de résidence. Ce dernier impose des charges économiques supplémentaires à une population déjà précarisée, raison supplémentaire pour obtenir son retrait pur et simple. Un tel programme devrait aussi tenir compte de l'aspect multidimensionnel de la pauvreté et de l'ensemble des facteurs qui concourent à l'exclusion.

Par ailleurs, les exemples de CODI et du PMU 415 avaient mis en avant l'importance d'activités économiques en appui des demandes diverses des plus pauvres, systèmes d'épargne crédit inclus. En effet, les programmes de lutte contre la pauvreté ne sont efficaces qu'adaptés aux spécificités locales ou aux

particularismes des sous-groupes constituant la masse des laissés pour compte¹. Elles ne sont donc pertinentes qu'appuyées sur des études approfondies des besoins et des spécificités du milieu ciblé plutôt que composées d'actions imposées par le haut. Afin de briser l'enfermement complexe et vicieux de la pauvreté, de telles études devraient retenir des indicateurs à la fois quantitatifs et qualitatifs et ne pas se cantonner au niveau des revenus. Tirant les leçons de l'expérience du PMU 415, elles devraient déboucher sur des actions portées par des partenariats privé/public axés sur les réelles potentialités du marché. Seules de telles mesures permettront de créer de nouveaux emplois accessibles aux classes défavorisées quitte à les accompagner de programmes de formation professionnelle adaptés. Pour être efficace, une telle politique devrait également viser les classes moyennes afin d'éviter des phénomènes de glissement entre classes sociales, comme observés dans d'autres contextes, ce qui ne manquerait pas d'exercer des pressions supplémentaires sur les couches moins avantagées.

Si donc un grand chemin a été parcouru depuis 1986, dans le domaine économique, des adaptations dans la gestion publique sont urgentes. A charge d'un gouvernement désireux de ne pas sombrer dans les excès du capitalisme sauvage de mettre en place les outils de gestion et de contrôle qui lui permettent d'assurer ses ambitions d'équité sociale, de préservation environnementale et de cohérence dans l'aménagement de son territoire. Ils vont dans le sens d'une politique d'ouverture de la société et de l'économie au sein d'une entité socialiste. Un équilibre cohérent entre les courants réformateurs et conservateurs du Parti Communiste doit donc être trouvé afin d'embrasser les aspects positifs de ces deux tendances tout en rejetant leurs antagonismes.

A cet égard, si l'imagerie moderniste de Singapour n'est pas en soi un modèle à appliquer tel quel, car basé sur des fondements intrinsèquement différents, les autorités vietnamiennes pourraient au moins s'inspirer de la manière dont le népotisme éclairé de la Ville-État a ébauché une troisième voie, qui allie au dynamisme néo-libéral de l'économie, des mesures sociales et environnementales progressistes, sans pour autant adopter l'approche paternaliste de ce régime. En s'affranchissant des aspects les plus pervers des idéologies tant communiste que capitaliste, le Vietnam pourrait ainsi tirer profit des deux courants et inventer un nouveau modèle de société liant intérêt de la collectivité, sens de la discipline et de la solidarité à l'esprit et la liberté d'entreprise.

2.1.4 La place de la société civile

L'ouverture économique favorise l'échange des idées, rendant la société plus perméable notamment aux notions de droits de l'homme et de participation de la société civile au débat public. Selon ce point de vue, la croissance économique conduit à la démocratie. D'autres analystes en doutent, en se référant à la Chine par exemple. En dépit de pressions de la part des pays occidentaux et des évolutions positives rencontrées en Corée du Sud ou à Taiwan, on peu attendre des gouvernements autoritaires qu'ils dureront encore longtemps dans la région. Ainsi, le consensus au sein de l'ASEAN selon lequel la croissance économique et la stabilité politique doivent avoir le pas sur les libertés individuelles, est encore bien enraciné, même dans la population.

S'il ne nous appartient pas de juger de la valeur d'une telle priorité, constatons au moins que l'autoritarisme peut aussi bien conduire à des réformes de fond dans le sens de celles préconisées ici, comme à Singapour, ou à l'ignorance pure des problèmes environnementaux et d'équité, comme en Chine. L'Amérique de G. W. Bush n'est du reste pas un modèle au niveau de l'écologie ni à celui en faveur d'une discrimination positive à l'égard des couches les moins favorisées. Le régime politique n'est donc pas en soi une barrière au développement durable, même s'il faut reconnaître que des citoyens avertis et engagés contribuent plus facilement à faire changer les choses dans un pays où le droit de parole est assuré. La société vietnamienne cultive l'art des jeux d'influence et pressions de derrière la scène. On peut donc espérer que l'influence d'une population de plus en plus sensible aux questions relatives à l'écologie et à la défense des moins nantis pourra faire changer les choses.

Au Vietnam, notamment grâce à l'émergence d'une classe moyenne éduquée et ouverte sur le monde, une société civile, pour un temps silencieuse, montre des signes d'impatience devant les carences de l'État. A défaut de manifestations tapageuses, des associations se structurent et portent leurs revendications de plus en plus haut et plus clairement. Elles inscrivent en elles l'espoir qu'un dialogue entre tous les acteurs urbains puisse s'établir afin de répondre aux défis auxquels le pays et ses villes doivent faire face.

¹ FIORI, J., et al. "Urban poverty alleviation through environmental upgrading in Rio de Janeiro: Favela Bairro", 2000, pp. 89-90

Si la politique de reconnaissance du monde associatif a largement contribué à l'émergence de cet engagement civique en réponse aux manquements de l'autorité, beaucoup reste à faire, sans même évoquer la difficile question des droits de l'homme. L'installation d'une plate-forme de discussions entre les représentants de ces associations et les acteurs public et privé permettrait, d'abord, d'institutionnaliser, et donc de rendre accessible à toutes les catégories sociales, une forme de lobbying qui opère déjà – mais, jusqu'ici, uniquement au bénéfice d'organismes disposant de liens privilégiés avec des membres du Parti –, elle offrirait, ensuite, aux autorités l'occasion de mieux intégrer l'expérience du terrain, acquise par les associations locales en reproduisant, à plus grande échelle, les actions les plus appropriées. Ce processus pourrait, à terme, conduire à la mise en place de processus décisionnels participatifs, à défaut de réelle ouverture démocratique encore trop hypothétique.

Mais pour que l'engagement de toutes les composantes de la société soit effectif, la liberté de parole et d'opinion devrait être plus largement répandue. Si elle est déjà reconnue au sein de différentes réunions populaires, associations de masse ou autres comités populaires locaux, reste à trouver un espace d'expression aux critiques formulées à l'égard de l'Administration, jusqu'ici, tacitement admises; les rapporter ouvertement aux autorités supérieures devrait automatiquement accroître l'efficacité globale du système, ne serait-ce qu'en rendant d'Administration directement comptable devant ses administrés.

2.2 Les politiques municipales

2.2.1 L'organisation de l'administration

L'approche sectorielle et la hiérarchisation à outrance de l'Autorité balisent les limites d'une gestion des villes où l'interconnexion entre les problématiques est de plus en plus forte. La multiplicité des agences et des départements, où la responsabilité se dissout dans leurs prérogatives, en lieu et place des compétences réelles, rend difficile la mise en place d'une approche intégrée. Une meilleure coordination de leurs activités, voire une refonte de l'organigramme, est donc souhaitable. D'autant qu'elles ont entre leurs mains une série d'outils de gestion urbaine – schémas directeurs, plans détaillés d'usage du sol, codes et standards de construction – sur lesquels elles pourraient s'appuyer plus efficacement si le système était rationalisé. Mais ces instruments et la législation qui y est liée, sont eux-mêmes complexes, redondants, ou inadaptés, alors qu'ils restent insuffisants pour faire face aux pressions du marché, entraînant une carence de contrôle des autorités sur la croissance des villes.

Ainsi, par exemple, d'une simplification des procédures d'approbation des projets qui permettrait de gagner en efficacité et en transparence, réduisant d'autant la charge financière des projets, plus rapidement réalisés et donc amortis, sans oublier la réduction de la pression psychologique exercée sur les populations menacées d'expropriation, et paralysées pendant des années dans l'attente d'un inéluctable déménagement. Une telle simplification réduirait encore ces tracasseries administratives perçues comme autant d'obstacles insurmontables par les petits investisseurs, les convainquant alors d'agir dans la légalité. Dans ce sens le projet 'one stop shop' initié par la Coopération suisse dans la ville de Nam Dinh au nord du pays est à épingle. Ce programme de réforme institutionnelle proposa en effet de concentrer derrière un seul guichet toutes les procédures requises pour l'obtention d'un permis de bâtir et la légalisation du foncier, tout en les simplifiant.

Il nous est apparu clairement durant l'analyse des projets à HCMV que les autorités locales des districts et quartiers avaient un rôle clef à jouer tant dans la conception et l'approbation que dans la mise en oeuvre des projets. Ces niveaux de pouvoir devraient dès lors être considérés comme de réelles parties prenantes, même au niveau financier, passant de ce fait du statut de bénéficiaires à celui d'acteurs à part entière. Ce changement de rôle concourrait à limiter certaines de leurs revendications quant aux standards des équipements à pourvoir et accroîtrait leur implication dans leur maintenance. Tout ceci pousse à l'officialisation du dialogue entre les différents acteurs du développement urbain. Pour ce faire, il importe de rendre l'administration transparente, efficace et à l'écoute de ses administrés. Une telle ambition peut paraître hors d'atteinte dans un contexte politique autoritaire. Le préalable paraît être une certaine ouverture du régime, à défaut d'une réelle démocratisation, ainsi que précédemment suggérée.

2.2.2 Légalisation des biens et des personnes

Le système du droit de résidence est un héritage de l'époque marxiste où on tenta, par tous moyens, de freiner l'exode rural. En autorisant tacitement la population migrante à s'installer de façon illicite dans la ville, les autorités voulurent faire preuve de pragmatisme, sachant qu'une telle dynamique était inéluctable. Conséquence de la modernisation du pays, mieux valait l'accompagner que de tenter de s'y opposer artificiellement. Mais, à défaut d'avoir pu limiter les mouvements de population, le statut de résidence maintient aujourd'hui des migrants, parfois de longue date, dans la pauvreté en ne leur donnant pas accès à une série de services ou en augmentant artificiellement leurs coûts. L'ironie veut que les plus pauvres, en mal d'un réel soutien, n'ont pas accès aux services d'aide officiels, car non éligibles. Une telle constatation incite à l'abolition pure et simple d'un tel régime; ce qui oblitérerait de surcroît toute expression de despotisme dans le chef des autorités locales vis-à-vis de ces groupes vulnérables.

Cette mesure devrait concourir à la requalification du parc immobilier par des propriétaires plus sûrs de leurs droits et de leur futur; ils deviendraient mieux enclins à investir dans leurs biens, d'autant plus qu'un droit de résidence faciliterait l'accès à l'emprunt. La légalisation des personnes peut donc aider à régénérer le cadre bâti existant en garantissant à la population la pérennité de ses investissements, d'autant plus lorsqu'elle s'accompagne de la reconnaissance des biens immobiliers construits dans l'illégalité.

Cette légalisation du bâti paraît en effet indispensable pour que planification et gestion urbaine soient en phase avec la réalité. Tant que ces habitations illégales seront échangées ou construites de façon informelle – pour cause d'incompatibilité avec les standards fixés par la Ville, non-conformité de l'un ou l'autre certificat ou tentative d'échapper aux taxes lors de la passation de l'acte – le contrôle du parc immobilier par les autorités demeurera un vœu pieux, privant en outre celles-ci d'une part importante des rentrées fiscales. Cette légalisation massive des logements passe par un assouplissement des codes de construction. Des normes plus souples adaptées à la variété typologique du bâti devraient en effet permettre de mieux tenir compte des capacités financières variées de la population et de légaliser bon nombre d'immeubles unifamiliaux que les standards actuels ne considèrent pas acceptables.

Le secteur privé familial étant devenu le plus grand pourvoyeur de logements depuis l'ouverture du marché de l'immobilier, il est logique que l'attention de l'autorité à son égard soit renforcée, son influence sur le paysage urbain et sur l'étalement des villes étant déterminant. Ses capacités, besoins et attentes mériteraient d'être mieux pris en compte dans l'élaboration des plans directeurs et des normes de construction. Un espace de dialogue entre cette instance importante, mais morcelée, et les autorités devrait permettre d'instaurer une réelle coopération entre les parties et une plus grande convergence des interventions sur le terrain. Cet échange entre deux acteurs essentiels de l'urbanisation vietnamienne s'inscrit dans la ligne du décret 29 de 1998 sur la démocratie populaire et la participation communautaire dont l'implication dans les prises de décision doit être promue.

L'absence de statut officiel réservé aux ruelles et allées illustre le peu d'intérêt dont les autorités témoignent, pour l'heure, aux intérieurs des îlots et de l'habitat populaire en général. Fort heureusement, les programmes récents de réhabilitation ont renversé cette tendance. L'adaptation de la réglementation – outre qu'elle pourrait susciter une meilleure prise de conscience – permettrait, d'une part, de généraliser les programmes de réhabilitation des infrastructures sous forme d'un partenariat entre communautés et secteur public. Elle obligerait, d'autre part, ce dernier à s'impliquer d'avantage dans le quotidien des quartiers. Ainsi par exemple du ramassage des déchets, laissé jusqu'à présent à la seule initiative du secteur privé alors que le pouvoir public devrait au moins en assurer la coordination.

2.2.3 Système bancaire, régime fiscal et lutte contre la spéculation

Le secteur de la construction de logements manque de fonds. Le système bancaire devrait dès lors être revu pour, d'une part, assainir les dettes douteuses des entreprises d'État afin de pouvoir libérer la charge des banques et réduire les taux d'intérêts et, d'autre part, généraliser les conditions offertes aux promoteurs publics ou privés, petits et grands, notamment en matière d'hypothèques. Les modalités de l'emprunt au logement des particuliers devraient également être clarifiées. Des taux d'intérêts plus bas, une durée de remboursement potentiellement plus longue, le droit d'hypothèque sur le terrain et des procédures assouplies devraient les rendre accessibles à un plus grand nombre.

Une réforme du régime de taxation s'impose également afin de réduire les charges lors de la passation de l'acte en optant pour une fiscalité annuelle dont la définition du niveau pourrait être du ressort de l'autorité locale. Celle-ci pourrait s'en servir comme instrument de régulation et de lutte contre la spéculation foncière, tout en accédant à de nouveaux revenus indispensables à son efficacité. Elle pourrait également s'en servir comme outil de politique urbaine en taxant par exemple les terrains constructibles restés vierges ou en attribuant des exonérations aux promoteurs engagés dans la construction de logements sociaux. Trois préalables sont nécessaires à la mise en œuvre d'une telle mesure: la légalisation des logements existants déjà mentionnée, la prise en compte de la valeur réelle des terrains suivant les cours du marché, ainsi que de celle des plus-values des terrains bordant les grands travaux d'infrastructures et de requalification urbaine. La logique voudrait en effet que la population réellement bénéficiaire de ces programmes contribue pour partie au relogement des personnes qui en sont les victimes.

Ces différentes mesures devraient contribuer à faciliter l'accès à la propriété foncière, aux services et infrastructures de base, rendant de ce fait la société plus équitable. Ainsi, les petits propriétaires devraient pouvoir construire en toute légalité leur habitat grâce à la simplification des procédures d'acquisition des droits d'usage de sol et de permis de bâtir accompagnée de la réduction des taxes à l'acte de vente et d'un accès plus aisé à l'emprunt bancaire.

La lutte contre la spéculation foncière est un levier important d'une action urbaine volontariste qui devrait concourir à l'équité, les classes sociales inférieures étant bien évidemment plus exposées à la hausse des prix. Laisser la spéculation dicter sa loi revient à barrer l'accès à un logement décent à des pans de plus en plus importants de la société vietnamienne, à l'image de ce qui fut observé à Manille, Bangkok ou Jakarta. Il importe donc de donner les moyens aux villes d'agir suivant les recommandations définies dans la partie théorique de ce travail.

En ce sens, il semble que les autorités ne profitent pas pleinement des possibilités que les prérogatives du système communiste leur accordent. Car si l'État demeure, en théorie au moins, propriétaire du sol, aucune mesure n'est prise pour développer des réserves foncières, sans parler des nombreux terrains situés au cœur des centres urbains, propriétés des différents départements et entreprises d'État et qui n'attendent qu'à être requalifiés dans l'intérêt de la collectivité. On entrevoit ici l'intérêt d'une gestion coordonnée de tous les biens fonciers des différentes agences, pour chacune des villes, alors que de nouvelles pistes sont à explorer pour l'acquisition et la maintenance de ces biens, tels que le bail emphytéotique, la copropriété, la gestion collective des immeubles, la location, tous mécanismes compatibles avec l'idéologie communiste et aptes à corriger les dérives du néolibéralisme.

2.2.4 Les compensations

Reconnaissons que la politique de compensation mise en œuvre au Vietnam est certainement plus développée que dans bien d'autres pays de la région. Mais de nombreux progrès restent encore à faire. Les décrets parus au début des années 2000 visant à l'ajustement des prix officiels au cours du marché vont dans le bon sens mais pas jusqu'au bout de leur logique. Par la définition artificielle des prix, l'autorité se voile la face devant la flambée du foncier tout en refusant d'en assumer le coût. Le mécanisme mis en place ne fait que compliquer le mode de calcul en délaissant les familles expropriées. Il serait plus judicieux de remettre le système à plat tout en luttant efficacement contre le fléau spéculatif, notamment avec des moyens plus transparents.

La pondération des compensations par rapport aux différents statuts nie l'évidence des appropriations semi-légales ou illégales de longue durée dans certains quartiers et tacitement admises dans le passé par l'Autorité. Celle-ci établissait de ce fait une politique de deux poids, deux mesures qui pénalisait une nouvelle fois les plus pauvres, autre argument pour l'abrogation du statut de résidence. En outre, la légalisation massive des biens existants, réclamée plus haut, permettrait de distinguer les appropriations semi légales de longue durée des squattes récents et des spoliations effectives de certaines propriétés, phénomène à combattre plus efficacement.

2.3 La planification urbaine

2.3.1 Planification centralisée versus approche contextuelle et participative

Fruit du mélange d'une planification de type soviétique orchestrée par les ministères centraux et d'une gestion locale plus pragmatique et largement influencée par les pressions du marché, l'urbanisme tel qu'actuellement pratiqué au Vietnam est hybride. Il en résulte une approche fonctionnaliste et sectorielle conduite par des technocrates n'ayant qu'une vision partielle de la réalité. Elle a de ce fait montré ses limites, n'agissant plus comme instrument de contrôle, mais d'incitatif à l'égard des investisseurs. Ainsi, si la rigidité du système reste, dans son expression, la digne héritière de l'ère communiste, son idéologie n'apparaît plus au travers des solutions proposées. L'image de modernité projetée dans ses plans laisse la part trop belle aux agents immobiliers, en négligeant les intérêts des acquéreurs, qui sont pourtant les plus gros producteurs de logements, tout en oubliant, les plus démunis et les services sociaux. La ségrégation sociale est ainsi en marche.

La prise en compte d'études d'impact socio-économiques et environnementales serait le premier correctif à apporter. Le deuxième serait d'affecter les projets d'un indice de priorité. Il peut paraître en effet légitime de vouloir offrir une image de modernité, fût-elle idyllique, du futur de sa ville, encore faut-il prévoir les moyens de la réaliser en hiérarchisant les interventions. Par ailleurs, l'absence criante de consultation entre acteurs, autres que publics, lors de la conception des plans est critiquable. Les habitants, les investisseurs privés grands et petits, le monde académique, les associations non gouvernementales, tous directement concernés par leurs orientations, sont exclus du processus. Leurs expériences spécifiques et leur connaissance du terrain pourraient pourtant concourir à affiner les choix stratégiques et les remettre en phase avec la réalité et les demandes des usagers.

Ainsi, selon la Banque Mondiale, le système actuel est dans une impasse². Le gouvernement central garde le contrôle sur beaucoup d'aspects de la gestion urbaine, ne faisant pas confiance aux Comités Populaires locaux qui sont dès lors déresponsabilisés et se désintéressent de leurs tâches. Les grandes décisions d'investissement et de gestion du foncier sont par exemple rapportées au niveau central, le Comité Populaire de la ville en question n'ayant pas la maîtrise de la croissance de sa municipalité alors que suivant le code des bonnes pratiques, ce type de décisions devrait se faire au niveau le plus local possible³. Dès lors, une refonte du système de planification s'avère nécessaire, devant conduire à une décentralisation effective. L'agence internationale appelle de ses vœux une meilleure écoute des demandes de la population et, à chaque niveau, la redevance d'un compte-rendu de gestion dû par l'autorité locale aux contribuables; un plaidoyer donc en faveur de la décentralisation et de la bonne gouvernance. Celles-ci permettraient d'accroître les liens entre autorité et population en favorisant l'implication de cette dernière dans la marche de la ville. Nous l'avons vu, la mise en œuvre d'un développement urbain durable exige l'engagement de tous. Cette double responsabilisation – de l'autorité vis-à-vis de sa population et de cette dernière face à elle-même – nécessite de revoir l'approche dirigiste et centralisée de la planification actuelle.

D'autres observateurs confirment la nécessité du passage de la planification directive actuelle à une approche plus stratégique. Comme le note Waibel *"la fonction des plans spatiaux dans une économie de marché doit être d'offrir un cadre légal à l'investissement privé au sein du cadre bâti. Mais ce dernier ne peut être contraint à agir même dans un tel régime autoritaire. Il est nécessaire de favoriser une implication proactive et une réelle coopération entre les acteurs publics et privés dans la planification, la formulation et la mise en œuvre des projets urbains"*⁴. L'UNDP va plus loin: *"L'inclusion de tous les acteurs appropriés et leurs capacités d'agir au sein d'une approche collaborative de même qu'un cadre institutionnel approprié sont reconnus comme des éléments vitaux pouvant conduire le Vietnam à la réussite du développement de projets urbains durables"*⁵.

² CAMBELL, T., "A tale of two cities in Vietnam", The World Bank, 1999, pp. 47-48

³ WAKELY, P, YAU, N., "In search of urban sustainability: implementing the Habitat agenda", 2002, p. 56

⁴ WAIBEL, M., ECKERT, R., BOSE, M., MARTIN, V., "Housing for low-income groups in HCMC, ...", 2007, p. 11

⁵ UNDP, "Deepening democracy and increasing popular participation in Vietnam", 2006, p. 12

2.3.2 La planification structurelle stratégique, voie possible pour le Vietnam?

Il convient de rappeler combien une démocratie participative à l'échelon municipal peut être bénéfique dans la mise en place d'une planification urbaine souple et mieux adaptée à notre époque, le but étant que l'ensemble des intervenants décide des priorités de son développement sans négliger le point de vue d'aucun. Même si le régime autoritaire de Hanoi semble avoir encore de beaux jours devant lui, des signaux indiquent qu'une plus grande participation de la société civile dans la gestion locale est possible et même probable. Nous l'avons vu, tant le Parti que la société sont désormais divisés en groupes d'influence dont toutes les voix devraient être entendues. D'autant que les objectifs d'une approche plus participative ne sont pas incompatibles avec certains préceptes socialistes aujourd'hui mis à mal par l'ouverture néo-libérale: défense des intérêts des moins nantis, développement de services sociaux de qualité accessibles à tous, droit au logement... On n'insistera donc pas assez sur l'importance de cette approche tant dans le processus décisionnel que dans la mise en œuvre des projets, sans pour autant renier le rôle de l'auteur de projet dont il sera plus loin question. A l'image d'autres projets évoqués dans la troisième partie de ce travail, le PMU 415 propose une voie mettant en évidence les avantages de l'implication de la communauté dans le processus. Reste à établir une réelle instance de dialogue entre autorités, secteur privé et société civile, dont les communautés, pour que l'une ne soit pas un simple pourvoyeur de fonds, oubliant les tranches inférieures de la population et qu'enfin, le troisième devienne un partenaire à part entière et non plus simple bénéficiaire.

Pour qu'un véritable travail communautaire porte ses fruits, l'implication de travailleurs sociaux est indispensable tout au long du processus. Malheureusement, il en existe peu, faute de centres de formation adaptés; carence qu'il importera de combler une fois que la crainte de l'Autorité à leur égard se sera dissipée. Il existe heureusement suffisamment d'expertise locale pour dispenser un enseignement de qualité; ne manque donc plus que la volonté politique.

Les signaux encourageants d'une forme de démocratisation au sein même du PCV, des arcanes gouvernementales et de la société en général nous incitent à l'optimisme en dépit des atteintes récurrentes aux droits de l'homme; le cadre précis imposé par le régime paraît suffisamment large pour ouvrir un débat entre secteurs privé et public. Si l'approche classique de la planification reste toujours de mise, il est possible d'ouvrir, dès aujourd'hui, le débat en s'appuyant, d'une part, sur le principe de consensus et de dialogue informel qui prévaut dans les prises de décision au sein de l'appareil d'État en tentant de l'institutionnaliser et de le rendre plus transparent et, d'autre part, de convier au débat, les organismes qui aujourd'hui structurent la société, sachant que des voix dissidentes existent au sein de ces organisations et que, donc, le discours pré-formaté du Parti ne ressortira pas nécessairement des débats. Il devrait être ainsi possible d'aboutir à des 'pactes urbains' plus en phase avec la population et les investisseurs, permettant de sortir de la vision parfois trop étriquée des planificateurs des divers départements.

Les Organisations Communautaires de Base (OCB) et le secteur privé impliqués dans le processus auraient notamment pour tâche de mieux définir les besoins de la population. Cette forme de dialogue va à l'encontre de la perception des pays socialistes qui entendent plutôt, par participation, la mobilisation des masses dans la réalisation d'objectifs fixés par le Parti, seule instance capable de définir correctement les aspirations du Peuple; conflit idéologique dans l'interprétation des définitions qu'il importera de résoudre! Comme nous l'avons souligné dans la section théorique, la conception usuelle de la société civile est qu'elle soit autonome et indépendante du secteur privé, qu'elle participe au renforcement du tissu associatif local, qu'elle contribue à l'intégration des personnes, qu'elle permette une affiliation inter segmentaire, qu'elle fonctionne suivant des règles démocratiques internes et qu'elle recherche l'affiliation horizontale⁶. Mais il s'agit peut-être, là, d'une perception trop occidentale du processus, les sociétés orientales fonctionnant suivant un mode plus hiérarchisé dans laquelle famille et État jouent un rôle important. Le confucianisme ne prescrit-il pas une forme de fonctionnement de la société basée sur les préceptes démocratiques usuels⁷?

Pourtant, en dépit de l'absence de démocratie, les processus participatifs sont généralement plus dynamiques dans les pays moins industrialisés d'Asie, où le sens de la collectivité est mieux vécu qu'en Occident. Ici, l'individualisme pousse à une perte de considération pour l'intérêt général, alors que la disponibilité de la population est réduite à la mesure de son peu d'inclination à la palabre. A un engagement plus assidu des individus dans les débats publics des pays en transition, s'ajoute au Vietnam un sens aigu du consensus, un bon niveau d'éducation par rapport à d'autres pays en développement et une habitude à

⁶ HADENIUS, A., UGGLA, F., "Modeler la société civile", 1998, p.49

⁷ NOSCO, P., "ROSENBLUM, N., L., "Civil Society and Government", 2002, p. 345

participer activement aux débats publics au sein desquels la critique de l'autorité est tolérée tant qu'elle n'est pas écrite et nominative⁸. La rencontre entre deux visions, a priori antagonistes, de la participation communautaire y est donc possible suivant certains aménagements.

La société civile étant encore embryonnaire, les organisations de masse restent incontournables mais, à terme, d'autres représentants de la société, plus ou moins légitimes, devraient apparaître, à commencer par des groupes de pression issus tant du monde des affaires que des communautés urbaines. Mais il faudra accepter qu'une bonne part de ces représentants dispose encore d'affiliations plus ou moins directes avec le Parti et l'État. Les structures locales des districts, des quartiers et des unités de voisinage ne pourront pas non plus être exclues car plus en phase avec la réalité du terrain et, de ce fait, plus pragmatiques que les niveaux supérieurs. Cependant un secteur privé, peu structuré et représenté, notamment au niveau des petits investisseurs et des particuliers, mérite que des efforts soient consentis à son endroit.

L'expérience de ODAP à HCMV pourrait servir de référent pour la mise en place d'un forum de discussion entre les différents acteurs du développement urbain et d'une planification intégrée à l'échelle de la ville et sa région. Son rôle s'était limité jusque-là au partage d'informations. Il pourrait dorénavant être étendu à la coordination et la prise de décision. Il semble en effet que le Vietnam soit maintenant prêt à une aide budgétaire directe – les bailleurs acceptant de verser leurs fonds dans un pot commun géré par le gouvernement, à charge de celui-ci de garantir la transparence de leur usage – et prêt aussi au développement de groupes de coordination sectoriels avec partage des responsabilités. Il s'agit là d'un beau bras de levier aux mains des donateurs pour initier le dialogue en suggérant l'inclusion du secteur privé et de la société civile, en vertu de sa nécessaire mobilisation suivant les recommandations de l'Agenda 21, dont ils devraient se faire les avocats, quitte à mettre en place différentes cellules de discussion disposant de passerelles d'échange. Par ce biais, les donateurs, plutôt que de financer des projets suivant leur propre agenda, seraient amenés à intégrer résolument leur action dans les plans d'aménagement de la Ville, à la conception desquels ils auraient été associés au même titre que toutes les autres parties prenantes.

Les solutions proposées plus haut ne visent donc pas à réduire le rôle de l'autorité, en privatisant par exemple les services publics ou en prétendant que les opérateurs privés pourront tout régler. Que du contraire! Il s'agit de renforcer les capacités des institutions publiques, tout en accroissant les synergies entre une administration professionnalisée, une population responsabilisée et un secteur privé mieux encadré et structuré.

Il ne s'agit pas uniquement de promotion de la participation et de la mise à niveau de l'appareil d'État mais également de celle de l'organisation spatiale des villes et de leur région. La section théorique de cette étude nous a rappelés comment il s'agissait de travailler sur la structure des espaces publics et leur hiérarchisation en élaborant des visions à long terme. Ces dernières devraient guider la mise en œuvre de projets concrets suivant des priorités d'action. Il fut également prouvé que la participation n'impliquait pas d'entendre uniquement la voix des usagers mais que technocrates et professionnels avaient encore un rôle à jouer en apportant connaissance technique, vision intégrée – moins partielle que celles des acteurs impliqués –, capacité d'innovation, connaissances techniques...

Les exemples de CODI en Thaïlande et de l'OPP à Karachi nous ont montré l'importance de la participation communautaire, mais aussi ses limites, faute d'une prise en compte du point de vue d'autres groupes et d'une vision d'ensemble sur la ville. Les expériences de Curitiba, Bogota, Barcelone ou Rio ont de leur côté mis en avant l'intérêt d'inscrire la participation dans une vision spatialisée et cohérente à l'échelle urbaine, voire à celle de la région. Il est même apparu à Bogota qu'il pouvait parfois être nécessaire d'aller au-delà des réticences de certains groupes particuliers dans l'intérêt de l'ensemble de la collectivité. Ces exemples suggèrent que l'implication de l'ensemble des acteurs dans la conception de programmes spatialisés pouvait s'établir par l'intermédiaire d'un processus de coproduction au sein duquel l'auteur de projet garderait une certaine maîtrise, en bâtissant notamment des coalitions autour de projets stratégiques fédérateurs. Il s'agit, soulignons-le, des préceptes de la planification structurelle stratégique, applicable selon nous au Vietnam, en suite des aménagements exposés plus haut. Nous la percevons comme une voie possible pour la mise en œuvre d'un développement urbain réellement durable dans le contexte qui nous occupe.

⁸ BUCKLEY, R. KALARICKAL, J., "Housing policy in developing countries", 2005, p. 241

2.4 Les politiques de logement social

2.4.1 Incitations à la production

Le Vietnam, comme beaucoup de pays asiatiques en transition, fait face à un manque chronique de logements et qui rappelle la crise qu'a traversé l'Europe d'après-guerre. L'effort à fournir pour la période 2010-20 devrait atteindre les 3% du PNB pour être en phase avec la demande, niveau quinze fois supérieur à celui consenti actuellement et équivalant à l'investissement de la France durant les années cinquante et soixante dans ce secteur⁹.

Pourtant, on assiste, depuis l'amorce des réformes de 1986, à un désengagement de l'État vietnamien dans le domaine de la construction de logements, mission reprise par le secteur privé; évolution d'ailleurs cohérente avec une approche plus libérale de l'économie. Flexibilité et importance des moyens étant les atouts majeurs du marché, on pourrait s'attendre à ce que celui-ci réponde à l'ampleur et la variété de la demande. Mais l'interruption des subsides gouvernementaux à l'habitat s'est faite de façon trop abrupte alors même que le flou et la complexité du système administratif ne permettaient pas la mise en place d'alternatives efficaces. Les interprétations contradictoires par les différents agences et districts des lois y afférentes débouchèrent sur des procédures compliquées et peu transparentes qui accroissent encore la confusion actuelle. Dans ce cadre, les promoteurs paraissent peu enclins à produire des logements sociaux, par définition, moins rémunérateurs.

Un éventail de mesures devrait dès lors être mis en place afin d'inciter le secteur privé à investir dans ce créneau. Des avantages fiscaux pourraient être par exemple octroyés, voire des obligations légales imposées, en fonction du volume d'investissement, en laissant les pouvoirs publics en charge de la planification et de l'encadrement, sans oublier la mise à disposition des terrains requis. Une subsidiarité croisée pourrait également être promue entre les logements des différentes catégories sociales, comme expérimenté par le PMU 415 ou le projet d'Indore. Cette mesure offrirait l'avantage d'assurer une plus grande mixité sociale et économique, notamment en centre-ville, là où la majeure partie des opérations prend habituellement place et de réduire les besoins en transport. Elle irait également dans le sens du principe de redistribution des richesses.

2.4.2 Types et localisation de logements pour les plus pauvres

Nous l'avons vu, les grands ensembles des banlieues françaises constituèrent une réponse quantitative à un problème complexe. Un même type de réponse fut fourni à une population diverse sans mettre suffisamment l'accent sur la qualité des espaces publics, la mixité sociale, l'accessibilité financière, l'accès à l'emploi. Les conséquences de ces manquements se font sentir aujourd'hui. Cette expérience devrait utilement éclairer les concepteurs vietnamiens afin d'éviter de heurter les mêmes écueils.

La spéculation et la ségrégation des fonctions qui caractérisent aujourd'hui le développement des villes vietnamiennes sont des obstacles majeurs au maintien des plus pauvres au cœur des villes. Or, il importe, nous l'avons vu, qu'ils trouvent des espaces de vie à proximité des pôles économiques afin de préserver leurs revenus tirés essentiellement du secteur informel. Une politique proactive de développement de réserves foncières en périphérie et d'emploi des terrains non utilisés en centre-ville par les agences d'État est par conséquent plus que souhaitable. Nous l'avons évoquée plus haut.

Les projets actuels de relogement, qui n'intéressent du reste que la tranche légalisée de la population expropriée, offrent des appartements peu adaptés aux couches inférieures par méconnaissance de leurs moyens et aspirations, à telle enseigne que ces dernières les délaisseront pour réintégrer d'autres bidonvilles situés plus en périphérie. L'habitat précaire continue donc de croître, sans que les autorités ne donnent les moyens à leurs habitants de s'insérer dans le tissu social et économique de villes en cours de transformation rapide. Une frange importante de la population est ainsi laissée de côté dans le cadre d'un développement économique fulgurant, faute de mesures de redistribution appropriées. Après avoir été dans le passé trop interventionnistes dans des tentatives de contrôle de la croissance urbaine, les autorités semblent maintenant faire preuve de laxisme face à la croissance tentaculaire des villes. Les normes et règlements souvent stricts ne sont pas suivis d'effet, faute du contrôle approprié.

⁹ LES CAHIERS DE LA COOPERATION FRANCAISE AU VIETNAM, "Le logement social à Ho Chi Minh Ville", 2003, pp. 10-11

Il conviendrait donc de revoir la typologie et le coût des logements destinés aux plus pauvres afin qu'ils correspondent mieux aux attentes et moyens de ces populations. Si l'accès à la propriété est partout privilégié, notons l'ampleur croissante de la location, ainsi que le soulignait une enquête sur la migration au Vietnam de 2004. Il y apparaît que 90% des migrants en provenance des campagnes commencent d'abord par la location; alternative intéressante pour les plus démunis. Il conviendrait de la promouvoir, d'autant qu'elle évite le surendettement. Mais sa promotion nécessite de mieux protéger le locataire des augmentations abusives de loyers et autres excès des propriétaires qui profitent de la vulnérabilité de migrants illégaux; songeons à ces 'marchands de sommeil' qui, partout, offrent des lieux de vie parfois proches de l'insalubrité.

2.4.3 Normes de construction

En matière de typologie d'immeuble collectif, la référence actuelle rencontrée dans la plupart des pays en transition, et plus particulièrement au Vietnam, s'inspire de modèles tant occidentaux que communistes, tous mal adaptés aux nécessités locales, car trop rigides¹⁰. Leurs standards de construction méritent donc d'être assouplis pour permettre une plus grande diversité de typologie et de qualité des constructions, éléments qui devraient assurer une meilleure réponse, en toute légalité, à la diversité sociale de la population et ses contraintes financières.

L'emploi de normes spécifiques pour les logements des déshérités est donc prôné concernant les surfaces, les types de finition, les possibilités d'extension, les densités, les modes d'occupation, la durabilité des biens mais aussi les modalités d'accès aux emprunts immobiliers. Ces standards devraient pouvoir être adaptés régulièrement suivant l'évolution des couches sociales concernées.

De telles normes pourraient être promulguées par une agence orientée vers leur promotion. Ce qui permettrait sans doute de coordonner l'action en faveur des plus pauvres, de favoriser des montages public/privé, de développer une base de données fiables destinée à la prise de décision et, enfin, de mettre en place des supports socio-économiques cohérents sur l'ensemble des sites, et en fonction des particularismes locaux.

Ces codes de construction ne devraient pas se limiter à quelques solutions techniques mais offrir les limites à l'intérieur desquelles les concepteurs pourraient formuler des réponses appropriées aux spécificités de leurs interventions, laissant ainsi la porte ouverte à l'innovation et l'expérimentation. Il s'agirait donc de définir des obligations de résultats plutôt que légiférer à propos de recettes figées. Par cet assouplissement de la législation, de nouvelles typologies pourraient être expérimentées, de même que des technologies appropriées, production d'énergies renouvelables incluse. C'est sur cette base qu'une architecture contextuelle et éthique – nous référant à la terminologie employée dans la partie théorique de ce travail – propre aux spécificités de chaque ville vietnamienne pourrait émerger.

Ainsi, par exemple, de l'imposition de surfaces minimales jugées pour le moment excessives et qui rendent terrains et logements trop onéreux. Les évaluations du PMU 415 ont mis en avant, souvenons-nous, qu'au moins 21% des foyers de BHH auraient préféré disposer de parcelles inférieures à 40 m². Une plus grande flexibilité dans le respect d'une telle norme serait donc pertinente, sachant que cette surface est sans comparaison avec la réalité ainsi qu'on peut l'observer dans les quartiers populaires, d'autant qu'elle grève l'accessibilité à ces parcelles.

Les projets de parcelles viabilisées étudiés plus avant, n'ont du reste que rarement répondu aux aspirations des désœuvrés, suite à leur coût d'achat trop élevé et faute de proximité des emplois. Seul le projet d'Indore fit exception à la règle, soucieux qu'il était des aspirations tant socio-économiques que culturelles de la population cible. Les résultats mitigés du projet du PMU 415 à BHH confirmaient aussi ce constat: accessibilité réduite, distance par rapport au site d'origine trop importante, manque d'emplois de proximité, parcelles trop grandes pour un quart au moins des foyers, impossibilité de subsidier les terrains par la vente d'autres parcelles aux classes aisées... Bref, il a achoppé sur les mêmes embûches que la majorité des projets étudiés. Une telle leçon pourrait utilement inspirer la conception de futurs projets, le concept, en tant que tel, n'étant pas remis en cause.

¹⁰ POLAK, A., S., "Trends in urban housing and development practices in Karachi: an interface with the informal sector", 2007, p. 250

Quant à la surface des appartements, suivant l'expérience du PMU 415, des unités de 32m², en dessous donc des normes en vigueur, auraient pu couvrir jusqu'à 30% des unités offertes dans le quartier 11. Ainsi, grâce à des possibilités d'extension, un logement de 25 à 35m² serait acceptable pour une famille pauvre; n'en voyons pour preuve que les surfaces offertes en milieu précaire ou dans le secteur de la location illégale. Quant à la surface par personne dans un logement, elle est incontrôlable et ne présente pas un réel enjeu. Il s'agit donc d'une norme peu fiable et dès lors inutile.

La promotion de logements plus petits pour les classes peu aisées aurait aussi une incidence importante sur la densité des villes. Services et équipements publics pourraient donc être dimensionnés en conséquence, mais, par ailleurs, une telle politique risque de freiner l'évolution future de la ville, à cause d'un parcellaire devenu trop morcelé pour autoriser la construction ultérieure de plus grands ensembles. Cependant les faibles moyens des plus démunis ne laissent guère d'autre choix. Il conviendrait donc d'appliquer de tels ratios très parcimonieusement en visant les populations déshéritées et évitant que la promotion privée ne les applique à d'autres catégories sociales, aux fins de densification et de rendement.

2.4.4 Densité et hauteur des logements

Les mesures prônées s'inscrivent donc dans le sens du maintien d'une forte densité dans la ville vietnamienne. S'il ne nous paraît pas souhaitable d'indiquer ici des seuils que les circonstances futures pourraient amener à juger trop contraignants, rappelons, une fois encore, combien culture et mode de vie y tolèrent des ratios bien supérieurs à ceux pratiqués en Europe. Notons, pour l'heure, que nos recommandations dans la deuxième partie envisageaient de 120 à 140 unités par hectare comme un minimum pour des quartiers vietnamiens à forte mixité sociale. Pas question, non plus, de regarder uniquement l'immeuble collectif à travers le seul prisme de la densité mais voyons-le aussi en termes de rapport au sol et de hauteur. Car, au Vietnam plus qu'ailleurs, le rapport à la rue est socialement important d'abord parce que le climat permet que l'on y musarde et que l'on profite du spectacle qui s'y déroule en permanence, mais songeons aussi à sa fonction commerciale et, rappelons-nous enfin que le transport, qui se fait essentiellement en moto, voire parfois à pied, favorise l'immersion de l'individu dans son milieu, à l'opposé de la voiture qui l'isole. Les no man's land autour des immeubles à appartements, détachent ceux-là du contact à la rue, outre qu'ils les éloignent de l'habitat populaire traditionnel. Pour mieux respecter ce contexte local, il conviendrait donc de raccourcir la distance entre logement et espace public afin de maximiser les relations informelles entre habitants. Il est ainsi apparu en cours de l'étude qu'un immeuble collectif dense, mais bas, présentait de nombreux avantages par rapport à la tour, lorsque destiné aux bas revenus: car il facilitait les activités économiques en son sein et diminuait aussi les charges, car moins énergivore.

Si le PMU 415 n'a pas pu démontrer que le logement bas pouvait aussi être dense, tout en dégageant suffisamment de surface au sol pour les activités collectives, des exemples ailleurs dans le monde ont résolu avec brio cette équation et pourraient être de bonnes sources d'inspiration pour de nouveaux projets qui tiendraient compte, à la fois, des exigences de rendement des autorités et des spécificités socioculturelles du contexte vietnamien. Cette prise en compte des moyens et du mode de vie des classes plus démunies dans la conception des logements sociaux nécessite de revisiter l'imagerie que sous-tendent les normes actuelles, trop à la botte du modèle singapourien, au profit de typologies et morphologies inspirées de l'habitat populaire local. Il convient à cet égard de remarquer que le modèle de logements de masse, développé à Singapour, n'est pas parvenu à s'exporter; tandis que ceux de Bangkok, Manille ou Karachi ont démontré la difficulté de financer des programmes de logements sociaux établis sur des standards trop ambitieux. Par contre, la fourniture de logements, limités au gros œuvre, rencontre un certain succès à Manille depuis la fin des années nonante; à charge alors des usagers de les parachever selon leurs moyens. Une telle solution mériterait d'être expérimentée au Vietnam, comme l'avait suggéré le PMU 415.

Pour les autres classes sociales le débat n'est pas clos. Au-delà des études socio-économiques devant définir les avantages de l'une ou l'autre formule, le choix de l'image que politiciens, concepteurs et usagers veulent donner à leur ville, suggère le dépassement de l'analyse rationnelle, pure et dure. Les logements hauts destinés aux catégories sociales plus aisées auraient le mérite d'accroître la densité moyenne des quartiers, tout en dégageant au sol les espaces nécessaires à la collectivité plus pauvre. Mais, en respectant certains principes, comme celui d'ériger les immeubles élevés à proximité de grands axes de circulation, et les plus bas, le long des allées étroites. Encore importerait-il de rester soucieux de leur relation respective avec l'espace public: de veiller au phénomène du ghetto en multipliant la diversité au sein d'un même

quartier; de garantir la polyvalence des espaces réservés à des fonctions différentes, de manière simultanée ou différée dans le temps; de tenir compte des exigences des activités informelles; de réduire le coût des charges des communs, tout en y en assurant la maintenance; enfin de limiter l'empreinte écologique... tous critères qui répondent aux spécifications du développement durable. Il conviendrait ainsi de promouvoir la construction d'immeubles HPE, en favorisant la recherche appliquée et le développement de technologies appropriées.

Si une plus grande attention est à accorder au logement social, elle ne peut être exclusive. Souvenons-nous des expériences de Bangkok, Manille ou Surabaya: toutes démontrent la nécessité de résoudre la question de l'habitat de l'ensemble des classes sociales simultanément, en privilégiant la diversité de l'offre tant en termes de typologie et de localisation que de prix; principe déjà énoncé par Turner. Ces mesures devraient permettre d'inverser la tendance d'une plus grande ségrégation sociale et garantir aux pauvres une place dans la ville.

2.4.5 Les espaces publics

Rappelons une des constatations de la première partie du travail: le pourcentage d'espace réservé à l'activité publique est généralement trop faible dans les villes vietnamiennes. Il serait judicieux de l'augmenter dans tout projet de logement ou de requalification urbaine sans accorder toute la place à la circulation, oubliant ainsi les zones d'échange et les espaces de rencontre.

Plus que l'accroissement de surface, il conviendrait de mieux les hiérarchiser et de veiller à leur qualité spatiale. Ainsi des voies trans-districts qui, plus élargies, pourraient intégrer les bandes de circulation à l'usage exclusif du transport public, tandis que les contre-allées de sept à neuf mètres de large paraissent excessives ou que certaines autres secondaires se satisferaient d'un encombrement plus réduit. Ici aussi la diversité devrait être autorisée, d'autant que la largeur des accès a un impact direct sur le prix des parcelles, moyen supplémentaire donc de les rendre financièrement plus accessibles. De telles mesures sont déjà appliquées par le secteur privé 'non légal'; elles seraient donc en phase avec les attentes et moyens de la population. Leur lacune est dans l'absence de mise à disposition d'espaces publics généreux ailleurs. Les parcs, squares et places sont autant de lieu de respiration, de récréation et d'intégration sociale. Ils contribuent aussi à structurer la ville et lui donnent sa cohérence tant spatiale que sociale; fonction trop rarement évoquée au Vietnam.

3. UNE VISION A LONG TERME PLUS DURABLE POUR HCMV

La littérature relative à la planification structurelle stratégique a suffisamment mis en évidence l'intérêt d'une vision à long terme pour nous inciter à en proposer une dans le cadre de cette étude. Elle pourrait être la base d'une concertation ultérieure entre les différents acteurs du développement de HCMV afin d'aboutir à une sorte de pacte urbain qui dépasse le cadre de ce travail, ne serait-ce que par son ambition et la lenteur de son élaboration. La présente proposition, plus modeste, est le fruit de la confrontation entre notre analyse du contexte et les paradigmes les plus proches de la revue littéraire et des études de cas.

Cette vision embrasse une HCMV plus durable. Elle se doit dès lors d'entrer en résistance face à l'urbanisation anarchique actuelle, tant au point de vue social et environnemental que spatial. Son action ne peut s'envisager sans volonté politique résolue, précédant de nombreux moyens et mesures d'accompagnement; elle devra être structurée, ainsi qu'exposé ci-dessous, en fonction du triptyque de la durabilité.

3.1 La dimension socio-économique

Le flux migratoire observé reste focalisé autour des mégalo-pôles qui, nous l'avons vu, offrent de nombreux avantages économiques. Même si des mesures d'incitation sont déclenchées au profit des villes secondaires, il y a gros à parier que multinationales et investisseurs locaux préféreront pendant longtemps encore s'implanter à proximité des plus grands marchés économiques du pays pour bénéficier des facilités offertes et garantir à leur personnel le cadre de vie revendiqué. HCMV dispose a fortiori des leviers pour attirer à elle un maximum d'entreprises, alimentant une compétition sans relâche avec les provinces limitrophes. Le recours à une réelle politique de gestion régionale, visant l'intérêt de l'ensemble, est ainsi pressenti. D'autant plus que l'économie ne peut, seule, orienter l'aménagement du territoire; d'autres paramètres doivent être considérés, pour la simple raison qu'une mégalo-pôle de taille démesurée deviendra, tôt ou tard, source de préjudices tant à la qualité de vie de ses habitants qu'à la préservation de l'environnement. Tel était en effet un des aboutissements de la revue littéraire.

S'il est illusoire de vouloir juguler la croissance de HCMV, il conviendrait au moins de l'encadrer afin d'en limiter les effets les plus pervers tels que la perte de productivité du travail, l'accroissement des inégalités, la ségrégation sociale, la paralysie du trafic routier ou la détérioration environnementale, pour ne citer que les plus importants et sans vouloir pour autant faire obstacle à la croissance économique. Des mécanismes de solidarité entre entités administratives et géographiques pourraient être mis en place; ainsi des districts opulents de l'ex-Saigon, qui pourraient aider les villes secondaires plus pauvres de la région, non pas par altruisme mais pour éviter des flux migratoires incontrôlables.

3.1.1 Promotion de l'équité sociale

Plutôt que de tenter de vendre la ville aux investisseurs par des plans détachés de la réalité, les autorités devraient mettre en place une stratégie de développement hiérarchisé qui offre les conditions favorables tant au secteur formel qu'informel pour investir afin de s'assurer que les fruits de la croissance touchent toutes les catégories sociales. Le rôle prépondérant du secteur informel dans l'économie au profit des plus pauvres comme à l'ensemble de la collectivité grâce aux services rendus à tous, a été suffisamment démontré précédemment. Il devrait dès lors être enfin soutenu plutôt que réprimé, en escomptant que par un assouplissement des directives, une bonne part de ses activités puisse progressivement rentrer dans la légalité. Pour ce faire, de nombreuses voies sont à explorer: soutien aux petites unités de production familiales, aux activités de recyclage et de traitement des déchets, aux différentes formes de commerce, aux cycles de formation à la gestion, à la sécurité et l'hygiène, ouverture d'accès à des crédits plus ou moins importants...

D'autres mesures visant à plus d'équité sociale devraient être considérées, comme l'abrogation du statut de résidence, la généralisation des programmes d'épargne-crédit ou la mise sur pied d'un fonds d'équité destiné, entre autres, aux familles des sans-emploi, leur permettant d'accéder à des soins médicaux de qualité, sans conséquence d'endettement. Elles devraient être accompagnées de campagnes d'information car les plus pauvres sont, en règle générale, peu au courant des mesures prises en leur faveur. Le rôle des travailleurs

sociaux est ici une nouvelle fois à souligner, en veillant toutefois à ce qu'ils ne se substituent pas au pouvoir public, comme ce fut le cas à Bangkok ou Karachi.

A l'échelle des projets de logements, une meilleure prise en compte des enjeux socio-économiques des usagers devrait être assurée, notamment par l'amélioration des plus bas revenus, au besoin avec la collaboration du secteur privé; des activités d'accompagnement seraient en outre appréciées – autre leçon tirée du PMU 415, et de son marché dans le quartier 11.

3.1.2 Soutien à la croissance et localisation des activités

Notre incompetence en matière économique ne nous permet pas de détailler les mesures destinées à l'amélioration des conditions de vie de la population sans nécessairement recourir au principe d'une croissance économique continue et l'augmentation de la consommation qu'elle implique. Notons cependant qu'au niveau de la planification urbaine, la mise à disposition de parcs industriels n'est en soi pas suffisante pour promouvoir un développement durable. Encore faudra-t-il veiller à ce que ces implantations n'augmentent pas le transport individuel, par la promotion d'autres fonctions à proximité, dont le résidentiel. Il s'agira encore de ne pas se limiter à la périphérie en oubliant le centre-ville au risque d'y tarir les sources d'emploi et d'accélérer l'exode vers la banlieue.

En dépit de nos réserves formulées dans les chapitres précédents sur l'intention de l'Autorité de délocaliser certaines entreprises au motif de leur niveau de pollution, mais au risque de suppressions d'emplois, concédons que, d'un seul point de vue économique, une telle délocalisation se justifierait en ce qu'elle permettrait aux entreprises de trouver, aux moindres coûts, les surfaces nécessaires à leur croissance. Le prix du foncier ne justifie en effet pas que de vastes terrains du centre-ville soient dévolus à des activités à faible valeur ajoutée.

La simple logique économique devrait donc contraindre de nombreux chefs d'entreprises à délocaliser tout ou partie de leur production et de leur stockage vers la périphérie. Ceci aura un impact certain sur les emplois peu qualifiés. Il importerait donc d'anticiper ce mouvement par la mise en place d'un programme de reconversion et formation des ouvriers, notamment de l'industrie lourde, et par un soutien aux secteurs porteurs, susceptibles d'embaucher cette main-d'œuvre en centre-ville; dont les entreprises peu polluantes et peu gourmandes en espace ou à forte valeur ajoutée. Des PME, dans le secteur informel, remplissent déjà certaines de ces conditions, elles méritent dès lors l'attention et le soutien des autorités.

Si la revue littéraire a bien mis l'accent sur les dangers d'une concentration trop forte des activités économiques en centre-ville, il appartient aux autorités de promouvoir l'émergence de nouveaux pôles repartis sur tout le territoire de l'entité urbaine en assurant la cohérence de toutes ces démarches en faveur d'un réseau polynucléaire de sous centres économiques de production et de consommation.

Notons enfin que l'économie de subsistance continue de jouer un grand rôle auprès des populations les plus vulnérables. Leur permettre de perdurer en mettant à disposition des espaces peu accessibles à d'autres fonctions devrait ainsi être envisagé pour un temps au moins.

3.2 La dimension environnementale

Le développement urbain durable implique la mise en place de mesures interdépendantes dont la clef du succès réside dans un engagement politique cohérent et sans faille. Pour ce faire, au-delà d'une rhétorique convenue et bien rodée, une réelle prise de conscience en faveur de l'écologie doit éclore non seulement dans le chef du politique mais aussi dans l'esprit de l'ensemble de la population. On voit là l'urgence de campagnes de sensibilisation, sans quoi il sera difficile de faire accepter à une société avide de modernité de ne pas sombrer dans un consumérisme des plus ravageurs. Si l'on ne parvient pas d'emblée à faire adopter des comportements respectueux de l'environnement on peut s'attendre dans les années à venir à une explosion de la pollution sous toutes ses formes. La préservation des écosystèmes nécessite donc un éventail de mesures couvrant l'ensemble des problèmes de la municipalité et sa région. Ils nécessiteront le concours de toute la société; chacun devant, à son niveau, changer de comportement, de mode de consommation, d'équipements ou de moyens de production. Mais pour être efficace cette politique devra être accompagnée aussi bien d'incitants que de moyens de contrôle et de répression. Les objectifs ne seront atteints que s'ils sont accessibles et réalistes; la définition de niveaux planchers devra donc être évolutive au risque de ne pas être appliquée... comme actuellement.

Pour l'heure, si le discours officiel, aux différents échelons de l'administration, fait l'éloge de la préservation de l'environnement, il demeure à la surface des choses. De gros investissements sont, il est vrai, consentis pour lutter contre la pollution, améliorer la qualité de vie des habitants et embellir la ville. Les résultats sont tangibles, les conditions sanitaires et environnementales devenant meilleures, avec un bémol cependant. Si les équipements fournis visent essentiellement à accroître l'apport en eau potable, en électricité, ou à collecter les eaux usées, ils ne sont pas accompagnés de mesures visant à réduire aussi bien la consommation que les pollutions induites par ce surcroît de consommation, un manquement qu'il conviendrait de combler.

Les organisations locales peuvent jouer un rôle important de sensibilisation et de mobilisation des ressources, en mettant notamment en œuvre, par l'approche communautaire, des projets peu onéreux à but pédagogique. Des infrastructures communautaires originales pourraient ainsi être mises en place mais elles réclament une plus grande flexibilité des normes, notamment un dimensionnement plus approprié aux conditions et modes de consommation locaux. D'un autre côté, le gouvernement devrait être moins permissif quant au 'droit' de polluer de certaines entreprises. Il ne s'agit donc pas de laisser le soin à des opérateurs privés de tout régler, mais bien de professionnaliser l'administration, en veillant à une plus grande efficacité des services et la préservation de l'intérêt commun.

Les contraintes de protection sociales et environnementales inscrites dans la loi sont du reste souvent laissées de côté sous la contrainte du facteur économique, au vu de la forte concurrence tant nationale qu'internationale. A quoi il convient de rappeler que Singapour a pu malgré tout mettre en place une politique cohérente et complète, faite d'incitations et de pénalités, et, ce, de façon progressive. Mais une telle approche exige une capacité d'inspection, de persuasion et de répression dans le chef de l'Autorité qui n'est pas encore de mise au Vietnam. Il serait du reste illusoire de prétendre contrôler ces normes si la politique salariale et la motivation des fonctionnaires en charge n'étaient pas revues, ces derniers étant, pour l'heure, trop facilement corrompus. De même, aucune action n'a été entamée à ce jour au Vietnam pour réduire le niveau de consommation énergétique et promouvoir les énergies renouvelables. Il est donc temps que des actions concrètes et coordonnées, allant dans le sens d'un meilleur équilibre entre les sphères économique, sociale et environnementale, se mettent en place.

3.2.1 L'eau et son traitement

Il est recommandé que les plans structurels stratégiques s'appuient sur les caractéristiques du site. En ce sens, l'omniprésence de l'eau à HCMV peut être perçue comme un handicap mais aussi comme partie prenante de son identité, et donc comme un atout. Il conviendrait dès lors que l'aménagement urbain valorise la relation entre la ville et son réseau hydraulique. L'assainissement des canaux, leur élargissement et le dégagement des berges vont dans ce sens. Actions qui permettront d'accroître les zones de contact avec les canaux, à condition que les rives ne soient pas uniquement dévolues au transport et que les activités portuaires continuent de s'y développer. Ces dernières sont non seulement plus respectueuses de

l'environnement mais constituant aussi une activité ancienne, mais majeure, de HCMV qu'il conviendrait de préserver, voire de promouvoir au regard de l'image attrayante qu'elle donne à voir d'elle-même.

Rappelons ensuite que l'essentiel du paysage entourant la ville est fait de lagunes qui ne devraient pas systématiquement être remblayées pour en faire des zones constructibles. Non seulement elles offrent un paysage bucolique de qualité mais elles disposent aussi d'une série de fonctions qu'il faudrait préserver: bassin de collecte et de régulation des eaux pluviales, zones de traitement naturelles et d'alimentation de la nappe phréatique, réceptacle d'un écosystème particulier, zone de production de lotus, d'épinards, de poissons... Ces multiples raisons incitent à des mesures conservatoires d'autant qu'elles pourraient être l'ossature de nouveaux parcs urbains à inscrire dans le plan de croissance de la ville. L'exemple du réseau de parcs de Curitiba, également espace tampon lors des inondations, pourrait utilement inspirer les concepteurs.

A la différence de Karachi, HCMV s'efforce de revoir son réseau d'égouts de manière cohérente et globale en intégrant non seulement les réseaux primaire et secondaire mais également tertiaire. Si l'on ne peut pas transiger avec les exigences du premier, on pourrait infléchir les normes visant sa capacité d'absorption en cas d'événements exceptionnels afin de réduire les coûts d'investissement; les économies induites pourraient servir à couvrir plus rapidement l'ensemble du territoire. La population est en effet habituée aux inondations et a déjà mis en place une série de mesures pour en atténuer l'impact, dont le relèvement du niveau des rez-de-chaussée. Elle pourrait dès lors s'accommoder de crues exceptionnelles, tous les deux ans par exemple, plutôt que tous les cinq, comme actuellement envisagé.

Il serait ensuite utile de joindre aux actions de mise à niveau du centre-ville, des mesures d'anticipation visant les quartiers périphériques, l'équipement d'un quartier avant urbanisation étant moins coûteux qu'a posteriori. Rappelons enfin les recommandations faites dans la quatrième partie et relatives à la séparation entre drainage et eaux usées dans les quartiers populaires qui bordent les canaux.

L'expérience du PMU 415 indique aussi que des économies pourraient être réalisées dans le traitement des eaux usées par l'emploi de méthodes plus appropriées à la spécificité du lieu. Les avantages offerts par le lagunage semblent en faire une technologie de choix, à condition que l'Autorité accepte d'y consacrer les surfaces nécessaires. D'autant que, dans la grande périphérie de HCMV, subsistent encore ces nombreuses zones humides évoquées ci-dessus. Les résultats des recherches récentes sur l'absorption des métaux lourds par plantes et poissons ainsi que la technologie des 'living machines' pourraient judicieusement compléter le dispositif expérimenté par le projet PMU 415 tout en faisant de ces équipements de véritables zones récréatives alors que le prétraitement des eaux des industries restées en centre-ville devrait être imposé. La généralisation des toilettes familiales connectées à des fosses septiques devrait compléter le dispositif, à condition que l'équipement adéquat pour purger des fosses dont l'accès se limite à un labyrinthe d'allées, soit disponible.

L'approvisionnement en eau douce requiert des mesures énergiques, eu égard à la compétition entre ville et campagne qui ne fera que croître. Les méthodes inappropriées de gestion et de maintenance des réseaux de distribution d'eau induisent entre 20 et 50% de perte dans les villes asiatiques¹¹. Avec un taux de 40%, HCMC est donc dans la moyenne haute. Plutôt que de démultiplier les systèmes de production, un premier effort devrait viser l'optimisation du réseau existant en limitant ces fuites. La mise en œuvre de moyens de contrôle de pertes matérielles ou conséquentes à de mauvaises pratiques de gestion, peut ainsi, à moindres frais, accroître l'efficacité du réseau tout en réduisant son coût. Même réputés rentables, les investissements requis ont peu la faveur des autorités – car lents et complexes à mettre en œuvre. Ils intéressent aussi moins les bailleurs qui leur préfèrent des projets plus visibles. Le changement d'attitude est donc à attendre des deux camps.

Une deuxième priorité serait l'instauration d'une politique régionale de gestion de cette ressource. A l'heure actuelle, la ville de Bien Hoa pollue la rivière Saigon en amont des captages d'eau alimentant HCMV; incohérence quasi criminelle à laquelle il importe de remédier au plus tôt.

Les standards défendus par les grandes agences et par le gouvernement lui-même, tant pour l'approvisionnement en eau que pour son traitement, sont ambitieux et peut-être viennent-ils prématurément, compte tenu du niveau de développement et des capacités financières du pays. Des études comparatives

¹¹ WAKELY, P, YAU, N., "In search of urban sustainability: implementing the Habitat agenda", 2002, p. 61-62

démontrent d'ailleurs que les normes appliquées dans la région sont souvent trop élevées, car copiées sur celles des pays développés. La répartition des investissements entre technologies à haut coût et à bas coût est alors de l'ordre de 80-20, et 70% de ces investissements sont ainsi utilisés pour desservir uniquement 20 à 30% de la population. Sans compter avec une révision drastique du design qui, sans doute, contribuerait à assurer un service minimum au plus grand nombre.

Un autre choix serait d'accroître la participation des communautés dans l'édification ou le financement des infrastructures. Mais une telle politique requiert la restructuration des administrations locales qui ne pourrait être mise en oeuvre sans une volonté politique forte. La question n'est donc plus de savoir s'il faut répercuter une partie des charges de fonctionnement et de maintenance, parfois même d'investissement, sur la population, mais d'en définir la répartition en vertu des catégories sociales. Il est vrai que le coût de l'eau potable, traitement inclus, est particulièrement élevé en comparaison des prix couramment pratiqués. Les autorités ont donc quelques raisons de craindre les mécontentements dus à des augmentations trop brutales. Mais l'expérience montre que la volonté de s'acquitter d'un paiement est généralement proportionnelle à la qualité du service fourni, surtout lorsqu'on compare les prix à ceux de la distribution informelle¹²; quand les pauvres sont conduits à consacrer jusqu'à 30% de leurs revenus à l'eau en provenance des sources illicites alors que les classes moyennes n'y consacrent que 2%, pour des qualité et quantité plus élevées. La nécessaire légalisation de ces populations sans droits et la généralisation de la distribution officielle financée par des tarifs plus élevés certes, mais moins chers que ceux du secteur informel, ne pourraient qu'atténuer ces inégalités, d'autant que le mécanisme de subsidiarité croisée dont nous nous sommes faits les avocats serait instauré entre les différentes catégories sociales. Les tarifs pourraient ainsi être dégressifs en fonction du niveau de consommation des ménages, le prix par mètre cube étant moindre pour les quantités les plus faibles.

3.2.2 Gestion des déchets et des eaux usées

Dans le domaine des déchets solides, l'expérience du PMU 415 donne également matière à réflexion. La réorganisation des collecteurs privés fut un succès indéniable mais elle montre l'importance d'encadrer et de coordonner le secteur privé, de sensibiliser le citoyen pour qu'il change de comportement et de responsabiliser les autorités. Il n'est en effet pas logique que celles-ci se désengagent de la collecte dans plus de la moitié de la ville sous prétexte de voies inférieures à douze mètres. Il ne peut être question, non plus, de collectiviser la collecte effectuée par des indépendants. C'est pourquoi, nous le pensons, l'approche du PMU 415 par le biais de coopératives, pourrait favoriser la coordination, offrir un meilleur contrôle et impliquer les autorités dans le processus, sans les compromettre.

Si le concept d'une station de transfert reste parfaitement approprié, il est perfectible, en intégrant le recyclage par exemple. A condition de généraliser le tri des déchets à la source, la faisabilité d'une telle approche est confirmée par diverses expérimentations, dont celle de Enda où des filières différenciées par type de déchet ont été développées. Cette institutionnalisation du tri limiterait la quantité de déchets à enfouir en décharge tout en alimentant en matières premières l'industrie du recyclage. Dans tout le processus, il serait judicieux d'exploiter le réseau fluvial de la ville en érigeant certaines des stations de collecte le long des quais; les containers pourraient ainsi être transportés par barge jusqu'à la décharge de Cu Chi, évitant de surcharger un réseau routier déjà saturé.

3.2.3 L'air et sa pollution

Les stratégies pour limiter la pollution atmosphérique visent, au premier chef, le trafic routier et les industries. Mais il serait illusoire de prétendre changer rapidement le parc motorisé au profit de véhicules moins polluants. Sans compter que les motos, si elles génèrent plus de CO₂, assurent aussi une plus grande fluidité au trafic et sont bien adaptées à la sinuosité des ruelles. Les interdire ou introduire des mesures visant à réduire leur nombre sans offrir une alternative plus écologique serait dès lors contre-productif.

Dans ce domaine, une technologie intéressante à promouvoir est le 'e-bike' ou vélo électrique, sorte de solex équipé d'un petit moteur électrique, déjà évoqué dans la partie 2. Il serait tout à fait adapté au relief plat de HCMV. Encore absent du paysage vietnamien actuel, il rencontre, par exemple, un vif succès en Chine depuis quatre ans où plus de seize millions d'unités y ont été vendues l'année dernière en dépit des tentatives d'interdiction des autorités. Shanghai ou Pékin ont en effet tenté de les bannir au prétexte de

¹² Idem, p. 138

concurrence avec la production locale d'automobiles. Mais les autorités ont dû céder au vu des réactions d'un public qui juge le 'e-bike' fonctionnel et économique. Le Vietnam n'ayant, pour l'heure, aucune industrie automobile à défendre et plus sensible à la cause environnementale, pourrait donc réserver un meilleur accueil à l'engin, d'autant plus si les entreprises taiwanaises qui le produisent avaient la bonne idée d'installer une chaîne de production au Vietnam. Un bémol toutefois, les deux roues, tractés par un moteur électrique, à explosion ou, plus simplement, par l'homme, sont dangereux et peu pratiques pour les longs trajets. La ville ne peut donc continuer à s'étendre en comptant uniquement sur ce moyen de transport.

Face à tel dilemme, l'issue la plus prometteuse reste celle du transport public sur lequel nous reviendrons plus loin. Concernant les techniques à mettre en œuvre, l'expérience de Delhi est inspirante en ce qu'on a pu, en un laps de temps réduit, y équiper les bus à l'hydrogène et ainsi améliorer sensiblement la qualité de l'air.

Le contrôle des pollutions industrielles devrait, lui, être soumis à des normes plus réalistes que celles en vigueur; mais ceci renvoie à la définition des seuils et de leur contrôle évoquée plus haut. Si la délocalisation des industries du centre vers la périphérie accroît les problèmes de transport, elle est aussi une occasion de renouveler leurs équipements et de consacrer plus d'espace au traitement des divers rejets, encore faudrait-il être conscient de ces opportunités. Mais, tant que les instances internationales ne font rien pour limiter le dumping social et environnemental, il y a peu d'espoir que les seules réglementations locales suffisent à contraindre les entreprises d'investir en ces matières.

En ce qui regarde la cuisine domestique, il serait judicieux de promouvoir des technologies appropriées, telles les chauffages solaires ou les fours à haut rendement, afin d'exclure l'emploi du charbon encore trop largement répandu. Cela permettrait de réduire aussi bien la masse des déchets que les émissions de CO² tout en améliorant la qualité de l'air domestique. Celle-ci, particulièrement médiocre dans les lieux équipés d'air conditionné, suggère le retour à la ventilation naturelle, en toute circonstance.

3.2.4 La terre et la biodiversité

Posée à la lisière du delta du Mékong, la région de HCMV est posée sur une assiette basse. Sur son flanc sud, l'accumulation de limon, élève le niveau des terres situées derrière les berges des cours d'eau et les rendent moins sujettes aux inondations, d'où l'émergence de l'habitat traditionnel linéaire sur pilotis. Au nord, les plateaux de la ville coloniale et de Cu Chi sont les plus propices à la construction, le restant n'étant rien d'autre que des terrains remblayés volés aux zones humides. La logique topographique voudrait donc que cette méthode récente soit bannie au profit, soit de la construction sur pilotis, soit d'un habitat concentré sur les hautes terres. Il s'agit là d'une utopie, mais ce simple bon sens pourrait au moins inspirer une nouvelle politique de l'aménagement du territoire.

La préservation des paysages originels de la région et le sauvetage des terres arables qui comptent parmi les plus fertiles du monde sont autant de raisons de contenir la croissance de la ville. Il est de fait crucial d'assurer le maintien de deux biotopes distincts: la forêt lacustre du parc de Can Gio, située en bordure de mer, au sud de la Province de HCMV, et les zones humides, mais productives, du croissant sud-ouest de la métropole.

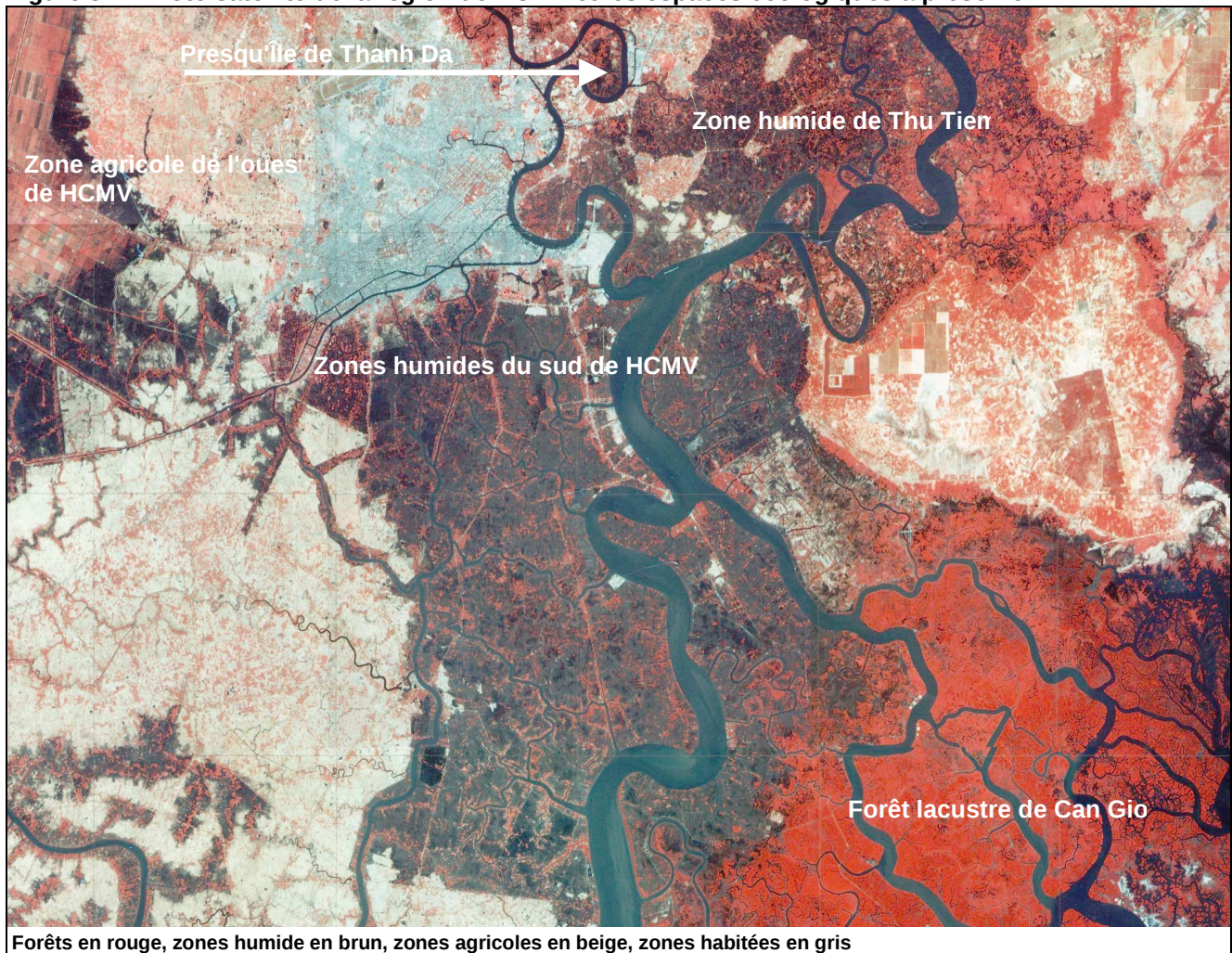
Pour préserver la première, il importe de traiter au plus tôt les eaux usées et de limiter les voies de communication vers cette partie de la province afin de barrer la route à la pression urbaine qui ne manquera pas de s'exercer le long de ces axes. Plutôt que de développer le front littoral du parc de Can Gio comme d'aucuns l'envisagent, en dépit de la très médiocre qualité de l'eau de mer, il serait plus judicieux d'y développer l'écotourisme dans le parc, en oubliant la baignade.

Quant aux secondes, il serait sage d'établir un cordon sanitaire autour de la ville afin d'endiguer son expansion: parcs récréatifs préservant paysages originels et biodiversité pourraient utilement alterner avec des zones dévolues à la culture, notamment rizicole. Ces dernières, grâce à leurs hauts rendements et à leur proximité avec HCMV, pourront continuer à nourrir cette dernière à moindre coût, à l'image de ce qui est pratiqué à Shanghai. Ces zones absorberaient les eaux pluviales, indispensables au renouvellement des aquifères.

Afin de lutter contre la vente illicite de terrains agricoles, destinés à la construction, il importera d'offrir, ailleurs et en abondance, les terrains nécessaires au développement inéluctable de la ville et de confier la garde de

ces grandes étendues foncières réservées à l'agriculture à des entreprises d'État ou des coopératives, les seules, selon nous, capables de résister aux sirènes de la spéculation. Une telle proposition risque de faire grincer des dents des tenants du libéralisme. Mais rappelons leur que de telles entreprises existent dans le delta et sont aujourd'hui parfaitement viables, car soucieuses de productivité. Il ne s'agit donc pas de se faire le chantre d'une collectivisation dont on connaît les limites, mais de reconnaître l'efficacité de la gestion commune, quand les coopératives sont bien gérées. De telles entreprises, associées à la fois à des centres de recherches – pour développer des techniques alternatives limitant l'usage des intrants – et d'actionnaires privés soucieux de rentabilité, pourraient être parfaitement viables tout en agissant dans l'intérêt de la collectivité.

Figure 5.1: Photo satellite de la région de HCMV et les espaces écologiques à préserver



Source: Satellitbild, 1995

Notons également que deux zones remarquables, situées en périphérie de la métropole, pourraient être utilement protégées bien qu'elles soient cernées par l'urbanisation galopante. Nous pensons ici à la presqu'île de Thanh Da située dans le district de Binh Than où s'étendent les dernières rizières de la ville, et à la vaste zone humide du district 9, limitrophe au futur projet de Thu Thiem. Ces deux zones, situées aux portes est de la ville, offrent autant d'espaces verts que les habitants réclament. La première, preuve de sa viabilité résiste aujourd'hui à l'urbanisation, grâce à son manque d'infrastructures et au truchement de petites entreprises dédiées au loisir – pêche, ports de plaisance sur la rivière Saigon, restaurants insérés dans de grands jardins – mais aussi à la culture maraîchère. La deuxième est directement menacée par le projet de Thu Thiem. Y résistera-t-elle? Tout est question de volonté politique.

En ce qui concerne le centre-ville, il donne une image à l'opposé de la ville traditionnelle asiatique où le végétal l'emportait sur le minéral, ne serait-ce que par la hauteur des bâtiments qui ne dépassait pas celle

des cocotiers. Rares sont aujourd'hui les arbres qui émergent de la masse dense et compacte du bâti saïgonnais. La biodiversité inscrite au centre-ville est donc médiocre, les espaces verts étant absents, ou presque, en dehors du vieux quartier colonial; et il ne s'agit pas uniquement des parcs publics mais également des jardins privés car la plupart des parcelles ont été bâties ou bétonnées dans leur totalité. Seuls sont épargnés quelques intérieurs d'îlots non encore construits et encore dévolus, la plupart du temps, à la production agricole, à l'image du quartier 11 étudié dans la première partie. Il est difficile dans ces conditions de garantir la survie de la faune et la flore en milieu urbain, les nuisibles mis à part: insectes, souris, rats, cancrelats y prolifèrent. Cette prédominance du minéral favorise également la création d'îlots de chaleur. Face à un tel constat, et en dehors du besoin impérieux en espaces récréatifs, il importe de multiplier les parcs, tant en centre-ville qu'en périphérie, pour préserver ce qui peut l'être en reliant ces lieux par des couloirs végétaux afin de favoriser les échanges entre les différents écosystèmes.

3.3 La dimension spatiale

3.3.1 Les relations entre HCMV et sa région

La flexibilité du mouvement migratoire est partie prenante du développement économique d'une région. Il est donc difficile, voire périlleux de l'endiguer. La croissance de HCMV paraît dès lors inéluctable; reste à savoir comment la gérer. Différentes options se présentent: laisser s'étendre la périphérie – mais dans ce cas, dans quelles limites et suivant quel schéma? –, encourager le développement de villes satellites, comme proposé par les autorités ou encore promouvoir l'émergence d'une vaste conurbation suivant le principe d'une zone métropolitaine étendue. Contenir l'extension de l'ex-Saigon peut se faire par la conjonction d'une série d'outils comme nous l'a rappelé Yue-Man Yeung¹³, en rejetant le principe d'une ville trop centralisée, modèle générateur de congestion et d'émission accrue de gaz à effets de serre¹⁴. En ce sens, l'intérêt d'une ville multipolaire, faite de noyaux denses et compacts, drainée par un maillage serré de transport efficace, dont De Wolfe fut l'un des premiers avocats dès 1971¹⁵, reste pour nous d'actualité. Il est d'ailleurs, aujourd'hui encore, soutenu par le Nouvel Urbanisme et bon nombre de défenseurs d'une ville durable, dont Breheny¹⁶, Owens et Rickaby¹⁷. Ce concept, parfois qualifié de *"villes faites de villes"*¹⁸, mérite donc notre attention.

Si la construction de nouvelles villes satellites autour de HCMV paraît illusoire compte tenu du manque actuel de moyens, la croissance de certains pôles existants semble être un objectif plus à portée, à l'image de ce qui fut d'abord entrepris à Shanghai ou Séoul. Là, les premières villes satellites réellement durables, furent celles appuyées à un noyau existant, déjà inscrit dans un réseau de communications dense. Il pourrait être rétorqué que leurs consoeurs londoniennes ou singapouriennes, créées de toutes pièces, constituent une preuve avérée de succès. Mais celui-ci est dû à une volonté politique inflexible dont ne pourrait se prévaloir le contexte saïgonnais. Dans tous les cas, la croissance de ces centres fut étayée par une mise en œuvre de moyens suffisants tandis qu'y était privilégiée la mixité des fonctions, à la différence de pas mal des nouvelles villes françaises, essentiellement monofonctionnelles.

On pourrait escompter une migration de la population vers des centres secondaires autour de HCMV, pour peu qu'elle y trouve emplois et cadre de vie acceptables. Si certaines d'entre elles remplissent les conditions, leur mise à niveau manque encore de moyens suffisants pour présenter une alternative crédible tant du point de vue des entreprises que de la population. Leur développement mériterait donc d'être soutenu à la fois par le pouvoir central et par la métropole du Sud Vietnam. L'appel à la réflexion et la coopération, à l'échelle régionale, est donc ainsi une nouvelle fois lancé. Une première étape pourrait revêtir la forme d'un organe administratif capable de gérer le développement d'une vaste conurbation, seule solution crédible face à la dangereuse émergence d'une hyper-ville primate.

Un tel organe ne devrait pas se limiter à la promotion de nouvelles infrastructures au sein des entités et à la garantie de cohérence économique en matière d'implantation géographique des entreprises mais s'atteler à la densification du réseau de transport entre ces pôles par de nouvelles dessertes routières et ferroviaires, et

¹³ YEUNG, Y-M., "Bursting at seams: strategies for controlling metropolitan growth in Asia", 1989, pp. 311-365

¹⁴ MCLAREN, D., "Compact or dispersed? Dilution is no solution", 1992

¹⁵ DE WOLFE, I., "Civilia: The end of sub Urban man", 1971, pp. 325-408

¹⁶ BREHENY, M., J., "Sustainable development and urban form", 1992

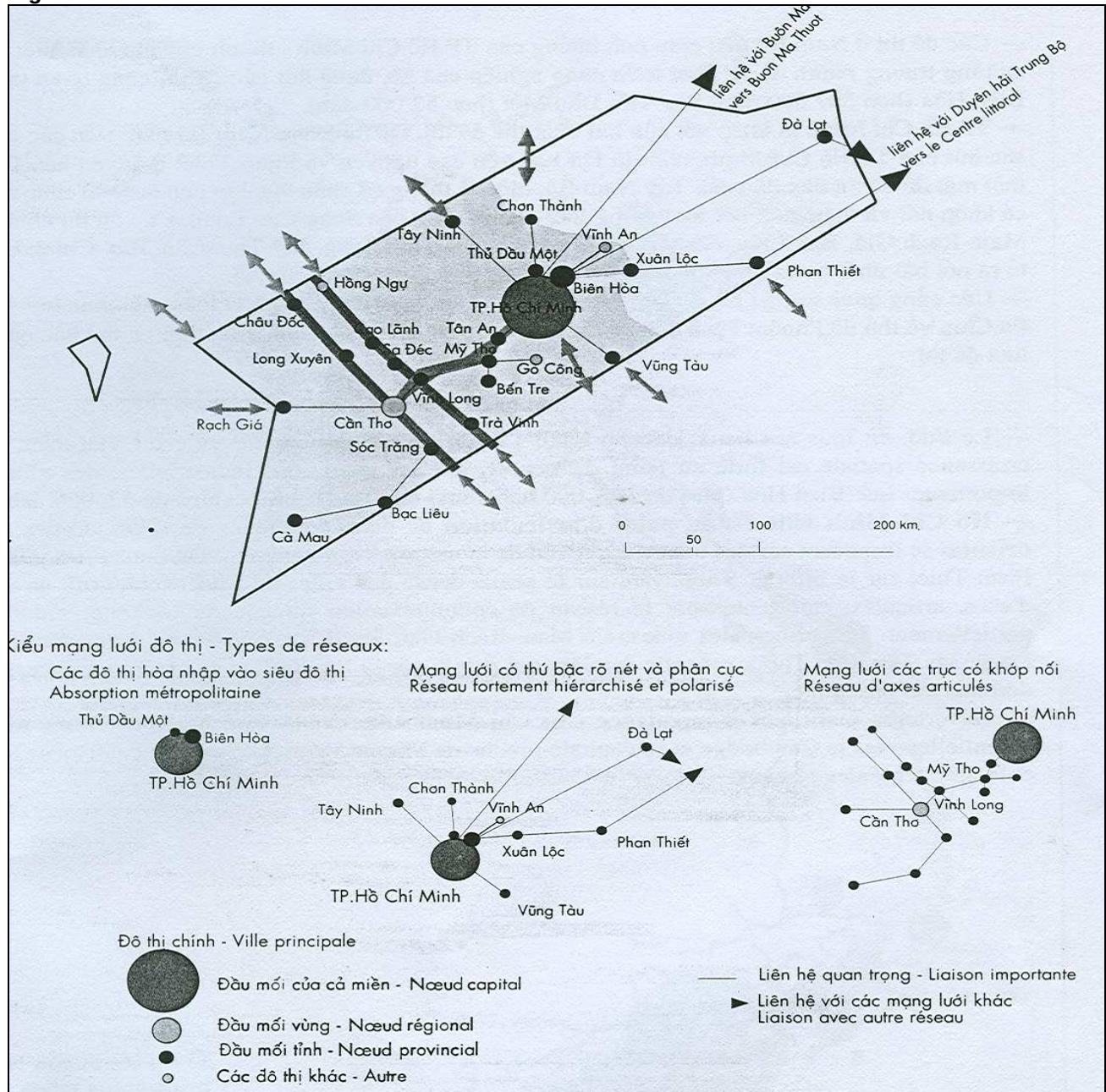
¹⁷ OWENS, S., E., RICKABY, P., "Settlements and energy revisited", 1992

¹⁸ NELLO, O., "Urban dynamics, public policies and governance...", 2004, p. 38

à la fourniture de l'équipement nécessaire au développement équilibré de la région tout en veillant au risque d'émiettement urbain entre agglomérations urbaines appelées à rester compactes.

Plutôt que de combattre la croissance urbaine, il s'agit donc de la canaliser afin qu'elle intègre l'ensemble des contraintes de la durabilité. Pour ce faire, la compréhension des caractéristiques des villes secondaires qui gravitent dans la zone d'influence de HCMV autant que de leurs liens réciproques est importante. A cet égard, la modélisation de HCMV et sa région, élaborée en 1997 mais toujours d'actualité et présentée ci-dessous est intéressante à plus d'un titre.

Figure 5.2: Modélisation des relations entre HCMV et les villes du Sud Vietnam

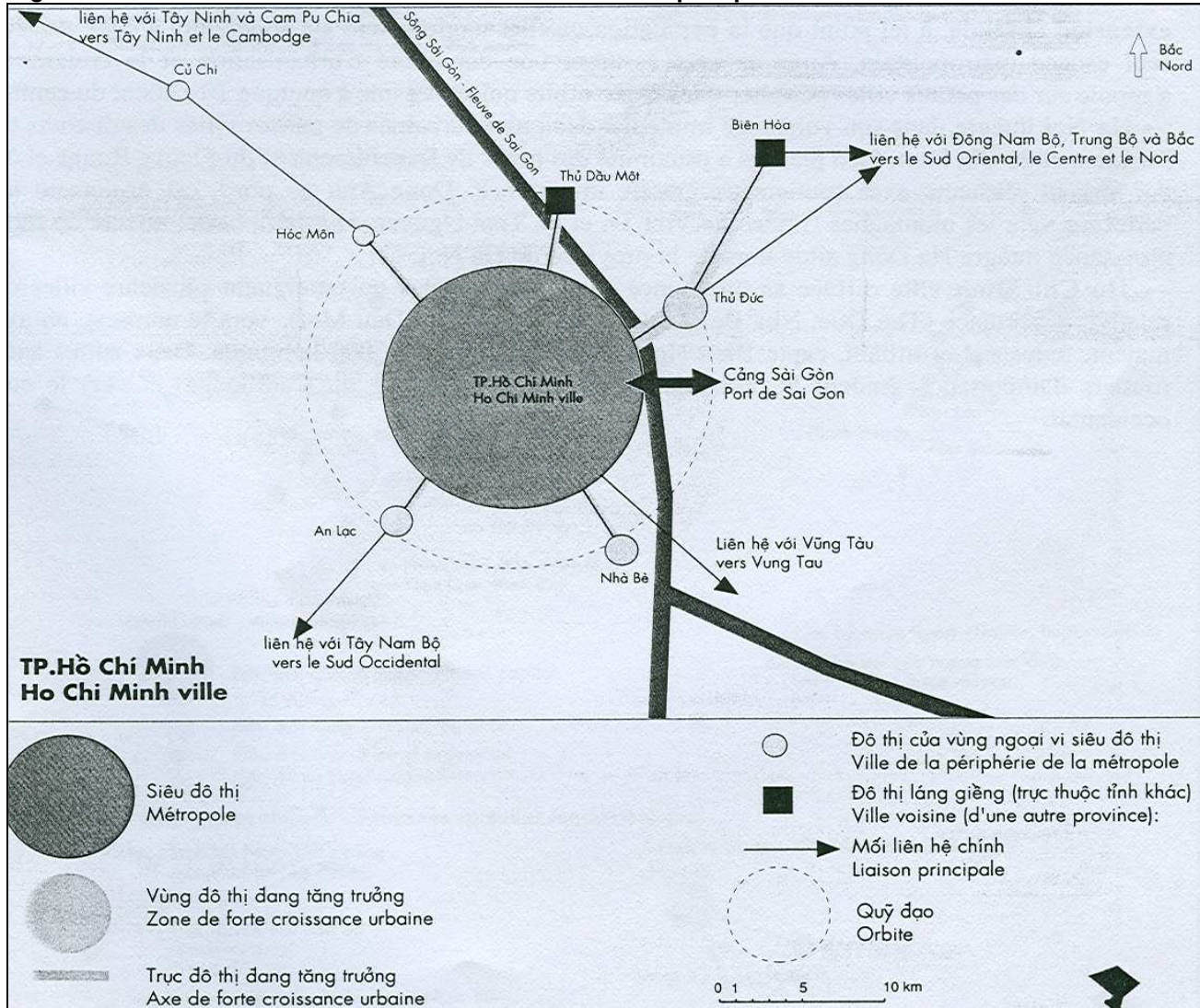


Source: *Villes et organisation de l'espace du Vietnam, 1997*

Ce premier schéma situe la mégalopole dans la relation avec sa région. On y distingue d'abord trois chenaux principaux de transport par bateau: le premier entre Can Tho et HCMV, les deux autres lui sont perpendiculaires et assurent la connexion entre le Cambodge et à la mer de Chine. Mais les autres voies d'échanges et de subordination entre entités urbaines y apparaissent également. Elles indiquent une

hiérarchie de réseaux: très dense et polarisé au nord de l'ex-Saigon, mieux articulé au sud, où My Tho, Vinh Long et Can Tho jouent le rôle de plaques tournantes pour drainer le delta. Le graphique met ainsi en évidence l'influence de HCMV sur les villes secondaires, celles de troisième niveau par rapport à elle incluses. Il rend également compte de l'absorption de Thu Dau Mot et de Bien Hoa par l'ex-Saigon; suite à leur trop grande proximité et leur dépendance économique à son égard. Apparaissent ensuite des villes, du deuxième cercle, pouvant se réclamer d'une réelle autonomie. Elles sont incluses dans un rayon de septante-cinq kilomètres, avec Tay Ninh, Chan Thanh, Vinh An, Xuan Loc, Vung Tau, Tan An, My Tho. On retrouvera plus loin Vinh Long et Can Tho au sud, et à plus grande distance encore, Phan Thiet et Da Lat au nord.

Figure 5.3: Modélisation des relations entre HCMV et ses plus proches satellites



Source: Villes et organisation de l'espace du Vietnam, 1997

Le deuxième schéma présenté ci-dessus permet de mieux saisir les principaux circuits d'échange autour de la métropole. On y distingue ainsi quatre liaisons principales et deux secondaires, hormis le port. La première, la plus importante, est celle de la Nationale 1 en provenance du nord du pays, passant par Bien Hoa et Thu Duc; un axe d'urbanisation crucial qui se poursuit au sud vers Can Tho, via An Loc. La deuxième conduit à Vung Tau et son port. Vient enfin au nord-ouest l'axe de développement vers le Cambodge passant par Hoc Mon et Cu Chi.

Les deux liaisons secondaires, en cul-de-sac, mènent l'une à Nha Be et l'autre à Thu Dau Mot. Ces deux dernières villes, ainsi que Thu Duc, An Loc et Hoc Mon, sont considérées comme faisant partie de l'orbite de croissance de HCMV, l'urbanisation le long de ces axes étant particulièrement forte et, à terme, seront probablement absorbées.

Parmi cette nébuleuse, constatons la croissance de certaines villes secondaires: Can Tho, Bien Hoa ou Vung Tau, villes à l'ancrage économique déjà assuré. Cœur économique du delta du Mékong, la première dispose d'un centre universitaire important ainsi que d'activités fluviales et industrielles tournées vers le traitement et l'exportation de produits agricoles. La deuxième, suite à la proximité de HCMV, à laquelle s'ajoute l'imbrication des activités économiques et des zones industrielles, pourra difficilement échapper à son absorption pure et simple; pour preuve, le développement linéaire le long de la Nationale 1 qui devrait bientôt la souder à Saigon. La troisième, nous l'avons dit, est autonome tant par la distance que par ses activités économiques tournées vers le pétrole et grâce à son port en eau profonde. L'image d'un triangle de développement incluant Bien Hoa, l'ex-Saigon et Vung Tau évoquée par McGee¹⁹ est donc quelque peu biaisée mais néanmoins d'actualité, à condition de remplacer Bien Hoa par Can Tho, qui, par son développement jouera, à terme, un rôle majeur dans la région et organisera dès lors un courant dense d'échanges avec Saigon. Ainsi, en s'appuyant sur le développement de Vung Tau, du pourtour de HCMV et de Can Tho, pourrait-on entrevoir une vaste conurbation, d'autant qu'elle serait basée sur un réseau de centres spécialisés, tel qu'envisagé par Douglass²⁰. Deux centres régionaux au moins, en plein essor, pourraient ainsi offrir une alternative sérieuse à l'exode rural vers HCMV sans risque d'être absorbés par elle, car la géographie rend une telle éventualité improbable. Il resterait à consolider ce schéma, en corrélation avec les réflexions de Bertolini²¹ ainsi que de Prud'homme et Lee²², à propos de la relation entre forme urbaine, performance économique et impact environnemental.

La croissance d'une telle conurbation polynucléaire, dont les trois pôles les plus importants devraient se renforcer mutuellement, mérite d'être organisée de manière à préserver, en son sein, de vastes étendues vierges de toute construction, dont de nombreuses zones humides. L'importance d'une telle préservation a déjà été évoquée mais la situation géographique de certaines d'entre elles, les désigne pour l'implantation de stations d'épuration par lagunage, particulièrement appropriées à ces villes secondaires. D'autres mesures devraient contrer le phénomène d'étirement urbain le long des axes de communication, tel que sur l'autoroute reliant Bien Hoa à Vung Tau, sur la Nationale 1 en direction de Can Tho, et sur tous les autres axes reliant des agglomérations moins importantes à Saigon, car ce développement linéaire du bâti ne répond pas aux principes du développement durable. Il resterait alors à s'assurer du développement harmonieux des petits centres, lovés dans ce triangle et listés plus haut, en prenant en compte leur potentiel et leur vocation à devenir des centres de moyenne importance.

3.3.2 Contrôle des axes de croissance de HCMV

Quant au contrôle de l'expansion des limites proprement dites de la métropole, une carte plus récente de HCMV et ses principaux centres limitrophes, produite par Nikken Seikiei en 2006 dans la perspective d'un nouveau Master's Plan, indiquent ci-dessous les endroits sensibles aux pressions exercées. On y projette à la fois le nombre d'habitants et l'emprise au sol attendus d'ici 2014 si rien n'est fait pour juguler le processus d'étalement. Y est confirmé la distinction à faire entre villes secondaires condamnées à l'absorption de celles susceptibles d'accueillir un développement autonome.

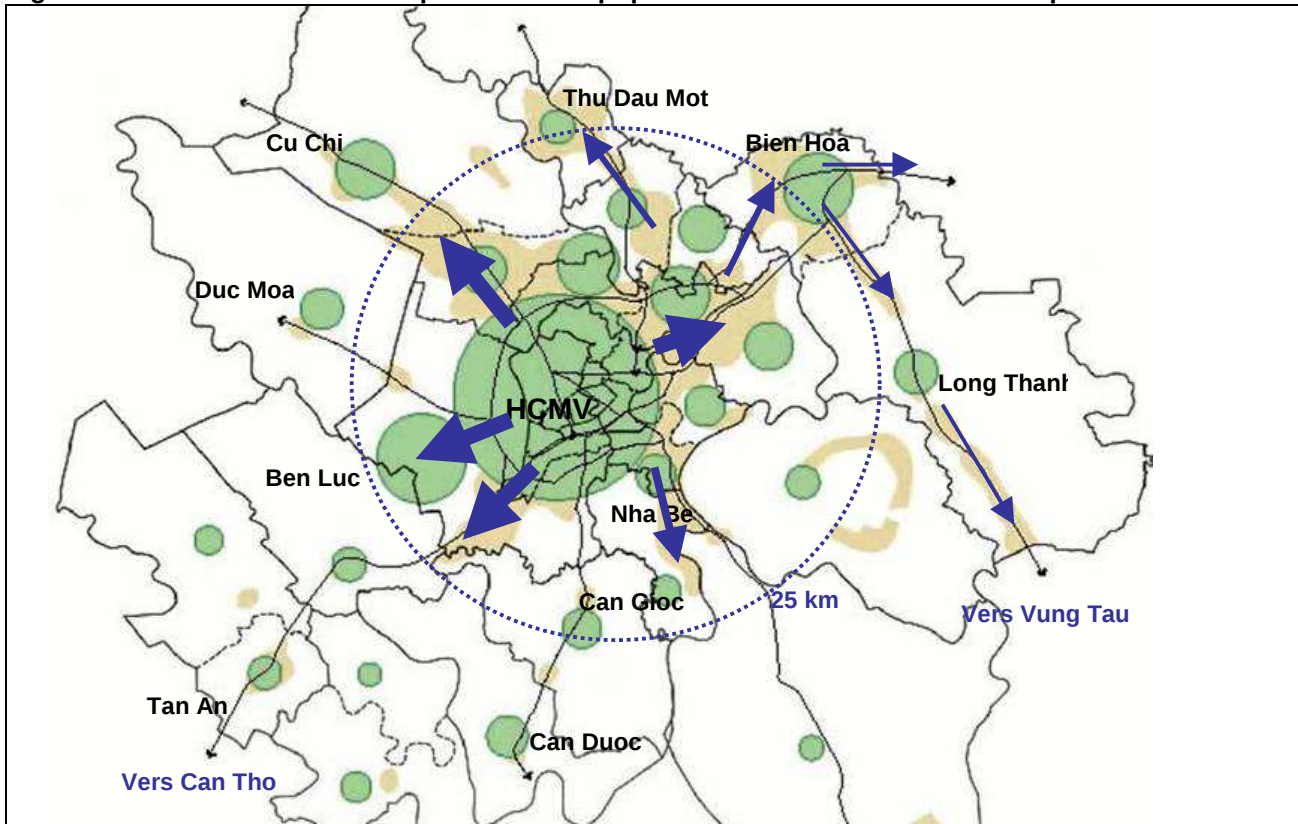
Tho Dau Mot, Thu Duc, Nha Be, Can Gioc et Ben Luc, situées, comme Bien Hoa, dans un rayon de vingt-cinq kilomètres du centre, sur certaines des voies rapides qui y conduisent ou, à proximité, vers des centres industriels importants, sont autant de points d'ancrage de l'extension de HCMV. Ils devraient, selon toute probabilité, faire rapidement partie intégrante de la mégalopole. Cu Chi, bien que située à trente kilomètres, entre dans la même catégorie; étant également appelée à être bientôt raccordée à l'ancienne Saigon suite à l'urbanisation le long de la Nationale 22 qui y mène. Seules des pôles comme Long Thanh, Can Duoc, Tan An, ou Duc Hoa, toutes situées en dehors de la zone d'influence de l'ancienne Saigon, ont des chances de pouvoir se développer indépendamment de celle-ci. Elles sont donc des points focaux possibles pour de nouvelles activités économiques ou de concentration urbaine, susceptibles d'accueillir des migrants autrement destinés à HCMV. Aux autorités de décider d'y investir, de densifier les réseaux de communications et d'implanter des industries, après avoir équipé ces centres en infrastructures et facilités non sans réfléchir aux spécificités à mettre en avant pour les différencier.

¹⁹ MCGEE, T. "The urban future of Vietnam", 1995

²⁰ DOUGLASS, M., "Urbanization and social transformations in East Asia", 2001

²¹ BERTOLINI, L., "The multi-modal urban region: a concept to combine environmental and economic goals", 2005

²² PRUD'HOMME, R., LEE, C., W., "Size, sprawl, speed and the efficiency of cities", 1999, pp. 1849-1858

Figure 5.4: Axes de croissances prévisibles et population de HCMV et sa banlieue prévus

Source: Nikken Seikkei, 2006

Que faire pour endiguer cet étalement prévisible mis à part le développement de centres urbains secondaires de dérivation? Il paraît approprié, par pragmatisme et pour des raisons tant économique qu'écologique, de guider le développement de HCMV suivant quatre axes: en direction de Bien Hoa, vers Thu Tiem, le long de la Nationale 22 en direction de Cu Chi et le long de la Nationale 13 vers Thu Dau Mot, en reconnaissant comme un fait établi les connexions linéaires inéluctables le long des grands axes de circulation qui les relient, alors que l'extension vers le sud et l'ouest de la ville devrait-elle être freinée.

Colonne vertébrale de la croissance économique du pays, l'expansion le long de la N1 est conjoncturelle. L'urbanisation linéaire qui s'opère entre HCMV et Bien Hoa paraît de ce fait inévitable. Reste à l'épaissir en investissant mieux les zones arrière tout en aménageant correctement cet axe important notamment par l'extraction de la masse de véhicules, ceux réservés à la circulation locale, liée à d'autres contingences que celle de longue distance, et par l'aménagement de l'actuelle autoroute urbaine, en lui conférant un réel caractère urbain. Une source d'inspiration pourrait être trouvée dans la Ronda de Barcelone, décrite dans la troisième partie. Il s'agit donc d'un refus de capitulation devant une urbanisation spontanée et de son accompagnement par mise à disposition de l'équipant adéquat afin que l'espace produit soit de qualité.

Ainsi les quartiers situés de part et d'autre d'une Nationale réaménagée devraient être reliés ponctuellement, non par de simples passerelles destinées à une traversée en sécurité, mais aussi par des espaces publics généreux réunifiant périodiquement les deux rives, quitte à enterrer la voie rapide sur certains tronçons. De tels lieux pourraient devenir des points de centralité autour desquels construire un nouveau morceau de ville. Suivant la même image de Barcelone, il s'agirait de structurer l'urbanisation de la périphérie en brisant sa monotonie actuelle en lui donnant les points d'ancrage de son développement. La prochaine jonction avec le boulevard en provenance du District 1, à Thu Tiem, devrait être un de ces lieux à privilégier. Par sa seule symbolique, ce nœud routier mérite une articulation plus urbaine que les méga ronds-points qui organisent habituellement ce genre de carrefours. Et pourquoi pas la fonction majeure de porte d'entrée nord de la ville ?

De tels aménagements pourraient inciter la population à se concentrer le long de la N1, revalorisée en axe de structuration de ce morceau de ville, plutôt que de s'agglutiner le long de la nationale qui relie Bien Hoa à Vung Tau ou le long de la même N1 au-delà de Bien Hoa en direction du nord et ne pas pousser l'étalement

urbain à l'envi dans cette direction. D'autres mesures d'accompagnement devraient être prises, telles l'interdiction rigoureuse de toute nouvelle implantation industrielle au nord de Bien Hoa.

Le projet de Thu Tiem s'inscrit dans cette logique d'extension vers le nord-est. Et s'il fallait choisir entre lui et le projet de 'Saigon South', il emporterait notre suffrage. Car le district 2 paraît être la zone de croissance logique du quartier d'affaire de HCMV, à la fois par sa proximité et le dialogue qu'il entamerait ainsi avec l'ancienne ville coloniale. La rivière Saigon cesserait d'être la frontière est de la ville pour devenir un élément structurant du paysage urbain. D'ailleurs l'urbanisation de l'autre rive n'est pas neuve et bien entamée plus en amont sur la rivière, suite notamment à la construction du pont de Anh Phu, il y a quelques décennies. Mais les deux rives n'interagissent pas, faute d'un aménagement urbain approprié. Ainsi, les quais, côté Saigon, demeurent occupés par des activités portuaires appelées à être délocalisées plus en aval, alors qu'aucun équipement ne structure la berge opposée. Or la délocalisation du port devenu trop exigu permettra de restituer à la ville les deux berges de la rivière depuis le pont de Anh Phu jusqu'en centre-ville, offrant ainsi un espace conséquent pour son re-développement. Occasion inespérée de requalifier cette section du district 1 et de consolider, sur une plus grande section de rivière, la relation entre l'ancien quartier d'affaires et le nouveau.

Figure 5.5: Les berges de la rivière Saigon



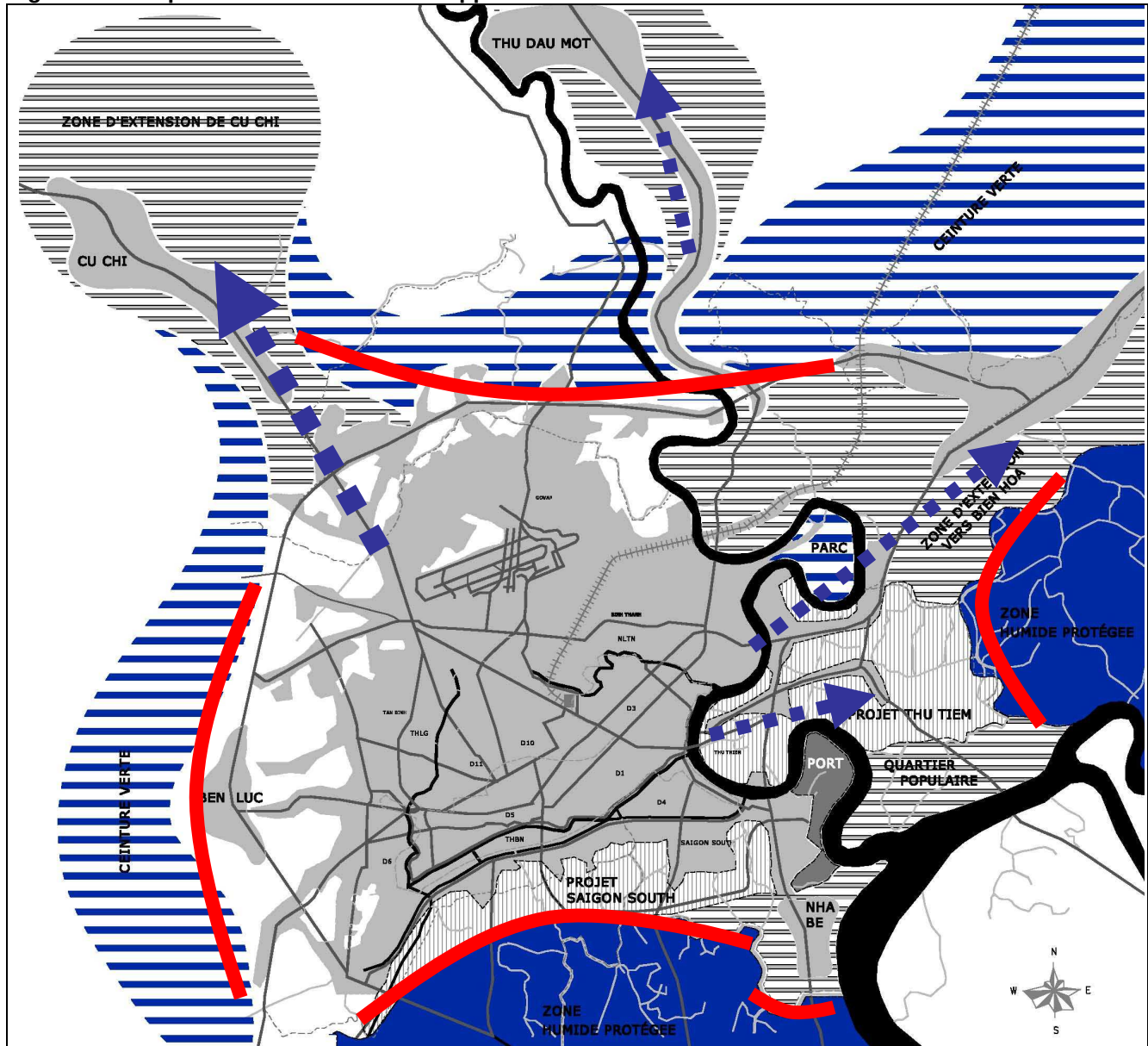
Le fait que les bateaux de haute mer ne devraient plus remonter aussi haut en amont du fleuve permettrait de réduire la hauteur libre des ponts enjambant celui-ci, les rendant de ce fait moins onéreux à construire. Les concepteurs auraient dès lors toute latitude pour établir des liens étroits tant visuels ou spatiaux que fonctionnels entre les districts 1 et 2. La possibilité d'insérer la rivière Saigon au cœur de la ville est donc bien réelle, en faisant entrer en interaction les deux berges devenues urbaines. Un tel projet ne prendrait son plein essor qu'après démarrage de celui de Thu Thiem et la fin de la construction du tunnel reliant les deux rives. De nombreuses villes ont par le passé profité de l'enjambement d'un cours d'eau pour se régénérer et rendre au réseau hydraulique toute la place qu'il méritait dans leur paysage urbain, à l'ex-Saigon d'en faire autant.

En liaison avec les remarques déjà formulées à l'égard de Thu Tiem, dans la première partie, il serait souhaitable de veiller à la mixité sociale d'un nouveau quartier où l'habitat pour revenus moyens et modestes paraît être le grand absent du plan actuel. Il pourrait trouver place en lisière sud du centre d'affaires. Quant aux terres basses et marécageuses, à proximité desquelles sera tracé le nouveau boulevard reliant ce quartier à la Nationale 1, elles devraient être préservées ainsi que mentionné précédemment.

Quant au troisième axe de développement, le plateau de Cu Chi, justement célèbre par les tunnels à partir desquels les Vietcongs harcelèrent Saigon, constitue une des rares zones, entourant HCMV, réellement propice à la construction. D'une altitude supérieure à douze mètres et d'une étendue équivalente à la surface actuelle de la métropole, il est, sans contestation, son aire naturelle de développement. Ce plateau est de plus traversé par la Nationale 22, reliant HCMV à Phnom Penh, et destinée, selon les plans de l'ASEAN, à devenir une des autoroutes trans-nationales que l'organisation voudrait développer. On peut dès lors espérer que l'accroissement des échanges transfrontaliers ainsi entraînés, à terme, concourra au développement économique de cette partie de la mégapole. La rapide croissance de Go Vap, puis du district 12, tous deux situés derrière l'aéroport, indique que cette implantation n'entraverait pas une extension nord-ouest.

Pour ces diverses qualités, les autorités devraient donner la priorité à cet axe de développement en y favorisant l'implantation d'industries, quitte à interrompre la tendance à l'étirement urbain vers le nord par une bande verte, comme proposé par le Master Plan en vigueur ainsi que par celui en gestation chez Nikken Seikkei, et opter pour un développement marquant autant que possible la séparation entre les deux entités. Encore faudrait-il que ce parc, à construire en périmètre de la ville actuelle, ne soit pas gangrené par des constructions sauvages. Dans tous les cas, une telle aire de croissance offrirait une alternative à l'étirement actuel en direction de Bien Hoa et le sud-ouest de HCMV. Il est cependant à espérer qu'à contrario des deux quartiers d'affaires, promus par les autorités, cette extension sera destinée d'abord à un habitat populaire mixte au sein duquel tant les classes moyennes que modestes pourront trouver leur place. Dans ce but, des emplois destinés à toutes ces catégories sociales devraient y être offerts.

Figure 5.6: Propositions d'axes de développement et de cantonnement de la croissance de HCMV



Le dernier pôle de développement se tourne, lui, vers Thu Dau Mot, petite ville secondaire située sur la rive est de la rivière Saigon et dont la connexion avec la métropole est déjà bien entamée, le long de la Nationale 13, à partir de son intersection avec la rocade nord. Bien que cette bourgade ne soit pas incluse dans la province de HCMV, les autorités ont prévu d'y établir deux nouveaux zonings industriels couplés à des zones de logements à construire le long de la nationale. Les faibles risques d'inondation et la proximité de la

capitale justifie ces aménagements qu'il serait toutefois opportun de déplacer plus vers le nord, à proximité du centre de la bourgade, et favoriser ainsi une morphologie compacte plutôt que linéaire.

Quant au sud de HCMV, où les canaux THBN ont longtemps jalonné la limite naturelle de la ville, suite à la présence de terrains marécageux de faible altitude, le risque d'inondations y est aujourd'hui accru par la montée annoncée du niveau des mers. Ce serait donc faire preuve de clairvoyance et adhérer au simple principe de précaution que d'éviter leur urbanisation, d'autant plus qu'ils sont, nous l'avons vu, particulièrement fertiles et propices à la culture du riz. Une extension vers la mer ne ferait, en outre, qu'accroître la menace écologique sur le parc de Can Gio qu'il convient de protéger. Toutes bonnes raisons qui militent contre la croissance urbaine dans ce secteur et, donc, contre le projet de 'Saigon South' et son extension plus au sud. S'il ne pouvait être question de l'abandonner, eu égard aux investissements consentis, il conviendrait de le contenir en privilégiant en bordure de celui-ci le développement d'une ceinture verte qui pourrait se tresser, ici, en rizières, là, en parcs couplés aux zones humides existantes. Une approche similaire viserait les terres situées à l'ouest au-delà de Ben Luc, en direction du delta. Les zones agricoles qui s'y déploient sont également d'excellente qualité; autant donc les protéger par une ceinture de même nature que la précédente.

En bref, l'idée illustrée dans la figure 5.6 serait de limiter la croissance de HCMV à l'intérieur de son périphérique par la mise en place d'espaces tampons à l'ouest et au sud, en offrant en contrepartie quatre axes majeurs de croissance, les deux premiers le long de la Nationale 1 et du projet de Thu Tiem jusqu'à Bien Hoa, le troisième vers Thu Dau Mot, le dernier sur le plateau de Cu Chi, en tentant de privilégier celui-ci. L'urbanisation actuelle de la troisième couronne de HCMV ne peut être laissée à elle-même et mériterait plutôt d'être encadrée par des projets stratégiques visant à concrétiser les perspectives décrites plus haut. Des réserves foncières pourraient ainsi être constituées sur le plateau de Cu Chi, alors que l'urbanisation de Go Vap et du district 12, au nord de l'aéroport, devrait être encadrée, et par la mise à disposition de terrains viabilisés, et par la ponctuation de projets immobiliers ou de zones réservées aux activités productrices, en veillant tout particulièrement à la qualité spatiale de ce morceau de ville en devenir. Pour ce faire, des espaces publics articulés et hiérarchisés ainsi que des équipements collectifs performants devraient précéder l'afflux attendu. Le développement souhaité pourrait être dopé par un centre économique de conception originale. A l'image de ce qui est annoncé à Curitiba, une université et son centre de recherche ainsi qu'un pôle de production de haute technologie pourraient stimuler la croissance de toute la zone en attirant à elle de nouvelles activités économiques et une population nantie qui, par effet de boule de neige, entraînerait dans son sillage d'autres classes sociales moins éduquées. Ces mesures, couplées aux investissements de Bien Hoa, Thu Dau Mot et Thu Tiem, et, à plus grande distance, de Can Tho et Vung Tau, allégeraient la pression urbaine, et foncière, tant dans le centre de HCMV que dans le sud et l'ouest de sa périphérie.

3.3.3 La requalification du centre

La réhabilitation du cadre bâti et le recyclage de l'espace public s'inscrivent aussi dans les principes du développement durable; nous l'avons vu. Le contrôle de la croissance des banlieues va donc de pair avec un travail sur le centre-ville afin d'endiguer un phénomène d'exode stimulé notamment par la spéculation foncière et un certain mal de vivre dans un cadre urbain et sanitaire précarisé.

Les problèmes rencontrés dans les centres-villes s'imbriquent les uns dans les autres et, dès lors, sont complexes à résoudre. Toute méthode sectorielle et technocratique pour y faire face serait apparemment vouée à l'échec. A la différence d'une approche participative et intégrée, la seule apte à rencontrer tous les aspects de la vie citadine. La régénération de centres-villes comme ceux de Barcelone, Bogota ou Rio fut basée sur une telle méthode. Ces villes ont fait la démonstration de son efficacité tout en soulignant combien la requalification urbaine pouvait améliorer le cadre de vie, revitaliser l'économie, restaurer la cohésion sociale et rendre digne et esprit civique aux habitants allant même jusqu'à réduire la criminalité.

A la différence de la catalane, les deux villes sud-américaines, inscrites dans des contextes de transition, ont pu se restructurer en se passant d'événement phare. Mais il est indéniable que les Jeux olympiques contribuèrent à la cure de jouvence de Barcelone, en rappelant toutefois que son programme de requalification était lancé bien avant sa désignation pour les accueillir. Un tel événement ne nous paraît pas indispensable pour entamer un travail en profondeur; il pourrait au moins le stimuler. Au-delà de cette différence, les trois métropoles jouissaient d'une décentralisation effective du pouvoir couplée à une réelle autonomie fiscale, et bénéficiaient d'un engagement politique indéfectible; trois préalables selon nous à une

réorganisation spatiale d'envergure et réussie. Ses résultats sur la structure des trois villes et leurs impacts positifs poussent à vouloir s'en inspirer pour redynamiser le centre de HCMV.

Les grands axes d'intervention

Les insuffisances de HCMV, largement explicitées précédemment, se nomment, rappelons-le, carence en espaces publics, déstructuration du tissu urbain menant à la ségrégation sociale et la mono fonctionnalité des espaces, congestion du réseau routier, manque de liaison à un réseau hydraulique dévoyé, carence en infrastructures, inondations récurrentes, sur-occupation des parcelles, imperméabilisation des sols, création d'îlots de chaleur faute d'espaces verts, course à la verticalité, carence en logements décents, précarisation de la population, pression foncière, flux migratoire important.

En contrepartie, la mégalopole jouit d'avantages non négligeables dont une typologie du bâti dense et basse, bien appropriée au climat, à la flexibilité des usages et à la forte concentration humaine. Par sa forte connexion à la rue, elle est donc parfaitement adaptée à la culture, au mode de vie local, et à l'omniprésence du secteur informel. Rappelons encore son dynamisme économique et la mixité tant sociale que fonctionnelle à l'intérieur des îlots tandis que son réseau de voies de communication, certes largement insuffisant mais fortement hiérarchisé, garantit la multiplicité des usages, des ambiances et des échanges sociaux. Evoquons enfin, dans son paysage, la prépondérance de l'élément liquide; toutes caractéristiques qu'il serait bon de préserver, voire de mieux exploiter. Au reste, les autorités, elles-mêmes, disposent de trois atouts hérités du communisme à savoir une importante réserve foncière en périphérie, pour partie directement sous contrôle, de la propriété formelle du sol et des outils administratifs pouvant, à terme, instaurer une réelle gestion urbaine. Il leur reste à tirer parti ces avantages afin de requalifier le cadre bâti existant tout en veillant à l'intégration des plus pauvres en son sein.

Dans la suite des exemples exposés en troisième partie, HCMV pourrait pallier ses déficiences en s'appuyant sur ses atouts. Ainsi, Curitiba et Bogota seraient, pour elle, des sources d'inspiration dans trois domaines au moins. Ainsi du développement d'un réseau de transport public en site propre, également utile à la régénération du centre-ville ou à la structuration de la périphérie. Le deuxième concerne l'aménagement d'espaces publics – dont des parcs le long des voies d'eau afin de gérer la récurrence des inondations. Quant au troisième, il touche à l'instauration d'un régime de taxation modulable visant à financer l'habitat social tout en rétablissant une saine justice en cas de plus-value des biens riverains de grands travaux d'infrastructure, susceptibles d'augmenter d'autant leur valeur foncière.

L'expérience de Barcelone, quant à elle, pourrait être l'inspiratrice d'une série de petits projets stratégiques appelés à requalifier l'ensemble des quartiers tandis que la réorganisation complète de la trame urbaine s'organiserait autour de zones de nouvelles centralité reliées par le tracé de nouvelles voies de communication tantôt locales, tantôt trans-districts. L'aménagement d'espaces de rencontre, les plantations de végétaux et l'utilisation des axes de circulation serviraient, aussi, à recoudre un tissu urbain déchiré.

Des enseignements du projet Favelas Bairro, pourrait naître une nouvelle approche pour requalifier les quartiers défavorisés et, dans la veine de ce qui fut pratiqué à Rio, une première piste serait de traiter leurs franges afin de mieux les intégrer au tissu environnant. Une deuxième serait d'améliorer leur accessibilité en articulant les espaces publics au gré des nécessités et caractéristiques locales. La dernière serait de répartir les équipements publics en fonction des besoins des quartiers sans en négliger l'esthétique afin de favoriser le processus d'appropriation et d'identification, méthode apparemment infaillible pour redonner fierté et esprit civique à la population.

S'il est avéré que les axes de circulation orientent le développement de la périphérie des villes, l'habitat populaire et les autres constructions venant naturellement s'édifier en bordure, il est rare que ce processus s'inscrive dans un canevas destiné à structurer les nouveaux quartiers, tout en les dotant d'espaces publics et d'un environnement de qualité. Tel fut pourtant le tour de force réalisé à Curitiba qu'il conviendrait de tenter de répliquer. Il s'agit d'aller au-delà du tracé d'axes de circulation et d'embrasser une articulation subtile de tout l'espace public.

Pour ce qui est des aménagements, on pense à des trottoirs généreux et ombragés destinés à la circulation piétonne, aux activités informelles et à l'extension de certains commerces, ainsi qu'à des squares, parcs et places publiques disposés en des endroits choisis afin d'articuler les relations entre les éléments majeurs d'une trame urbaine en devenir où la circulation proprement dite séparerait le trans-districts du local; on

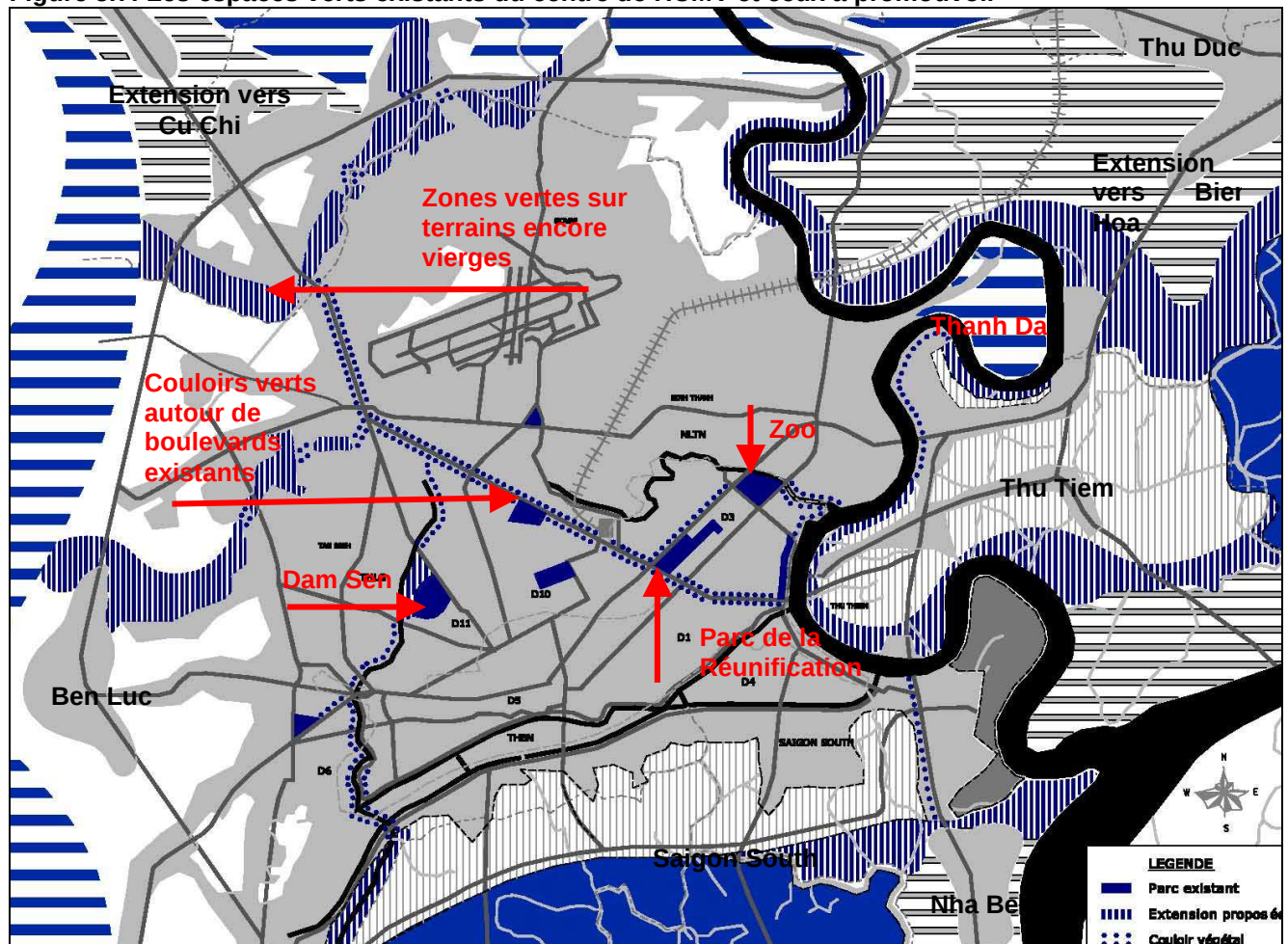
imagine des couloirs réservés au transport public, tantôt sur un boulevard commun à tous, tantôt en utilisant des voies parallèles. La qualité, le type et la largeur de ces différentes artères devraient influencer directement la composition du cadre bâti, sa taille, sa hauteur, voire ses fonctions, suivant des prescriptions appropriées.

Même si un tel concept sera plus difficile à respecter dans les quartiers déjà construits, les expériences de Bogota et de Barcelone démontrent que de tels aménagements restent toutefois possibles en accompagnant à un plan d'application souple, le courage de dégager l'espace aux endroits cruciaux. Le garde-fou à joindre à une telle politique serait de tenir compte de l'existence d'un monde informel aux populations précarisées en veillant à la limitation des incidences négatives pour elles et en intégrant leurs desiderata dans l'élaboration de ces aménagements. Il importe en effet que mondes formel et informel cohabitent et interagissent, interconnectant harmonieusement ville cinétique et ville statique, suivant le lexique de Rahul Mehrotra²³, deux mondes forcément dépendants l'un de l'autre.

Les espaces verts

Vient d'être ainsi évoquée la nécessité d'accorder une place plus importante aux espaces publics dans la trame urbaine de HCMV. Nous ne pouvons, ici, examiner en détail les lieux à aménager à cet effet, tant au centre-ville qu'en périphérie, mais nous jugeons utile de nous attarder sur la question des espaces verts. A maintes reprises, leur importance fut précédemment soulignée tant pour la qualité de vie que la préservation des écosystèmes, deux aspects cruciaux de la durabilité.

Figure 5.7: Les espaces verts existants du centre de HCMV et ceux à promouvoir



²³ MEHROTRA, R., "Kinetic city", 2007

Le plan ci-joint répertorie les quelques espaces verts existants en centre-ville, tel le zoo et le parc du Palais de la Réunification. Il propose aussi une série d'interventions destinées à les étendre, tel le parc d'attraction Dam Sen du District 11, ou à les relier par des couloirs arborés de manière à créer avec les espaces ceinturant la périphérie, un réseau vert continu. Ce continuum végétal, traversant la ville de part en part, devrait assurer un minimum d'échanges nécessaires entre les divers écosystèmes, garantissant ainsi leur survie. La ville serait ainsi cadrée par un large maillage devant permettre aux habitants de trouver à proximité de leur domicile quelque espace de verdure pour y respirer, se détendre et reprendre contact avec la nature. La rivière Saigon jouerait un rôle majeur dans un tel schéma, au sein duquel le parc de la presqu'île de Thanh Da serait inscrit. Le canal THLG et le couloir de circulation nord-ouest/sud-est, formé par la N22, les boulevards Truong Chin et Cach Mang Thang Tam – ces derniers dotés d'un équipement de transport collectif, comme exposé plus bas –, complèteraient la structure.

Ces espaces verts assureraient également une meilleure identification des quartiers par l'interruption de la continuité du bâti, notamment entre le nord de HCMV et les excroissances vers Cu Chi, vers la ville de Ben Luc et de nouveaux quartiers à construire au nord de celle-ci; pareillement, entre 'Saigon South' et Ngha Be, entre le nouveau quartier d'affaires de Thu Thiem et, au sud, un nouveau quartier populaire ou encore, au nord, la zone d'extension en direction de Bien Hoa. Un tel dispositif éviterait à HCMV de devenir un monolithe de quartiers non différenciés. La plupart de ces larges bandes de verdure à inscrire dans la ville serviraient aussi, moyennant quelques aménagements des zones humides existantes, de bassins de retenue ou de trop-plein durant les inondations annuelles.

Les zones de nouvelle centralité

Nous l'avons dit, chaque district cherche à développer ses activités économiques, en multipliant centres commerciaux et quartiers d'affaires. Stratégie légitime et compatible avec une volonté de limiter une concentration économique trop forte autour du seul district central. Encore conviendrait-il de coordonner le développement de ces nouveaux pôles d'investissements afin qu'ils soient complémentaires plutôt que concurrents; souci de cohérence dont Barcelone a démontré tout l'intérêt.

Sont identifiés sur la figure 5.8, huit pôles d'activités. Les deux premiers constitués par le District 1 et Cholon. Car HCMV a l'avantage de compter deux cœurs historiques, dont il conviendrait d'entretenir l'héritage. Le troisième, Thu Thiem, en qualité de nouveau centre d'affaires, devrait entrer dans cette dynamique. Il serait accompagné d'un 'Saigon South' regroupant les activités administratives et financières liées à un port délocalisé. Le cinquième pôle, à cheval sur la partie sud des Districts 6 et 8, marquerait la porte d'entrée à l'accès fluvial en provenance du delta, et abriterait les activités de gestion et de vente y afférentes.

Trois nouveaux centres auraient pour fonction de dynamiser la croissance urbaine de HCMV en direction du nord. Le premier – numéro six sur notre schéma –, est placé à la croisée d'axes de circulation rendus importants par nos propositions. Il chevaucherait les districts Tan Phu et Tan Binh dont il absorberait certaines activités commerciales et administratives. Viendrait ensuite le nouveau centre de développement dont nous préconisons de confier la mission à Cu Chi, axé sur la recherche et les technologies de pointe.

Pour finir, un nouveau centre industriel et commercial, à la croisée de la rocade nord vers Thu Duc et de la N13 en direction de Thu Dau Mot, serait aussi le site réservé aux activités sportives majeures – la ville ne disposant pas d'installations sportives de haut niveau – elles pourraient prendre place dans une zone relativement vierge et bénéficier de leur proximité avec la rivière Saigon pour constituer une zone récréative de qualité.

Ces différents pôles devraient concourir à l'émergence d'une ville réellement polynucléaire et décongestionner le centre en attirant une part importante des activités économiques, donc des emplois, des logements et du trafic journalier. Pour la rendre effective, une telle approche devrait être accompagnée de mesures d'exonération fiscale, suffisamment attrayantes pour les entreprises et justifiant encore plus les investissements à consentir de la part des pouvoirs publics pour les pourvoir en équipements de qualité.

Figure 5.8: Les pôles de nouvelles centralité de HCMV



L'aménagement des canaux

Autre moyen pour requalifier la mégapole, l'aménagement des canaux, action phare, des autorités locales à ce jour. La collecte des eaux usées, déversées dans les canaux, et l'élargissement de ces derniers afin de valoriser leurs fonctions de drainage et de transport fluvial est impérative. Mais la mise en œuvre actuelle est sujette à réserves. D'emblée, notons que l'élargissement ne sera pas suffisant pour faire face aux inondations et qu'il devra être accompagné par des actions visant à accroître la perméabilité des sols – d'où l'importance de multiplier parcs et zones vertes dans et autour de la mégapole – et la mise en œuvre de bassins d'orage, si possible naturels, comme évoqué plus haut.

En dehors de ces aspects hydrauliques, l'aménagement des berges est un autre volet de cette intervention. La largeur de la bande technique dictée par le choix des activités, l'organisation spatiale et le concept architectural qui guideront leur implantation, auront une incidence indéniable sur l'emprise au sol, et donc sur le nombre de familles à exproprier. Nous avons vu combien ces évictions sont socialement et économiquement préjudiciables pour les plus vulnérables d'entre elles. Il importe donc de les réduire mais en veillant aux intérêts de la collectivité, un arbitrage douloureux s'imposera, qu'il conviendra d'effectuer avec l'ensemble des acteurs concernés. Il sera facilité d'autant que l'approche restera éloignée d'une application stricte de quelconques principes qui feraient fi des caractéristiques particulières des sites.

La flexibilité est donc prônée, qu'il s'agisse des techniques de consolidation des berges – tantôt verticales, tantôt obliques, suivant la qualité des sols et les besoins – ou de la largeur des voies, selon qu'une circulation locale ou trans-districts y sera organisée. Un empiètement plus large pourra être réservé aux piétons, le long des berges, là, où une perspective mériterait une halte ou, ici, où une fonction nécessiterait un espace public

plus généreux. L'idée de parcs linéaires, en alternance ou en parallèle avec des rues ou ruelles, si chère à l'Etude de Faisabilité du THLG, est donc reprise à notre compte, d'autant plus le long de ce canal où un couloir végétal était proposé plus haut. Mais ces différents aménagements, en alternance le long des canaux de HCMV, répondraient en écho aux besoins des quartiers et aux nécessités globales de la ville.

3.3.4 Le cadre bâti

L'habitat populaire

Si le discours officiel est de dé-densifier le centre-ville, de développer une politique de zonage et de favoriser l'éclosion de villes nouvelles, dans les faits, la choix de la rentabilité du foncier couvre la ville de tours destinées aux plus riches alors que la périphérie est abandonnée aux petits investisseurs privés et aux squattes. La perspective du développement durable pousse, au contraire, à la densité, à la promotion d'une typologie adaptée aux modes de vie, à la mixité sociale et fonctionnelle et à la ville compacte, toutes caractéristiques traditionnelles de HCMV. Plutôt que de les renier en vertu d'une imagerie moderniste, il nous paraît plus judicieux de réinterpréter, de façon contemporaine, la culture locale.

Suite à la pression foncière et au développement du tertiaire en centre-ville, un transfert de population s'est enclenché depuis la première couronne en direction de la périphérie alors que l'ensemble de l'habitat sur pilotis devrait, à terme, disparaître des berges des canaux. La priorité des autorités devrait être d'aider les classes les plus défavorisées à demeurer au centre-ville afin qu'elles puissent continuer leurs activités, tout en limitant leurs besoins en transport. Une première approche consisterait à contenir les évictions, ensuite, de réguler le marché immobilier afin de contrer des effets spéculatifs pervers, via certains des moyens proposés dans la partie théorique de ce travail. Enfin, les normes de construction devraient être revues à la baisse pour permettre, et la légalisation du bâti existant, et la construction d'un habitat financièrement abordable, point évoqué dans un chapitre précédent. Il ne s'agit pas ici de brader la modernisation de la ville, mais de lui donner les moyens de se développer en faveur du plus grand nombre et de façon progressive.

Il serait bon de rappeler ici qu'une politique soucieuse d'équité sociale ne parvient à atteindre ses objectifs qu'en apportant des solutions, en matière d'habitat, à l'ensemble des classes sociales afin que les moyennes ne soient pas tentées de s'approprier les nouveaux logements destinés aux plus vulnérables, faute de trouver où se loger de manière décente à des prix abordables.

Ces recommandations plaident en faveur d'une dynamisation du centre prenant garde de favoriser l'extension vers la périphérie qui n'a pas attendu les autorités pour se propager. Tout devrait être fait pour préserver les activités encore en place, en préservant la densité actuelle mais en accordant plus d'espace aux commodités publiques qui font cruellement défaut. La logique de densification a en effet ses limites, tant d'un point de vue environnemental qu'humain. L'amélioration du cadre de vie est, dans tous les cas, un des meilleurs moyens incitatifs à demeurer en ville, à condition que les prix y restent abordables.

Lutter contre la spéculation reste donc une priorité, sachant que le bon moyen de lutte est la provision massive de terrains à construire pour toutes les classes sociales confondues, à condition que leur localisation soit compatible avec les plans d'aménagement prévus et que les équipements mis à disposition soient corrects. De tels projets pourraient, plus facilement en périphérie, adopter la forme de parcelles viabilisées. Ce type de projet n'a pas retenu jusqu'ici l'attention des autorités à cause d'une soi-disant voracité en espace; assertion que notre analyse des projets réalisés a pourtant contredite; la densité par foyer devenant d'autant plus acceptable avec un ratio augmenté et des normes de construction moins rigoureuses. La possibilité d'extension d'un logement est une des demandes récurrentes, au sein de la population. Ce type de projet non seulement la permet mais il répond également à l'aspiration de tout Vietnamien d'acquérir un lopin de terre. Cette solution fait miroir au type de développement urbain observé depuis toujours à HCMV: un environnement urbain dense, horizontal et bas, fait de maisons mitoyennes en opposition aux arguments des autorités qui plaident pour la verticalité de la ville moderne.

Les projets de ce type actuellement initiés tant par les autorités que le secteur privé visent une classe aisée. L'expérience du PMU 415 ou d'Indore suggèrent qu'y pourraient être également inclus des classes sociales moins nanties, les plus pauvres devant être écartés, cette option étant hors de leur portée. Mais pour offrir une option valable pour les couches plus défavorisées, rappelons que celle-ci doit être accompagnée de mesures socio-économiques, dont la provision rapprochée d'emplois tant formels qu'informels, de services sociaux et de petits commerces; jouir d'une bonne accessibilité et offrir un choix de parcelles dont la taille soit

adaptée aux capacités financières de la population ciblée; sans oublier des espaces publics généreux et structurants, dont question ci-dessus. Notons que, suivant l'exemple de Doshi, une étude typologique liée à une approche sensible de l'espace public pourrait utilement enrichir l'organisation de ce type de projets.

Il conviendrait d'anticiper la demande, principalement celle de l'habitat populaire, en constituant des réserves foncières pour leurs futurs besoins dans les zones appelées à être urbanisées à moyen terme. Il s'agit donc de précéder et de guider le phénomène d'expansion suivant les axes de développement décrits précédemment plutôt que de l'ignorer ou de le subir.

Ces nouveaux quartiers nécessiteront une structure urbaine souple permettant un développement de différentes typologies suivant l'évolution de leur développement. S'inspirant de la morphologie de HCMV, il respecterait le principe des unités de voisinage subordonnant, à la fonction résidentielle, la production, le commerce et les services. Donc privilégier une ville 'aux distances courtes', à défaut de quartiers autonomes, la revue littéraire et l'analyse de cas ayant démontré combien ce dernier concept restait avant tout théorique. Le principe de mixité des fonctions est ainsi rappelé afin de limiter la demande en transport. Ce modèle est, dans les faits, mieux adapté à des bas revenus qu'à des classes moyennes plus mobiles.

Bordés de larges avenues arborées dont certaines accueilleraient les transports publics, les quartiers décrits plus haut, y abriteraient de logements de cinq à sept niveaux réservés aux classes supérieures, tandis que leurs espaces intérieurs, drainés par un réseau de rues et ruelles de plus en plus étroites, jusqu'à un minimum de trois à quatre mètres, constitueraient des îlots d'immeubles de trois à cinq niveaux dont les plus enfouis seraient dédiés aux bas revenus. Des dégagements polyvalents plus ou moins grands, tantôt minéraux tantôt végétaux, seraient voués aux activités récréatives et socioéconomiques. Les services et équipements sociaux pourraient, selon les besoins, soit s'afficher le long des grands axes, à côté des activités commerciales formelles, soit être disséminés dans les intérieurs d'îlots plus calmes où l'on retrouverait également des activités informelles mieux cadrées. Un tel modèle pourrait être initié et guidé par des immeubles collectifs implantés aux endroits stratégiques, financés tantôt par les autorités, tantôt par les promoteurs, en alternance avec un habitat populaire, respectueux d'une trame préalablement définie.

La gestion des bidonvilles

Les atouts socio-économiques des quartiers précaires ont largement été loués dans des pages précédentes. Il est donc logique que leur réhabilitation remporte les suffrages de leurs habitants. D'ailleurs le mot d'ordre des bailleurs est de remettre à niveau les poches de pauvreté partout où ce sera possible. Inspiré par le projet pilote du PMU 415, le programme du VUUP a entrepris un travail impressionnant couvrant l'ensemble de HCMV. Entraînant un nombre conséquent d'évictions tant lors de la mise en place des infrastructures indispensables à leur desserte que pour l'élargissement de certaines allées, il démontre ainsi combien l'expropriation demeure un mal nécessaire à la requalification urbaine.

Si des fédérations de communautés ont pu s'imposer dans des régimes dont la démocratie n'est pas la première vertu, on peut espérer que le Vietnam s'inspire de leur méthode de travail, en évitant les effets pervers tels leur propension à se substituer à l'acteur public et leur manque de perspective globale sur les problèmes de la ville. C'est dans cet esprit qu'une approche réellement participative pourrait se mettre en place dans un pays toujours officiellement attaché à un idéal communiste.

Basées sur des réseaux d'épargne et la décentralisation, les fédérations permettent aux communautés de devenir les véritables acteurs de leur développement par le financement et la mise en œuvre des travaux nécessaires à l'amélioration de leur cadre de vie. Mais l'implication directe de communautés dans des travaux de réfection de leur quartier n'a pu, jusqu'ici, être envisagée à HCMV. L'Autorité, ne voulant pas perdre le contrôle des interventions, lui préfère sa seule contribution financière. En attendant que ce carcan administratif se desserre, cette dernière mérite d'être promue dans la mesure où elle permet la collecte de fonds publics, autre garantie d'autonomie, contribuant aussi à l'appropriation des projets et à leur maintenance. L'esprit d'équité suggère cependant que l'impôt soit généralisé à toutes les catégories sociales, y compris lors de travaux sur les axes principaux, et calculé en fonction des revenus. De telles mesures, devons-nous le rappeler, devraient être accompagnées d'un programme de légalisation des parcelles, des biens et des familles, afin de donner, à chacun, le droit de jouir des nouvelles infrastructures et d'amorcer le processus de réhabilitation de l'habitat individuel, en ce compris l'accès au crédit.

L'expérience de Favela Bairro a mis en évidence l'importance de la dimension spatiale des programmes de réhabilitation, en veillant à l'articulation de ces quartiers avec la ville formelle grâce à une action étendue à leur périphérie, à l'amélioration de leur accessibilité et à la provision d'espaces publics bien articulés en leur sein. Cette approche requiert un bon diagnostic quant à la circulation locale s'écoulant par le dédale des allées afin d'éliminer les goulets d'étranglement et d'élargir les ruelles uniquement là, où nécessaire; pas question de respect systématique de standards mais bien d'actions localisées sur base d'une étude contextuelle. Ces interventions 'chirurgicales' permettront de limiter les évictions et les risques de spéculation foncière, résultantes d'une mise à niveau trop radicale qui, à l'instar de Surabaya ou de Manille, conduit à la fuite des populations les plus pauvres. Le projet de Rio a également souligné l'importance d'équipements collectifs disposés en des endroits stratégiques. Ils sont autant d'occasions de répondre aux besoins particuliers de chaque quartier, de les dynamiser et de changer leur image en veillant à leur esthétique, source d'identité et de fierté pour les usagers.

Afin d'éviter l'émergence d'îlots de chaleur, promouvoir dans ces quartiers la ventilation naturelle par l'orientation du bâti ou la plantation d'arbres, devrait également assurer une meilleure perméabilité des sols. En ce sens, les quelques zones humides, encore présentes au cœur de certains îlots, pourraient être préservées et servir la cause des espaces verts, si fréquemment évoqués quand il s'est agi du bien de la collectivité, quitte à en consacrer une partie à l'économie de subsistance.

L'éviction, rendue inévitable même dans le cadre des réhabilitations, mériterait qu'on lui apportât une réponse crédible, ne serait-ce que par respect des populations concernées. Tant le projet de Rio que celui du PMU 415 ont démontré les avantages socio-économiques et la faisabilité d'un relogement in situ. Celui-ci devrait dès lors être privilégié, en évitant le saut qualitatif trop important entre ancien et nouvel habitat, mais en l'accompagnant de compensations équitables, de la révocation du statut de résidence et d'autres mesures socio-économiques sur une longue durée.

Le logement destiné aux plus pauvres n'est donc pas à différencier des autres formes d'habitat, si ce n'est par ses normes de construction, ni, a fortiori, ne peut-il échapper aux règles de gestion globale de l'agglomération. L'enjeu réel consiste à établir un équilibre entre, d'une part, les exigences de la ville au sens large – économie, nécessaire requalification, attrait pour la modernité dans le chef des autorités comme de la population, limitation de son empreinte écologique –, et, d'autre part, des contraintes liées à la précarité de cette population, telles moyens financiers, mode de vie et culture.

Les logements collectifs

Dans le cas où la construction d'un habitat collectif s'imposerait, notamment dans les projets de relogement, certaines recommandations s'imposent, compte tenu des spécificités culturelles. La revue littéraire suggère d'éviter des expériences malheureuses, telles que vécues en France avec la création de ces 'grands ensembles' mono fonctionnels et répétitifs, invivables faute de qualités tant spatiale que socio-économique. Il ressort d'ailleurs de l'étude de cas que ces immeubles sont rarement adaptés aux plus pauvres. Conscients d'une telle lacune, les architectes devraient favoriser la création de petits ensembles inscrits dans le tissu urbain et adapter les caractéristiques d'au moins 25% des appartements aux moyens financiers de ces derniers, suivant l'expérience du PMU 415.

L'étude a aussi déniché, dans un centre-ville compact, des parcelles encore disponibles: usines désaffectées ou de faible rentabilité, intérieurs d'îlots non bâtis, terrains publics peu valorisés. Seule la volonté politique peut aboutir à réaffecter une partie d'entre eux au logement social, d'autant que, nous l'avons découvert, beaucoup restent propriété de divers départements d'État. Mais rien n'empêche de coupler projets en faveur des démunis et autres activités plus lucratives; que du contraire! Une telle mixité favorisera la cohésion sociale et sera génératrice d'emplois, y compris en faveur de ceux-là. Un partenariat privé/public serait à même de mettre en œuvre de tels projets et d'en assurer la rentabilité.

Nous recommandons de diviser les blocs à appartements en petites unités différenciées permettant leur identification, de développer un habitat dense, varié et bas, répondant à la diversité des besoins tout en maximalisant les rapports à la rue et les échanges entre sphères privée et publique. La circulation horizontale semble plus appropriée aux échanges sociaux; et rappelons, une fois encore, combien l'extension possible du logement, sa flexibilité d'utilisation et la limitation des charges communes sont réclamées par tous.

Le choix des sites, en cas de relogement, est crucial. Les nouveaux logements seront édifiés au plus près du lieu d'origine, en veillant à leur accessibilité afin de maximaliser les chances de développement d'activités économiques de tous ordres. Le poids du foncier, là où il devient insupportable, impose des palliatifs tels que: copropriété, bail emphytéotique, voire promotion de la location tout en favorisant la diversité de l'offre afin de répondre au plus près aux attentes spécifiques de la demande.

Notons que l'agencement des appartements habituellement proposé aussi bien dans les tours que dans les immeubles inspirés du compartiment chinois n'intègre pas assez les contraintes climatiques locales. Ainsi la ventilation naturelle via des claustras en opposition, n'est pas promue; pire, certaines pièces ne reçoivent aucune lumière naturelle. Tandis que dans un environnement où l'accès à l'eau reste problématique, la récupération des eaux de pluie est quasi oubliée.

On voit, à l'énoncé de ces diverses mesures, que même dans des pays en transition, il est opportun de tendre vers des immeubles à haute performance énergétique, en favorisant notamment toutes les alternatives au conditionnement d'air. Il serait utile de revenir sur l'expérience de BedZED, non pas pour copier les technologies proposées, mais pour retrouver l'esprit et la méthode d'une conception intégrée et contextuelle. Celle-ci devrait permettre l'émergence de solutions originales adaptées à la spécificité climatique, culturelle et socio-économique de HCMV. BedZED donnait aussi une démonstration de l'importance de l'expérimentation et de l'innovation dans la recherche d'un développement urbain plus durable en soulignant l'importance de l'auteur de projet en tant qu'acteur de changement et de dialogue entre les différents intervenants au sein d'un processus de coproduction.

3.3.5 La mobilité

La partie théorique du travail a mis l'accent sur la nécessité de répondre à la diversité des besoins en transport en privilégiant 'l'intermodalité' et la 'multimodalité'²⁴, qualités qui font défaut à HCMV. La moto demeure le moyen de locomotion par excellence, suivi par la voiture et, loin derrière, par le bus. Pour éviter que l'engorgement du réseau routier de l'ex-Saigon n'emboîte le pas à celui de Bangkok, il est impératif de mettre en place une politique de transport public volontariste, multipliant la diversité des modes de transport et facilitant les possibilités de transfert entre eux. La réponse sera donc multiple, ou ne sera pas; mais cohérente avec la politique d'aménagement et d'usage du sol de la Ville.

Un premier pas serait franchi en renforçant le système de taxation des voitures individuelles dont le nombre est en augmentation constante, suite à l'accroissement du pouvoir d'achat des classes supérieures. A plus long terme, il pourrait être envisagé d'instaurer des systèmes de péage aussi performants que ceux de Stockholm, par exemple, où heure de passage et destination sont prises en compte dans le montant à payer. Mais pour l'heure, les trajets quotidiens, de la périphérie vers le centre-ville, ne justifient pas de tels investissements. Il serait par contre envisageable de mettre en place un système plus simple visant les seuls poids lourds afin de les détourner du centre-ville lorsqu'ils relient le nord du pays au delta.

Le deuxième serait de mieux hiérarchiser l'espace réservé au transport. S'il est vrai que le pourcentage de l'espace urbain dévolu aux routes reste dérisoire, c'est parce que la morphologie actuelle de la ville dissuade l'automobiliste d'accéder à bon nombre de lieux à cause de l'étroitesse et de la sinuosité des ruelles. A vouloir trop les élargir, on risquerait l'accroissement de son utilisation. Nouvelle plaidoirie pour un ciblage de l'action et, peut-être, pour la limitation des possibilités de parking. A contrario, les plus grands axes de circulation devraient, plus généreusement, dégager l'espace nécessaire au transport public en site propre tout en irriguant mieux la périphérie afin d'offrir des alternatives réalistes à l'usage de la moto, peu adaptée aux longs trajets. En dépit de leur faible encombrement, celles-ci ne sont pas à promouvoir car trop polluantes. D'un point de vue environnemental, le transport en commun demeure donc la solution; aussi, convient-il lui octroyer les moyens nécessaires pour qu'il couvre l'ensemble de l'agglomération d'une manière diverse, efficace, rapide et fréquente.

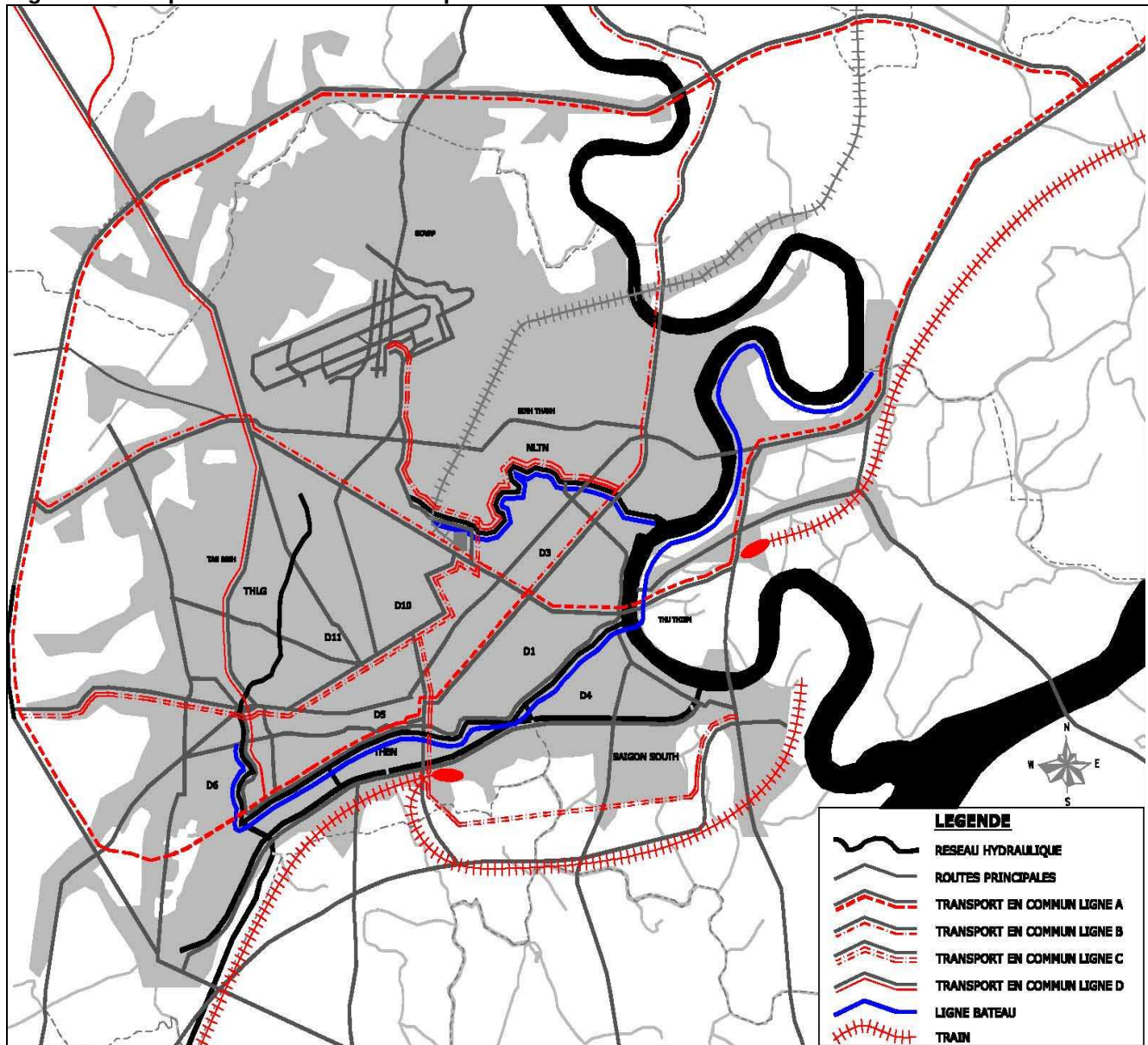
Certains mégaprojets, symboles de modernité, dorment dans les cartons – tel un métro devant relier les districts centraux combiné à un train aérien entre l'aéroport et le centre-ville – mais ils sont hors de portée, compte tenu des moyens financiers de la Ville. Les gros bailleurs de fonds privilégient, eux, le développement de lignes de bus, ce à quoi les autorités s'emploient depuis quelques années. Mais un prix du billet de 2.000 dôngs, soit 13 cents de dollar, rend ce système peu attractif compte tenu de la fréquence trop faible et de la

²⁴ GRILLET-AUBERT, A., GUTH, S., "Architectures du transport", 2005

trop longue durée des trajets durant lesquels les bus s'enlisent dans le magma des motos. L'option de bus de petit gabarit plus aptes à se faufiler dans les ruelles étroites, telle qu'actuellement promue par les autorités, paraît bien être celle à privilégier ainsi que le développement de sites propres pour les bus plus encombrants destinés à couvrir de longs trajets. Mais comment empêcher des motards indisciplinés d'emprunter ces couloirs réservés?

Des réseaux denses de tramways font leurs preuves depuis les années quatre-vingts, notamment en France, et sont devenus des vecteurs de restructuration urbaine et de désenclavement. Pourquoi donc ne pas remettre le tram en circulation à Saigon, qu'il a reliée pendant un temps à la ville chinoise? Certes, cinq fois plus onéreux, en moyenne, que le bus, il véhicule une image passéiste que les villes européennes ont pu dépoussiérer. De plus, les motards redoutent ses rails par crainte d'y perdre l'équilibre, élément dissuasif donc au crédit d'une réponse à l'invasion illégale des mobylettes sur son site de circulation. Pourquoi ne pas poser les voies du tram en site propre ? Tantôt on le couvrirait de macadam, afin d'y permettre la circulation d'autres véhicules utilitaires, tantôt il serait inséré dans un couloir de verdure.

Figure 5.9: Propositions d'axes de transport en commun structurants dans HCMV



A la différence de train suspendu ou du métro, le tramway s'accommoderait aussi de la faible résistance du sol de HCMV et du peu de profondeur de la nappe phréatique. Si une telle infrastructure n'est pas envisageable partout à cause de la carence actuelle en espaces publics, elle pourrait courir le long des accès qui draineront les nouveaux quartiers de la ville, en s'inspirant ainsi des corridors de communication de Curitiba, et devenir les véritables axes de structuration de l'espace urbain. A première vue, une telle solution est envisageable dès à présent, le long de la N22 vers Cu Chi, de la N13 vers Thu Dau Mot, de la N1 vers Binh Hoa, du nouvel axe rejoignant cette dernière à partir de Thu Tiem, de même que tout le long de la rocade nord-est – sud-ouest; proposition illustrée par la carte ci-jointe.

Quatre lignes pourraient dès lors constituer l'ossature d'un réseau de transport:

- La ligne A contournerait la ville en longeant la rocade, pour rejoindre la voie rapide est-ouest, jusqu'à Thu Tiem, pour continuer le long de la Nationale 1 jusqu'à Bien Hoa.
- La ligne B, en forme de 'V', partirait du district de Binh Tan, au nord de la lagune aérée du canal Den, pour atteindre le centre-ville à hauteur du district 3 avant de remonter vers le nord, le long de la N13, vers Thu Dau Mot.
- La ligne C démarrerait au sud-ouest de HCMV, toujours dans le district de Binh Tan, mais à partir de la rocade, et rejoindrait les environs de la gare des bus en provenance du delta, après avoir traversé Cholon, d'ouest en est; elle se diviserait alors en deux branches, l'une, fuyant vers le nord, pour rejoindre l'unique gare ferroviaire actuelle et l'aéroport, l'autre, descendant vers le sud, enjambrerait les canaux THBN pour traverser ensuite 'Saigon South' et rejoindre le nouveau port de Saigon.
- La ligne D relierait Cu Chi au centre-ville par la N22 et les quais du THLG avant de rejoindre la ligne A à hauteur des berges du canal NHBN, à l'est de l'embouchure du THLG.

Au centre-ville certains boulevards, aménagés par les Français, disposent de la largeur suffisante pour accueillir un tel dispositif. De même, la voie rapide 'est-ouest', en cours de construction le long du canal THBN, pourrait être amputée, sans mal, d'une bande de dix mètres de large, à réserver à cet effet; aucune expropriation supplémentaire ne serait nécessaire alors que cet aménagement, ainsi revu, lui conférerait un caractère plus urbain que celui envisagé, par la réduction de l'espace réservé à l'automobile au profit du tram, du piéton et du végétal, à l'image de la Ronda de Barcelone.

De gros efforts, évictions incluses, devraient par contre être consentis en centre-ville, le long des axes dont la largeur ne permet actuellement pas d'accueillir l'encombrement du tram.

La ligne A, longeant les boulevards de l'époque coloniale suffisamment généreux, serait exempte de tels efforts à l'exception de la jonction entre la voie rapide 'est-ouest' et le boulevard Dai Lo Tran Phu, en plein cœur de Cholon, jusqu'à sa rencontre avec la ligne B, à hauteur du boulevard Cach Mang Thang Tam. Empruntant ce dernier, la ligne rejoindrait le quartier d'affaires de Saigon, desservant, au passage, le marché central de Ben Thanh et la grande gare des bus qui le jouxte. Par le boulevard Ham Nghi, elle pourrait ensuite rejoindre la rivière Saigon où un pont – le plus grand ouvrage d'art que cette proposition impose – devrait être construit pour gagner la rive opposée. Sur celle-ci, elle dessinerait l'axe de développement du nouveau quartier d'affaires avant de rejoindre la Nationale 1 et, plus loin, Bien Hoa.

La ligne B suit, pour l'essentiel, des boulevards qui pourraient, moyennant un minimum d'efforts, s'accommoder de l'emprise du tramway. Seules les jonctions, par les boulevards Tan Ky, Tan Quy et Duong Truong Chinh (districts Binh Tan et Than Phu), entre l'ouest de la ville et le boulevard Cach Mang Thang Tam, devront être élargis. Cette ligne longera ensuite la Nguyen Thi Minh Khai, limite entre les districts 1 et 3, pour reprendre ensuite la N13, sans que des expropriations soient nécessaires.

La ligne C, sans conteste la plus difficile à mettre en œuvre, traverse Cholon d'est en ouest le long d'avenues étroites. Réserver un couloir à son seul usage ne serait pas envisageable à moins qu'ici, de petits bus soient préférés au tram, car plus souples à mettre en place, même en site propre. Sur la branche nord, seul le tronçon entre gare et aéroport pourrait facilement être aménagé, soit qu'il longe des axes de circulation déjà élargis, soit qu'il suive les berges du canal TNLN. Le tronçon situé sur l'autre rive du THBN sera plus aisé à réaliser puisqu'il traverse le site du projet 'Saigon South', dont de larges sections n'ont pas encore été construites.

La ligne D, enfin, jouirait d'un tracé relativement facile sur sa partie nord. En provenance de Cu Chi, elle emprunterait un large boulevard jusqu'à sa jonction avec le canal THLG pour, ensuite, se glisser dans un cadre bâti relativement dense avant de s'approprier les trois premiers kilomètres du canal qui, selon les projections de l'Etude de Faisabilité, seront complètement gainés, offrant ainsi une large bande dégagée jusqu'à la rue Tan Hoa. Le tracé longerait alors la rive est du canal, à élargir, pour ensuite s'insérer au travers de deux îlots partiellement construits. Comme le canal décrit une forte courbe vers l'ouest, il paraît, à la fois, plus direct et plus aisé de traverser ces pâtés de maisons pour rejoindre la zone du CURA 1, terminus de ligne et jonction avec la ligne A.

Ainsi, l'aménagement des berges des trois principaux canaux pourrait s'accommoder en plusieurs endroits d'une ligne de transport en commun rapide, sans nécessiter d'évictions supplémentaires. Les rives du NLTN, les seules aménagées à ce jour, témoignent d'un trafic peu dense, preuve sans doute qu'il ne s'agirait que d'une circulation locale. Moyennant quoi, une portion des douze mètres, présentement aménagés de part et d'autre du canal, pourrait, sur certains tronçons, s'accommoder d'une voie de tram inscrite dans un parc linéaire, telle est bien notre proposition pour des sections du canal THLG et du NLTN.

Un tel réseau de tram, assurant le transport rapide sur de grandes distances, au moyen de rames fréquentes et bon marché, pourrait utilement être étayé par un maillage plus serré de lignes de bus de rabattement dont les autorités ont déjà entrepris le développement, quitte à les doter partout où cela sera possible de couloirs de circulation spécifiques, ou des disposer de bus à petits gabarit. Des véhicules à hydrogène devraient être privilégiés afin de réduire les rejets de particules. Ces lignes, trop nombreuses, ne peuvent être matérialisées sur notre carte. Ce dispositif pourrait être complété par des tuk tuk électriques, similaires à ceux de Katmandou, en charge des petits trajets et de drainer les quartiers aux ruelles étroites. Ceux-ci, de même que les bus pourraient être privatisés, pourvu que leur parcours soit coordonné par l'Autorité.

Le transport de passagers par bateau pourrait également être envisagé. Certes plus lent mais peu polluant et déconnecté du trafic routier, il offre l'avantage supplémentaire d'une réalisation rapide et au moindre coût. A l'image de Bangkok, il présente une alternative crédible qui, aux heures de pointe, pourrait se révéler plus rapide que la moto. Celle-ci, moyennant quelques aménagements à apporter aux embarcadères et bateaux, pourrait même y trouver place.

Indiqués en bleu sur la figure 5.9, sont proposés trois circuits de bateaux. Une première ligne s'amorcerait deux kilomètres en amont de l'embouchure du THLG pour emprunter le THBN jusqu'au centre-ville. De là il serait possible, soit de remonter le canal NLTN jusqu'au croisement de la ligne du tram C, soit de remonter la rivière Saigon jusqu'au quartier résidentiel de Anh Phu, comme déjà pratiqué actuellement.

A cela s'ajouteraient les lignes à plus long parcours, l'une conduisant à Vung Tau, l'autre à Can Tho grâce à des vedettes rapides, déjà employées mais dont les conditions de sécurité devraient être revues drastiquement. A maintes reprises ces vedettes ont en effet percuté des barques imprudentes qui n'ont pu se retirer à temps du passage. Elles seraient rendues opérationnelles mais en respectant un horaire régulier et des couloirs de navigation clairement signalés.

L'objectif de multiplier les modes de transport veut répondre à la variété des demandes. C'est pourquoi il conviendrait de penser également au train dont l'emploi se limite, pour l'instant, à une longue liaison nord-sud entre les deux métropoles vietnamiennes et un chapelet de villes secondaires, égrainées sur son parcours. Avant de le moderniser au prix de l'édification d'une ligne TGV, améliorons le transport régional autour de HCMV et songeons à des lignes ferroviaires la reliant à Can Tho et Vung Tau, d'ailleurs inscrites dans le schéma directeur de 2020. Elles seront bénéfiques autant à la métropole qu'à ces centres régionaux, par le transport de marchandises comme celui des voyageurs. Il s'agit d'équipements prioritaires pour consolider les liens entre les différents pôles de cette zone métropolitaine à promouvoir.

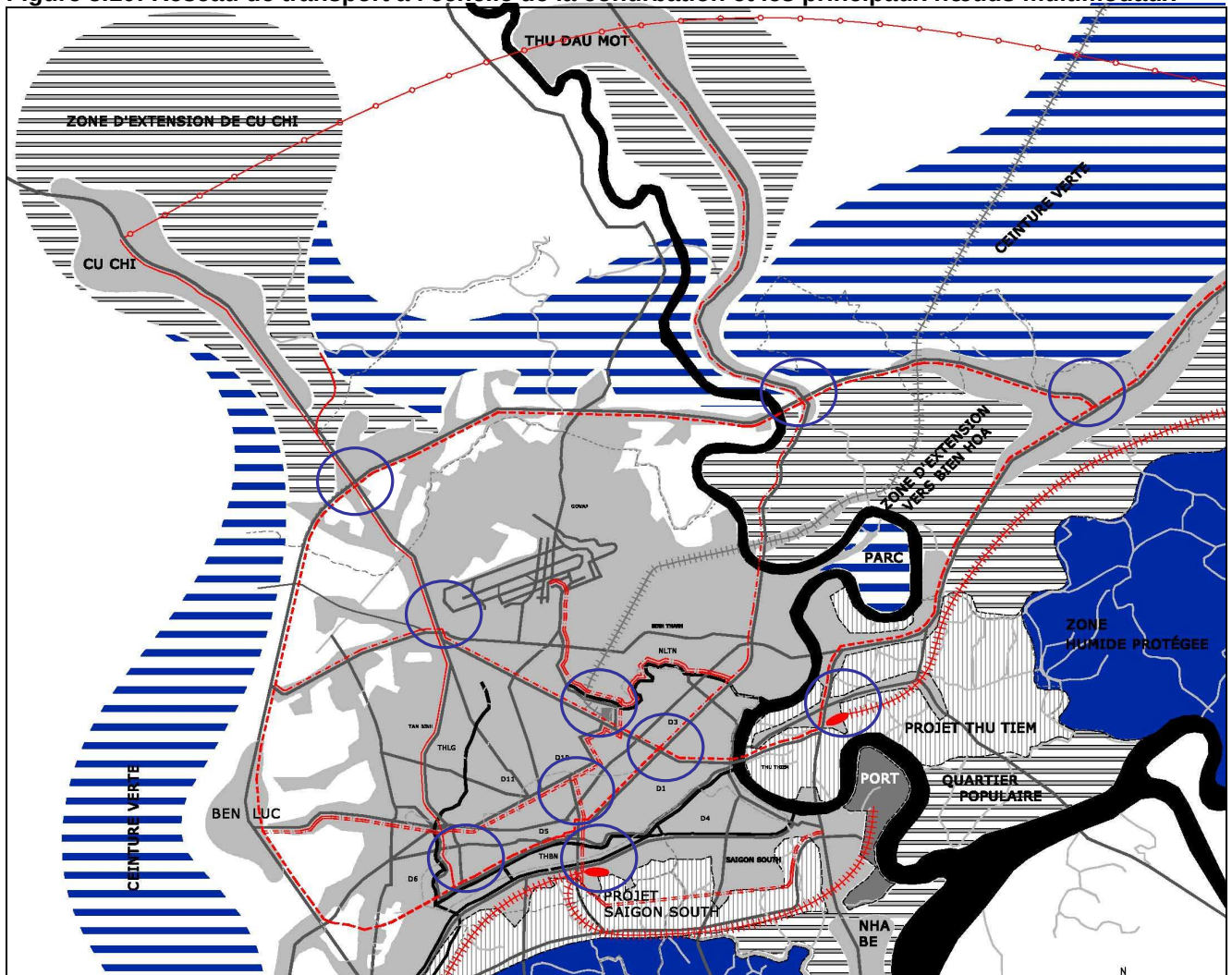
Revoir l'implantation des deux nouvelles gares envisagées pour l'ex-Saigon nous paraît nécessaire dans ce contexte. Le site prévu par les autorités pour la desserte des trains à destination de Can Tho et du delta, au sud du district de Binh Chanh (voir figure 1.38), est trop éloigné du centre alors qu'il existe des terrains encore vierges à proximité du canal THBN, aux portes de 'Saigon South'. Cet autre site, plus proche de Cholon et du district 1, serait plus accessible, notamment par le réseau de tram proposé plus haut.

Dans le même esprit, la gare de Thu Tiem devrait être déplacée vers le centre du nouveau quartier d'affaires en bordure de la ligne A. Gares existantes et futures seraient ainsi directement accessibles par un réseau de transports en commun rapide, tel qu'envisagé ici.

Au fur et à mesure qu'une mégalopole grandit et se complexifie, les échanges entre centre et périphérie deviennent moins lisibles, car de nouveaux pôles attirent alors une part des flux. Il appartiendra au réseau de transport d'être suffisamment souple pour rencontrer la variété des demandes et des destinations. Pour ce faire, et d'après les théories, un maillage paraît plus performant qu'une configuration concentrique²⁵. Dans cet esprit, il serait utile de compléter le réseau proposé par, au moins, une nouvelle connexion reliant différents centres secondaires, tels ceux de Cu Chi, Thu Dau Mot et Bien Hoa, et ceci, en évitant la cité. D'où notre proposition d'une ligne F, illustrée sur la figure suivante.

Certains points d'échange entre modes de transport – tram, bus, train, bateau – sont cruciaux tant pour le réseau que pour le développement de leur quartier. Ces noeuds intermodaux, indiqués sur la carte ci-dessous, sont autant d'occasions de développer des projets stratégiques où la fonction de station d'échange intermodale serait intégrée à d'autres – commerciale, tertiaire et/ou résidentielle –, pour en renforcer l'importance à l'échelle de la ville.

Figure 5.10: Réseau de transport à l'échelle de la conurbation et les principaux nœuds multimodaux



²⁵ SCHWANEN, T., et al. "Travel behaviour in Dutch monocentric and polycentric urban systems", 2001, pp. 173-186

Si l'augmentation et la variété de l'offre des modes est importante, le passage aisé de l'un à l'autre, l'est tout autant. La difficulté pour HCMV, et les villes vietnamiennes en général, est de relier la moto à cette chaîne. Joindre, au ticket de tram, une place de parking gratuite pour motos, en différents points du réseau, serait une première réponse, assurer le transport de la moto par d'autres moyens, en est une autre, mais sa mise en oeuvre est plus délicate qu'il n'y paraît. Plus encombrante et plus lourde qu'un simple vélo, une moto ne se manipule pas aussi facilement et requiert des aménagements spécifiques tant dans les stations que sur le véhicule de transport. Un tel transbordement serait envisageable par bateau, à condition d'accepter des temps d'arrêt plus longs; peut-être plus périlleuse en tram, une telle manœuvre fut habituelle sur les réseaux du train, il n'y a pas si longtemps en Europe. Une alternative intéressante serait la location, en centre-ville, de motos à condition que les lieux de retrait et de dépôt soient nombreux. On songe ici au principe du 'vélib' parisien, et cela d'autant plus facilement, s'il était motorisé, à condition que la moto louée soit d'une utilisation pratique, non polluante et bon marché; tel 'l'e-bike', ce solex électrique. Mis à disposition des usagers en plusieurs dépôts, notamment aux centres intermodaux, leur recharge serait assurée par les loueurs des engins, aux bornes mises en place par la Ville. Limitation imparable à l'augmentation constante de la pollution par hydrocarbures!

Si ces équipements devaient s'avérer nécessaires, la meilleure politique de transport reste encore la limitation du besoin de se mouvoir, au moins sur les longues distances. Tandis que l'analyse de cas concrets a souligné que l'efficacité des 'quartiers autonomes', restait relative, la mixité des fonctions demeure une solution adéquate pour freiner le besoin en transport journalier. Si sa promotion, ne résoudra pas, à elle seule, les problèmes de congestion, due à ces navettes, elle peut au moins contribuer à la sauvegarde de la quiétude qui habite encore de nombreux quartiers de l'ex-Saigon. Aux autorités donc de combattre la ségrégation géographique des fonctions par le maintien de quartiers résidentiels sur tout le territoire urbain.

Sur base de ce principe, il sera possible de repenser la place du vélo et du cyclo-pousse dans la ville, autres modes de transport appropriés à l'échelle du quartier. Alors qu'ils occupaient l'essentiel du paysage urbain durant l'aire communiste, ils sont actuellement en voie de disparition. Mais il serait pas exclu de les restaurer dans leur ancienne fonction, à condition que la qualité de l'air ambiant soit améliorée, que des espaces de circulation plus sûrs leurs soient proposés et que soit levée l'interdiction administrative qui frappe les tricycles, au prétexte qu'ils ralentissent le flux automobile. Ils auraient tous leur place, tant dans des allées réservées au seul usage des deux et trois roues, dans les nouveaux quartiers, que dans des couloirs aménagés le long des artères principales du centre.

L'amélioration de la mobilité impose donc un faisceau d'actions, telles l'élargissement ou l'aménagement de certains axes, la mise en place d'un réseau de transport intermodal varié et performant, en résonance avec une politique d'usage des sols réfléchi. Nous sommes convaincus, et souhaitons convaincre d'autres parmi les intervenants, que de telles mesures devraient non seulement décongestionner HCMV et réduire sa pollution mais également améliorer son efficacité économique par une accessibilité accrue tout en la rendant plus équitable, grâce à la promotion de moyens de locomotion bon marché.

4. DES PROJETS STRATEGIQUES POUR HCMV

4.1 Six propositions

Le diagnostic des problèmes de la ville ainsi posé, quelle perspective de pouvoir les résoudre, à long terme ? La présente solution devrait faire l'objet de débats entre les différents protagonistes pour être amendée et complétée. Restera ensuite à en définir la stratégie de mise en œuvre et son timing. Face à la pléthore des besoins à satisfaire, une liste des priorités devra être dressée, dont la pertinence ne pourrait être vérifiée que par un état des lieux et une analyse plus précise que celle élaborée dans cette étude. Les résultats seraient à soumettre à l'arbitrage de l'ensemble des acteurs concernés avant que de structurer les efforts en un plan d'actions cohérent, à court, moyen et long terme, organisé sur base de projets stratégiques qui, par l'effet multiplicateur induit, apporteraient des réponses globales aux problèmes rencontrés. Ainsi, plutôt que de diluer l'action dans des projets n'ayant d'autre but que de résoudre les problèmes d'un lieu précis, les actions convergeront vers la mise en œuvre d'un grand dessein à l'échelle de la ville. Cette approche, fidèle au concept de 'projet de projets' proposé par Busquets²⁶, s'intéresse à des endroits cruciaux de la trame urbaine et, au-delà de la simple programmation de projets, vise à structurer la ville; approche déjà suivie par le PMU 415.

Afin d'illustrer notre propos, six projets stratégiques sont élaborés ici, à titre d'exemples. Ils sont implantés à l'ouest de la ville suivant un axe nord-sud sur des sites appelés à structurer la mégapole; ils se proposent de résoudre les problèmes spécifiques des quartiers considérés et de prendre en compte les enjeux majeurs de la ville. Des outils de contrôle et d'évaluation des actions, tels ceux proposés par le centre de recherche Telos ou le SBSE, et réinterprétés pour les besoins de la présente recherche, seront utiles pour étudier leurs impacts réels et, si nécessaire, modifier vision et type d'interventions en cas de réalisation. Un monitoring continu est en effet, requis tant par la planification structurelle stratégique que par les préceptes du développement durable.

Le premier projet, situé sur le couloir de circulation du tramway entre Cu Chi et HCMV, pourrait servir de modèle au développement de tels axes, appelés à articuler la périphérie de HCMV. Il devrait lier les fonctions résidentielles et commerciales, le long d'un accès destiné également à structurer le quartier. A l'image de Curitiba, les bâtiments moins hauts, en retrait de l'accès, sont destinés aux moins nantis ainsi d'ailleurs que toute activité commerciale ou productive, liée au secteur informel.

Le deuxième s'intéresse à la ceinture verte délimitant la zone de contact entre HCMV et Cu Chi, les empêchant de fusionner en un grand ensemble indifférencié. Les fonctions, dans cet espace tampon, devront être en mesure de résister aux pressions des appropriations illégales. Pour ce faire, nous proposons, ici, deux réalisations. D'abord, un parc d'attractions, activité que l'on sait lucrative, au vu du succès rencontré par le parc Dam Sen, en centre-ville. Posé au croisement de la rocade avec la rue Thong Nhat qui, en provenance de l'aéroport, longe la rivière Saigon vers le nord, il occupera un lieu stratégique; en contrepartie duquel, lui incomberaient l'entretien et la surveillance du vaste parc public qui l'entourera.

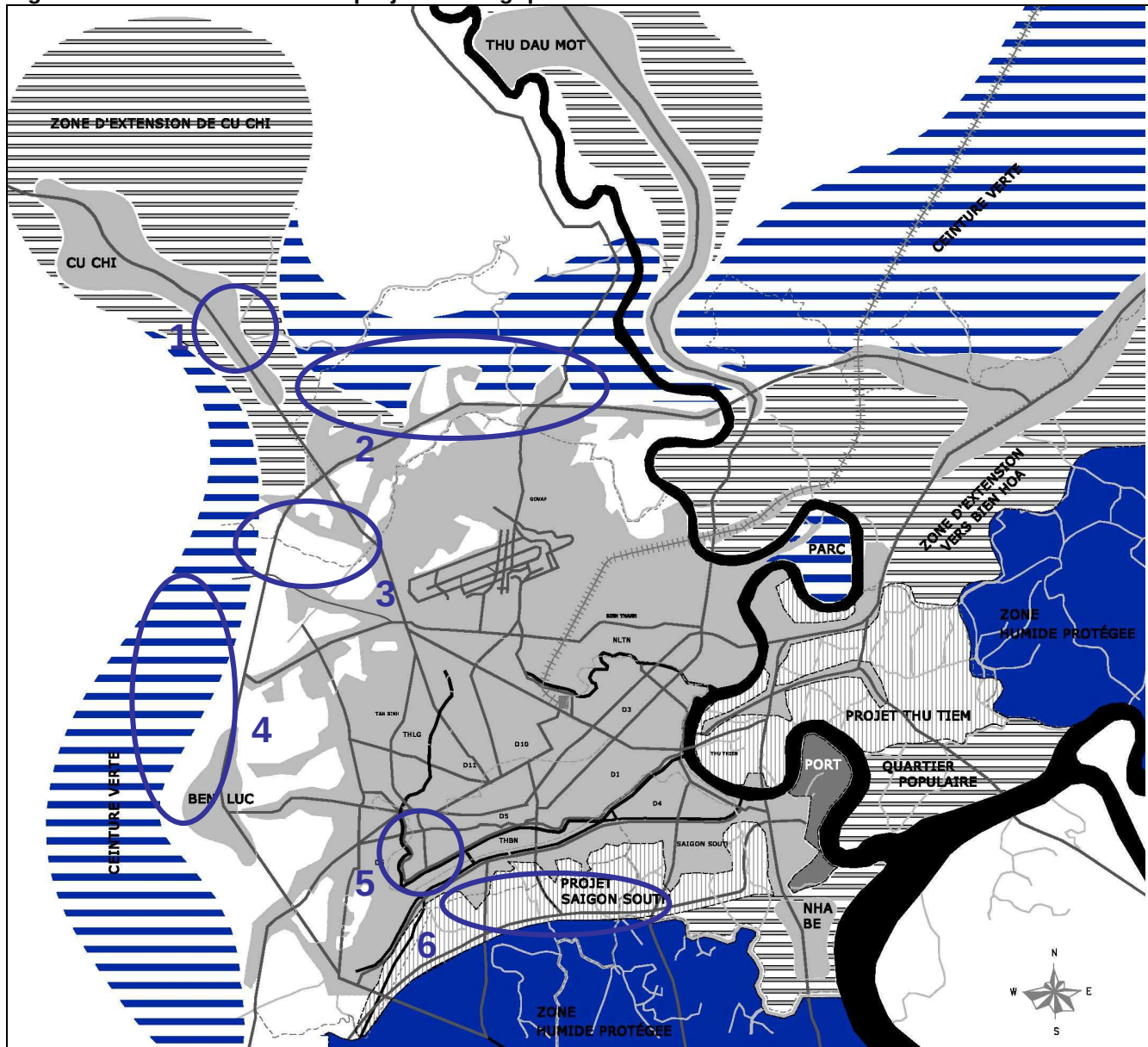
A l'est, à proximité du couloir urbain longeant la N22, s'articulerait un pôle de recherche et d'excellence high-tech privé/public, inscrit au sein d'un nouveau campus universitaire regroupant l'Université Ouverte de HCMV et l'Université Polytechnique, toutes deux à l'étroit dans leurs bâtiments du centre-ville. Ce futur haut lieu de la recherche et de l'enseignement de la capitale économique vietnamienne devrait entraîner dans son sillage des start-up et des petites PME axées sur les technologies de l'information, lesquelles ne manqueraient pas de dynamiser le développement économique de Cu Chi et sa région.

Le troisième site couvre une zone encore non bâtie entre la rocade, la N 22 et la périphérie ouest de la ville. Frange de la deuxième couronne de HCMV, Elle est entrée dans une phase d'urbanisation rapide qu'il convient de freiner. Cette zone encore préservée pourrait devenir un des maillons de la chaîne d'espaces verts qui devrait traverser la métropole de part en part et pourrait, ici, être composée de trois éléments: Sur le pourtour, des parcs urbains – espace boisé, ponctué d'équipements récréatifs et de détente – ; le cœur de la zone offrant un patchwork de potagers, donnés en concession aux particuliers férus de jardinage, ou à des petites entreprises de production maraîchère. Y seraient également incluses les parcelles humides existantes

²⁶ BUSQUETS, J., "Urbanism at the turn of the century", 2000, pp. 3-20

commuées tantôt en bassins piscicoles, tantôt en parcs de production de lotus ou d'épinards. De tels aménagements permettraient à la fois de préserver des zones vertes dans la ville, produire, à faible distance, des produits frais nécessaires aux Saïgonnais et financer l'entretien des parcs qui les entourent. Là, nous voici doté d'un argument économique susceptible de convaincre les autorités de la viabilité du projet. Cet ensemble, ceinturé de quartiers résidentiels, dont ceux situés face aux parcs seraient destinés aux personnes aisées, les moins nanties, probables exploitants des potagers, étant invitées en zone arrière.

Figure 5.11: Localisation de six projets stratégiques



Le quatrième projet stratégique s'inspire de la même logique d'endiguement de l'étalement urbain, avec pour tâche cette fois, la protection du flanc ouest de HCMV. Pourrait y être promue, une agriculture rentable mais soucieuse d'environnement; une attention particulière étant accordée à l'usage d'engrais et de pesticides non polluants afin de ne pas charger la nappe aquifère alimentant HCMV. Un centre de recherche agronomique, associé aux deux universités nouvellement implantées à Cu Chi, aurait pour mission, le développement d'une agriculture moins intensive, offrant des produits de qualité destinés aux catégories sociales, prêtes à en payer le coût. Ce centre, propriétaire des terres agricoles bordant la rocade – les plus exposées aussi au risque d'urbanisation illégale – les exploiterait en coopérative et laisserait à une agriculture classique, essentiellement rizicole, les terres plus en retrait.

Ailleurs, d'autres cultures peut-être plus rentables, pourraient assurer ce rôle d'espace tampon entre rizières et ville; pensons aux arbres fruitiers, ou aux hévéas. Au sud de ce 'croissant vert', un nouveau port fluvial pourrait voir le jour à l'embouchure de l'axe de circulation des bateaux en provenance de Can Tho et du delta. A proximité de ces espaces de production, de stockage et de transbordement de produits, un parc industriel linéaire à fonction agroalimentaire viendrait s'insérer entre zones vertes et ville.

La cinquième proposition illustre un type d'interventions susceptible de concourir à la revitalisation et à la requalification du centre-ville. Il tirerait parti du projet CURA 1, identifié lors de l'Etude de Faisabilité du canal THLG, en occupant le terrain d'une distillerie d'alcool, appelée à être délocalisée. Elle est située à l'embouchure du canal THLG qui se déverse sur le THBN. Nous référant au plan à long terme exposé plus haut, il se situe à un carrefour intermodal névralgique, soit la jonction entre les lignes A et D du tramway et un arrêt de la connexion fluviale entre le canal THLG et le centre-ville. Ce nœud d'échange pourrait s'inscrire au sein d'une large place urbaine bordée d'immeubles de standing derrière lesquels des logements populaires et sociaux pourraient partager la place avec des équipements collectifs.

Le dernier site identifié est l'espace tampon entre 'Saigon South' et les zones humides, bordant le sud de la ville, et que nous voudrions protéger. Car ce projet aurait aussi pour ambition de contenir la croissance de HCMV, vers le sud, cette fois. Alors que la ligne de tramway C traverserait le deuxième quartier d'affaires voulu par les autorités, une section ferroviaire menant au nouveau port borderait son flanc sud. La première devrait aider à la structuration du quartier alors que la seconde pourrait servir de mur d'endiguement à l'extension urbaine. Au-delà de la ligne ferroviaire, des cultures alterneraient avec des zones humides non exploitées jusqu'à Nha Be, et le nouveau port. Devrait être intégrée à cette zone, une station de lagunage, destinée au traitement des eaux usées de 'Saigon South' et de la ville secondaire. A la charnière de ces deux entités, un parc urbain proposerait un espace récréatif à cette section de ville; encore que cette action devrait également prendre en compte les villages lovés dans ces zones protégées.

D'autres sites mériteraient d'être choisis; tels les deux nouvelles gares ferroviaires, ou les différentes plates-formes intermodales précédemment identifiées, les couloirs de développement vers Bien Hoa ou Thu Dau Mot, ou encore de nouveaux centres, tels celui devant accueillir les installations sportives au nord-est de la rivière Saigon, sans oublier les berges du district 1, après délocalisation des ports civil et militaire actuels. Ils sont tous autant d'occasions de redynamiser leur quartier et de requalifier la ville par aménagement d'espaces publics structurants, en convergence avec la vision à long terme de HCMV, telle qu'exposée précédemment.

Toutes ces interventions ont pour objectif de mieux canaliser et d'articuler un développement jusque-là spontané. Dans le même temps, elles devraient offrir les équipements et infrastructures que la ville réclame pour asseoir son expansion économique et, ce, dans un esprit d'équité, de cohésion sociale, et de réduction de l'empreinte écologique.

Le secteur public, seul, ne sera pas en mesure de les financer toutes. Mais il ne peut être question pour autant de laisser à d'autres intervenants, mieux argentés ou jugés plus représentatifs, le soin de bâtir la métropole du futur. Notre intention n'est pas de préférer un pouvoir à un autre, au détriment de tous, mais de préconiser une mobilisation des ressources et des forces vives autour de projets fédérateurs. Différentes coalitions devront émerger, suivant les cas impliquant des acteurs différents. Le tableau ci-dessous synthétise les programmations de ces six projets stratégiques et des consortiums à mettre en place autour d'eux.

Tableau 5.1: Programmation et acteurs des six projets stratégiques

Programmation	Acteurs
1. Quartier résidentiel de Cu Chi	
Quartier résidentiel mixte autour de l'axe de développement de transport en commun par tramway • Couloir de communication entre HCMV et Cu Chi pour le transport individuel et de masse • Zone commerciale et résidentielle dense le long du couloir pour classes moyennes et supérieures • Zone de logement populaire et social, y compris pour le relogement, en retrait avec équipements publics et petites et moyennes entreprises	• Comité de coordination régionale de HCMV • CPHCMV, CP de Cu Chi • Département des Transports Publics de l'agglomération de HCMV, DTP, Département du Logement, DUPA, DPI • Comité de Coordination du Logement Social • Secteur Privé – promotion immobilière, PME • Fédération des communautés

	• Société civile: comités de quartiers, représentants des commerçants...
2. Parc de Cu Chi	
Zone verte entre Cu Chi et HCMV avec parc récréatif et centre de recherche High-Tech public/privé inscrit au sein d'un campus universitaire • Parc public avec partie récréative • Centre de recherche et d'excellence inscrit dans un campus universitaire avec logements et équipements pour les étudiants et les riverains • Centre de promotion de start-up • Zone d'extension urbaine du couloir entre HCMV et Cu Chi comprenant des logements pour chercheurs et employés des PME ainsi que des logements sociaux visant notamment le secteur informel qui développera des activités économiques en bordure du parc	• Comité de coordination régionale de HCMV • CPHCMV, CP de Cu Chi, des Districts 12 et Hoc Mon • Département des Transports Publics de l'agglomération de HCMV, Travaux Publics • Département de l'Education, DUPA, DPI • Département de la Jeunesse et des Sports • Université Ouverte de HCMV • Université Polytechnique de HCMV • Centre de Recherche Interuniversitaire National • Secteur Privé – industriels, PME, parc d'attractions • Société civile: comités de quartiers, Union des Jeunes, Syndicat des Etudiants, Syndicat des Professeurs...
3. Bandeau de parcs et jardins potagers au nord de Ben Luc	
• Situé à la porte nord-ouest de la ville en direction de Cu Chi • Fait de deux bandeaux de parcs publics cernant des zones maraîchères. • Front bâti ceinturant l'ensemble par immeubles de standing en front de parc et logements populaires en zone arrière.	• Comité de coordination régionale de HCMV • CPHCMV, CP de Cu Chi, Ben Luc, des Districts 12 • DUPA, DPI, Département de l'Agriculture et celui en charge de la gestion des parcs • Comité de Coordination du Logement Social • Secteur privé – agents immobiliers • Société civile: comités de quartiers, représentants du secteur informel, Coopérative de maraîchers,...
4. Ceinture Verte Ouest	
Zone verte productive formée de rizières, de vergers, de forêts éco-gérées gérées par des coopératives et un centre de recherche universitaire • Zone de production agricole et forestière • Centre de recherche agronomique • Zone de croissance de la ville de Ben Luc • Quartier résidentiel et commercial le long de la rocade de HCMV et de son couloir de transport en commun • Logements pour ouvriers agricoles urbanisés • Villages au sein de la ceinture verte • Nouveau port fluvial à l'embouchure des canaux en provenance du delta	• Comité de coordination régionale de HCMV • CPHCMV, CP de Ben Luc et du District de Binh Chanh • Ministère de l'Agriculture, DUPA, DPI, Département des voies navigables • Université Agronomique de HCMV • Coopérative des agriculteurs • Secteur Privé – agroalimentaire • Comité de Coordination du Logement Social • Secteur Privé – promotion immobilière • Fédération des communautés • Société civile: comités de quartiers, Union des Femmes, Syndicat des Paysans, syndicat des bateliers,...
5. Nœud intermodal du District 6	
Zone de requalification urbaine mixte sur le CURA 1 autour d'une zone intermodale de tramway et de transport fluvial • Station de tramway au croisement entre la ligne A et D • Embarcadère pour passagers et mobylettes en direction du centre-ville ou en amont du THLG • Vaste place publique avec en pourtour de bureaux – dont ceux du port fluvial – et logements de standing • Logements populaire et social – dont certains destinés au relogement – en retraits avec espaces pour PME dont celles liées au traitement des produits agricoles en provenance du delta • Ecole secondaire	• CPHCMV, CP du District 6 • Transports Publics de l'agglomération de HCMV, Département des Travaux Publics • Travaux Publics, DUPA, DPI, Département des voies navigables, Département de l'Education • Comité de Coordination du Logement Social • Fédération des communautés • Secteur Privé – promotion immobilière, PME agroalimentaires • Société civile: comités de quartiers, Union des Femmes, représentants des commerçants, syndicat des bateliers, représentants des relogées,...
6. Zone Humide Protégée Sud	
• Traitement de la limite du projet 'Saigon South' intégrant la ligne ferroviaire vers le nouveau port • Zone d'extension de la ville de Nha Be • Zones humides protégées dédiées aux rizières, culture du lotus, pisciculture... intégrant la station de traitement par lagunage du quartier de 'Saigon South' et de Nha Be • Villages lacustres au sein de la zone protégée	• Comité de coordination régionale de HCMV • CPHCMV, CP du District 7 et Nha Be • PMU du projet 'Saigon South' • Transports Publics de l'agglomération de HCMV, Travaux Publics, DUPA, DPI, Département de l'Environnement • Société civile: comités de quartiers, de Paysans,...

Comme illustré par ce tableau, les trois piliers de la société – secteur public, secteur privé, société civile – sont systématiquement présents, mais leurs représentants varient suivant la nature et la localisation des projets. La formalisation des débats est impérative afin d'assurer équilibre et parité des interactions. Aussi les espaces de dialogue et de prise de décision, régulièrement réclamés dans nos propositions, devraient reposer sur un statut légal clair et un mandat précis.

Chacun de ces projets devrait intégrer, de façon la plus équilibrée possible, les dimensions socio-économique, environnementale et spatiale de la durabilité en prenant garde à la mobilité, à la mixité sociale ainsi qu'à celle des fonctions. Dès lors, veiller à l'équité sociale est une obligation corollaire qui ne sera satisfaite que par l'intégration de logements pour les moins nantis: tantôt agriculteurs de la périphérie, tantôt familles expropriées du centre, ou nouveaux migrants, bref, pour tous les bénéficiaires de bas revenus, titulaires d'emplois réguliers ou tributaires du secteur informel.

4.2 Esquisse détaillée d'un projet stratégique

Une approche plus détaillée d'un de ces projets stratégiques serait utile pour mieux en saisir la complexité et l'importance pour la ville. Choisissons le cinquième site qui nous paraît approprié au vu de l'articulation qu'il est censé donner à une série de fonctions, au sein du quartier comme à l'ensemble de la ville. Il est aussi l'occasion de proposer, de surcroît, une alternative à l'aménagement de CURA 1, mentionné dans l'Etude de Faisabilité. Ceci sera, en outre, l'occasion de comparer un projet stratégique à vocation durable à un autre, fruit d'une approche plus classique qui fut présenté dans la quatrième partie.

La vaste entreprise d'État de production d'alcool érigée à la jonction des canaux THLG et THBN devrait, à point nommé, être délocalisée. La faible valeur ajoutée de sa production et le faible taux de main-d'œuvre employée ne justifient plus qu'elle occupe un terrain aussi stratégique. Cette délocalisation permettra l'évacuation d'une entreprise particulièrement polluante et présentera une excellente opportunité de requalification et de structuration du quartier en s'appuyant à la fois sur le réseau fluvial, le carrefour routier et le croisement des lignes de trams; tous bénéfices donc pour l'ensemble de la ville.

L'embouchure du canal THLG deviendrait, selon nos propositions du moins, un point névralgique de la mobilité saïgonnaise. Devraient s'y rencontrer, la nouvelle voie rapide 'est-ouest' et les lignes de tram A et D, en même temps qu'il se situerait sur le passage de la navette fluviale en direction du centre-ville. Pour rappel, après sa traversée du THLG sur un pont à construire, la ligne A bordera le site sur son flanc sud pour ensuite courir vers le centre-ville, alors que la ligne D, en provenance des berges du même canal, abordera le site par le nord, et traversera deux de ses îlots avant de rejoindre la ligne A. C'est sur la pointe sud-ouest que deux embarcadères, flanquant le nouveau pont destiné au tram et aux deux roues, donneront accès aux navettes fluviales. Un tel nœud de communication définit et justifie la création d'une station intermodale reliant tram, bateau et bus. Ce site pourrait devenir le point focal d'un nouveau pôle, pressenti pour le sud du district 6 et dont nous avons parlé dans un précédent chapitre.

Un vaste auvent, surélevé, pour faciliter l'accès aux rames du tram, devrait être construit au-dessus de la jonction des deux lignes alors que la circulation des piétons devrait être facilitée entre cette station et l'embarcadère. Par exemple, une vaste place longitudinale pourrait assurer cette connexion tant visuellement que physiquement. Outre sa fonction de liaison, elle marquerait d'un point fort, la trame urbaine, mettant en scène la jonction de deux des trois canaux importants de la ville et signalant symboliquement l'entrée des bateaux en provenance du delta; autre expression d'un dialogue entre la ville et son réseau hydraulique. Une trame arborée introduirait le végétal dans un environnement essentiellement minéral et structurerait l'espace, tout en offrant de l'ombre aux nombreuses activités qui s'y dérouleront. Cet espace mi-minéral, mi-végétal serait relié au maillage des parcs quadrillant HCMV, puisque le THLG est censé devenir un 'couloir vert' joignant zones humides du sud et terres cultivées du nord-ouest. Un tel espace public ne se rencontre que trop rarement à HCMV. Il deviendra un axe de circulation et une destination de rencontre autant que de détente, propice à la promenade, au Tai Chi, ou aux conversations devant une tasse de thé sous les frondaisons, comme les aiment les Saïgonnais. La vente informelle n'y serait pas oubliée puisque deux des façades de la station de tram pourraient abriter des kiosques réservés à cette fin.

La place pourrait également recevoir un musée, équipement encore trop rare à HCMV, avec pour thème, peut-être, le transport fluvial et l'histoire des quais du THBN, l'ancien port fluvial dont les derniers vestiges

de l'époque coloniale sont en train de disparaître dans le bruit des pelleteuses. Quelques vieux sampans amarrés sur l'un des nouveaux quais, à l'embouchure du THLG, complèteraient la visite. Voilà, en tout cas, un moyen d'attirer chalands et touristes dans cette partie de la ville, ainsi que l'avaient souhaité les autorités lors d'un exercice de planification stratégique évoqué dans la quatrième partie. Soutien à l'économie locale doublé d'une initiation à un travail de mémoire sur les activités économiques de la ville!

Figure 5.12: Plan de masse du projet stratégique du district 6

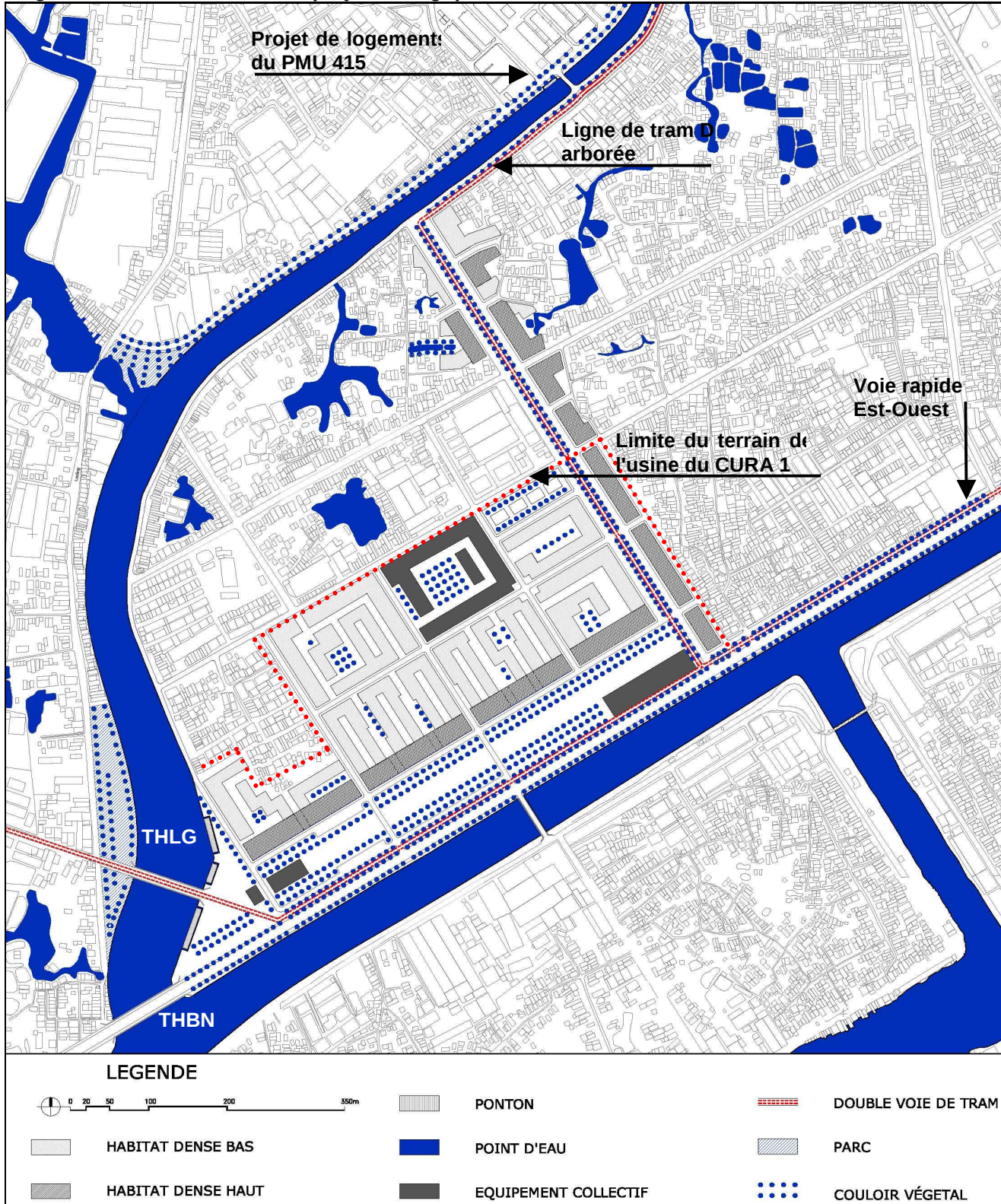
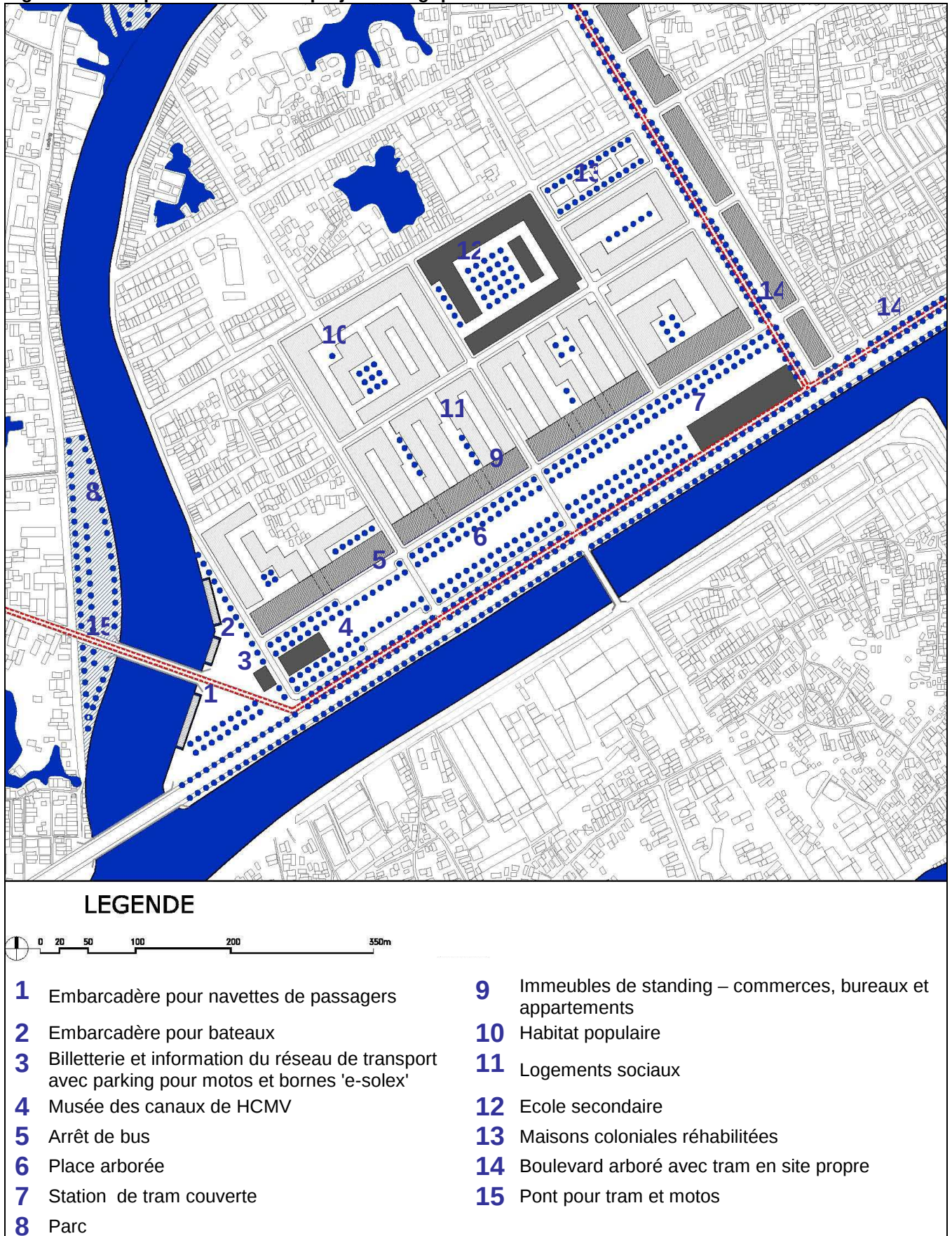


Figure 5.13: Esquisse détaillée du projet stratégique à l'embouchure du THLG



Quant aux orientations du projet, elles seront définies par le contexte lui-même. D'abord structuré par les deux canaux, l'axe est-ouest du THBN étant le plus déterminant, cette orientation sera confirmée par la disposition de l'usine et par les grands axes de circulation, parallèles ou perpendiculaires audit canal.

Les contraintes climatiques devront ensuite être intégrées. L'organisation du projet devrait protéger du soleil les espaces publics par l'ombre portée des bâtiments et favoriser la pénétration des vents dominants au sein du cadre bâti. La première contrainte suggère de privilégier une orientation est-ouest pour les bâtiments, la seconde, d'ouvrir la trame urbaine aux vents dominants, soit au nord-est en saison sèche et au nord-ouest en saison des pluies. Dès lors, les bâtiments les plus hauts devraient être construits au sud du site afin de ne pas être faire barrage au vent. Ils seraient, de ce fait, idéalement placés le long de la place, une disposition d'ailleurs confortée par la logique morphologique. Les rues d'orientation est-ouest devraient, elles, favoriser la pénétration des vents dans les îlots. Les bâtiments devraient aussi être protégés des fortes pluies, et ces eaux récupérées pour partie alimenteraient les sanitaires des bâtiments.

Par souci d'intégration, il paraîtrait louable de s'inspirer de la morphologie et de la typologie traditionnelle saïgonnaise, car la mieux adaptée à la culture et au mode de vie. Rues et ruelles seraient ainsi cernées de bâtiments dont le compartiment chinois serait la typologie dominante, plutôt que de bâtir des tours improprement ancrées dans des espaces publics mal définis.

Une forte densité de logement sera promue afin, d'une part, de faire pendant à l'espace public proposé et, d'autre part, d'inscrire le projet dans la ligne de la revue littéraire et des souhaits des autorités, mais en oubliant leur schéma directeur. Une faible hauteur du bâti sera privilégiée, au moins pour les immeubles destinés aux couches sociales défavorisées car, nous le savons, cette typologie est plus favorable aux échanges avec la rue. Une densité de 140 unités à l'hectare sera recherchée dans ce cas précis, soit la moyenne pour des quartiers populaires et sera atteinte par le biais de petits immeubles bas et denses situés dans les intérieurs d'îlots, sertis dans le tracé de grandes avenues, elles-mêmes bordées de grands ensembles.

Le boulevard Tran Van Kieu, récemment élargi en vue d'accueillir la voie rapide longeant le THBN, pourrait rapidement être garni d'un nouveau front bâti de cinq à sept niveaux, à l'initiative du secteur privé. C'est pourquoi, afin d'être intégrée dans cette nouvelle façade de la ville, notre place publique serait bordée d'immeubles de sept à dix étages tandis que d'autres, moins hauts, assureraient la transition avec les constructions existantes, notamment sur les rues Lo Gom, Pham Van Chi, au nord, et le prolongement de la rue Ba Lai, où fut aménagée la station de transfert de déchets du PMU 415.

Les bâtiments formant la place pourraient accueillir des fonctions commerciales au rez-de-chaussée, les étages étant destinés au tertiaire ou au logement de standing. Les bureaux administratifs du nouveau port fluvial ainsi que certains bureaux commerciaux des entreprises liées à son activité, ne manqueraient pas de fleurir dans un tel environnement. Ce front bâti serait entrecoupé de rues et de passages couverts menant aux ruelles drainant les îlots arrière. Si un large boulevard, bordé d'arbres et occupé, en son milieu, par la ligne D en site propre, venait fermer la place à l'est, les immeubles qui le borderaient, devraient être de même facture que ceux de la place, mais moins élevés; tout ceci favorisant la régénération des deux îlots traversés et les bâtiments plus bas, à l'arrière du boulevard se marieraient avec le bâti existant tout en encadrant de nouveaux espaces publics au sein desquels les marais encore existants seraient préservés et aménagés. Pareille intervention réhabiliterait l'ensemble de l'habitat précaire des deux îlots.

Des axes secondaires, destinés au trafic local, borderaient le front bâti de ce nouveau boulevard, depuis la place, et le long de la Tran Van Kieu, voie rapide courant à côté du canal THBN, bordé lui, d'un large trottoir arboré. Rues et ruelles situées à l'arrière de ces espaces publics généreux seraient destinées au trafic local et donc plus étroites. Elles devraient s'inscrire dans la continuité de la trame urbaine existante. Squares et petites places jouissant d'une frondaison végétale viendraient interrompre la rectitude de leur tracé, afin de laisser place à des activités de production et de commerces informels, typiques des quartiers populaires. Ces espaces de respiration autant que l'agencement de l'espace public devraient également contribuer à la réduction de la vitesse du trafic, voire au bannissement de l'automobile des allées les plus étroites.

Les saillies dans l'alignement du bâti permettraient la construction de logements plus larges, voire d'espaces de production pour des petites entreprises familiales. Dans ces quartiers, l'habitat populaire alternerait avec le

logement social. Une école secondaire accaparerait l'entièreté d'un îlot, ce type d'équipement public faisant défaut dans le quartier d'après l'Etude de Faisabilité.

La partie construite de l'ensemble des parcelles ne devrait pas dépasser un ratio de 0,8, en vertu des recommandations formulées dans la section théorique²⁷. Les espaces libres de construction étant tantôt privatifs tantôt semi-publics, et autant que possible végétaux, seront nécessaires pour favoriser la ventilation naturelle des appartements, obligatoirement traversants, qui les cerneront. D'autres mesures architecturales devraient limiter l'empreinte écologique du quartier; tels que le choix des matériaux de construction, les protections solaires, l'utilisation d'énergies alternatives ou la limitation de consommation en ressources non renouvelables.... Dans cette optique, la réalisation de bâtiments HPE devrait guider la conception des immeubles de standing. Pour ce faire, les investisseurs pourraient souscrire à une charte de durabilité avec incitations fiscales et amendes à la clef, en cas de non-respect des conditions. Notons enfin que, dans notre proposition, les berges du canal THLG ne sont pas aménagées uniformément mais en fonction de la spécificité de chaque tronçon. On les voit d'ici, alternant harmonieusement pontons flottants, parc linéaires ou voies de circulation locale, suivant les quartiers traversés.

Comme suggéré dans un précédent tableau, la formation d'un large panel comprenant des représentants des autorités locales, du secteur privé et de la société civile sera nécessaire à la conception et la réalisation d'un tel projet. Comités Populaires de la Ville et du District, Départements des transports et des travaux publics, y compris les responsables des voies navigables, DUPA, DPI, sans oublier le Département de l'éducation devraient évidemment être consultés. De même, un comité de coordination du logement social que nous appelons de nos vœux, devrait être associé afin de garantir équité et mixage social dans une opération où il importe de prendre en compte le point de vue des démunis durant les différentes phases. Les attentes de toutes les couches de la population, ainsi rencontrées, préserveront ce brassage social qui caractérise encore aujourd'hui HCMV. Indispensable à la cohésion de la société et, plus prosaïquement, économiquement salubre pour tous, riches et pauvres, en état de dépendance réciproque où les premiers assurent le dynamisme économique d'un quartier tandis que les seconds fournissent la main-d'œuvre et les menus services indispensables au bon fonctionnement de l'économie locale.

Les investissements nécessaires dépassent largement les ressources publiques et impliquent la contribution du secteur privé, tant des grands agents immobiliers que des particuliers. Leurs représentants devraient occuper une place de choix dans les débats; car s'il appartient au secteur public de financer infrastructures et équipements collectifs, voire certains immeubles destinés au relogement, la promotion privée sera, elle, en charge de toute la construction ou presque. Afin d'éviter qu'elle n'oublie le logement social, sera instaurée l'obligation d'y consacrer un ratio d'au moins 20% des logements, avec comme corollaire, l'application des recommandations du Comité en charge de sa promotion; tandis que les représentants de la production individuelle, sauvés de l'oubli, seraient associés à la réalisation du projet. En cas d'expropriation – suite à l'élargissement du canal ou aux travaux du tramway – les associations des habitants évincés, resteraient partie prenante, le problème de leur relogement étant inclus dans le programme où les riverains eux-mêmes auraient leur voix ainsi que les acteurs de la société civile; tels les associations de masse, le monde académique et les lobbies de tous ordres de la sphère formelle ou informelle.

Notons aussi que pareil projet se construit nécessairement par phases où le tracé des espaces publics et la construction d'immeubles et équipements collectifs occuperont les premières places, suivis par les initiatives privées, petites ou grandes, qui s'implanteront alors dans une trame urbaine parfaitement définie. La réalisation du réseau de transport public s'effectuera, elle, en respectant un rythme bien plus lent car, ce ne sera qu'après plusieurs années, lorsque les travaux sur l'ensemble de son circuit seront terminés, qu'une ligne de tram pourra être inaugurée et, sans doute, faudra-t-il un délai supplémentaire au démarrage de notre deuxième ligne. Aussi entrevoyons-nous un programme évolutif et adaptable à chacune de ses étapes.

L'esquisse graphique proposée s'est voulue assez sommaire pour ne pas brider le débat et suffisamment aboutie pour y sauvegarder ses points forts. Il ne peut s'agir que d'un schéma spécialisé d'intentions destinées à servir de support à l'élaboration d'un projet par coproduction. En sa qualité de première étape d'une longue maturation, nous avons jugé important de nous abstenir de tout formalisme afin que les acteurs en présence ne se focalisent pas sur cet aspect dès l'ouverture des débats où le concepteur devra garder la main afin d'assurer à l'ensemble du projet une cohérence tant conceptuelle qu'esthétique et l'intégration harmonieuse des compromis indispensables établis entre les différentes parties prenantes. A lui également

²⁷ SIEVERTS, T., "Cities without cities", 2003, p. 29

de promouvoir des concepts innovants visant à la durabilité du projet, tel l'emploi des technologies appropriées, mais également à son enracinement à son milieu et sa culture.

5. EN CONCLUSION

Nos propositions visent à une plus grande durabilité urbaine. Laquelle implique la mise en phase de la politique d'usage du sol avec celle de la mobilité via une structuration spatiale cohérente, tout en préservant l'environnement, les ressources non renouvelables, dont l'énergie et l'espace, ainsi que l'équité, la mixité sociale et l'efficacité économique. Les réflexions précédentes confirmaient l'impossibilité de dissocier habitat pour les démunis, et problématique urbaine car le développement durable exige qu'on aborde tout problème dans la globalité de son contexte et de manière intégrée. En conséquence, ces mêmes propositions s'écrivent aussi bien à l'échelle nationale et régionale qu'à celle de la ville et du logement proprement dit.

Sans rappeler ici toutes nos recommandations, remarquons qu'elles s'articulent en deux catégories. La première reprend les mesures visant la plus grande durabilité au développement des villes du pays, tant au niveau de l'organisation administrative qu'à celui des choix de société. Elles ont pour ambition de rendre l'Autorité plus efficace, en contrepartie, elles la veulent plus à l'écoute des catégories sociales et de leurs besoins et favorisent le dialogue, à défaut de réelle ouverture démocratique. Elles préconisent une société plus équitable et soucieuse d'écologie sans pour autant renier les impératifs économiques. Toutes nos propositions sont élaborées sur cette base, aux niveaux national et municipal, avant qu'elles n'évoquent la question du logement social et conduisent à la découverte que la planification stratégique offrait, au Vietnam, une méthode appropriée.

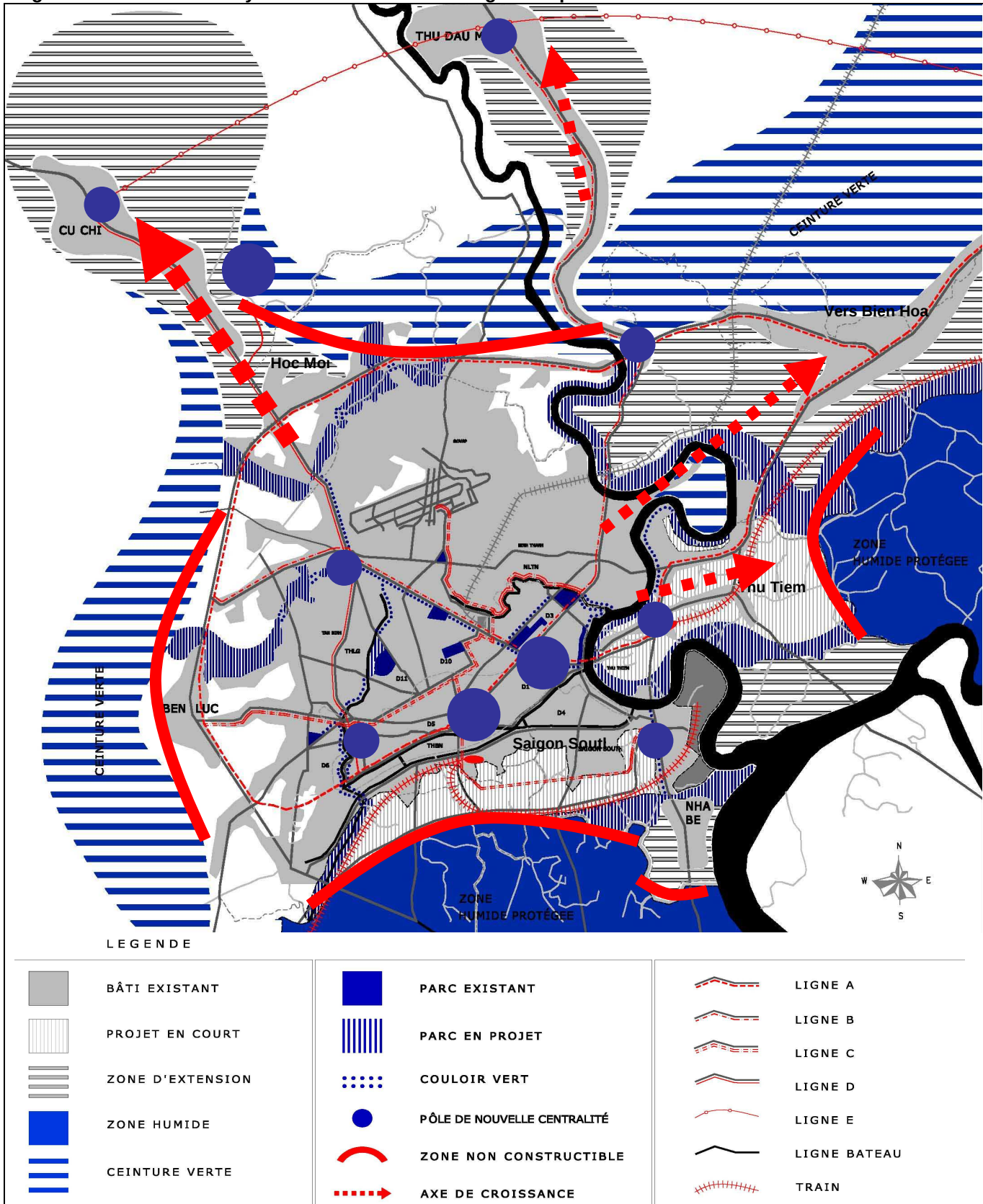
Moyennant quoi, le second échelon de nos propositions, plus techniques, s'est rassemblé dans une vision à long terme pour HCMV. Outre les volets socio-économiques et environnementaux, nous nous sommes penchés de près sur la dimension spatiale, trop souvent absente ou négligée dans les études traitant du développement durable. Des mesures d'organisation spatiale, d'articulation et de structuration des espaces publics devraient, au moins, y être ébauchées. Les premières touchent à l'aménagement du territoire à l'échelle régionale et ont pour objectifs de réguler les flux migratoires, protéger les écosystèmes et établir des synergies entre les différentes agglomérations urbaines. Les deuxièmes, structurelles, sont destinées à protéger les terres agricoles cernant HCMV, à organiser ses banlieues et à favoriser les interfaces entre environnement naturel et centres urbains. Les dernières, conservatoires, visent à réhabiliter le centre-ville afin d'y rassembler des conditions du maintien des différentes activités humaines et d'une forte densité. Le logement pour les déshérités en est le fil conducteur.

Nos recommandations reposent sur la confrontation entre un contexte, résumé dans ses problèmes et potentialités, sur le recueil de paradigmes et sur les leçons tirées d'expériences conduites un peu partout, à HCMV et ailleurs. Certaines d'entre elles, antagonistes dans leurs résultats et incompatibles lors d'une réplique, nécessiteront l'arbitrage, nous l'espérons, d'un ou plusieurs protagonistes, choisis dans l'ensemble des acteurs concernés. On ne pourra donc faire l'économie d'un large débat entre toutes les parties. Aux pouvoirs publics, garants des intérêts de la collectivité, de l'initier en gardant à l'esprit qu'aucune performance économique n'est viable, sur le long terme, sans équité, préservation des écosystèmes et qualité urbaine. Rappelons-le, l'intégration de telles exigences, parfois contradictoires, dans un processus dynamique et équilibré nécessite, innovation, flexibilité, écoute et dialogue. Puissent nos propositions alimenter le débat et susciter les amendements requis. Nous avons souhaité les présenter sous forme de projets concrets qui ont, nous le croyons, valeur de test et de démonstration.

Il nous paraît opportun de nous attarder sur cette vision à long terme de HCMV et de souligner en quoi elle apporte les réponses aux questions initialement posées. Le schéma ci-dessous présente, en synthèse, la globalité des propositions spatialisées. Sont exprimées ici les interventions qui lui permettent de tendre vers le développement durable sur base de ses atouts et en transcendant ses points faibles. Seule l'immédiate périphérie est représentée sur cette carte, où figurent notamment les ceintures vertes destinées à contenir l'extension vers l'ouest et le sud, les quatre zones d'expansion – Cu Chi, Thu Dau Mot, Bien Hoa, et Thu Tien – les couloirs de communication et de développement, le maillage de parcs et les nouveaux pôles ou centres de gravité de l'agglomération.

Cette vision urbaniste s'inscrit en faux contre des pressions tant externes qu'internes qui voudraient faire de HCMV une mégalozone tentaculaire aux incidences environnementales désastreuses et marquée par la ségrégation et l'inégalité sociale. Plutôt que de considérer un tel devenir comme inévitable, nous revendiquons, à travers elle, la mise en place de mesures concrètes de lutte contre les effets les plus pernicieux d'une urbanisation incontrôlée.

Figure 5.14: Schéma de synthèse d'une vision à long terme pour la conurbation de HCMV



D'une part, nous plaçons pour la constitution d'une vaste zone métropolitaine étendue, englobant HCMV, Vung Tau et Can Tho, et incluant, dans ce triangle, des centres secondaires compacts et dynamiques. Ceci présuppose que les liens ou interdépendances socio-économiques entre ces entités soient renforcés, au niveau régional, par une coordination et la mise en place d'un réseau d'infrastructures. D'autre part, nous rappelons que contenir et guider la croissance à HCMV, implique la réhabilitation du centre-ville afin d'y garantir vitalité économique, diversité sociale et qualité de vie, tandis que le développement de la périphérie devrait être guidé vers le nord-ouest et le nord-est, abandonnant les terres basses du sud et de l'ouest, à l'agriculture et la sauvegarde des écosystèmes. L'action complémentaire à cette limitation de l'emprise du bâti sur les terrains fertiles entourant la ville, serait le maintien d'une forte densité urbaine tant dans la ville existante que dans ses nouveaux quartiers.

Nous avons aussi considéré dans notre plan que les villes de Ben Luc, Ngha Be et Hoc Mon, d'une part, Cu Chi, Bien Hoa et Thu Dau Mot, d'autre part, font partie intégrante de la mégapole; les premières en tant que zones de croissance à court et moyen termes, les autres comme villes satellites secondaires chargées, in fine, d'absorber une bonne partie de la population migrante. 'Saigon South' et Thu Tien seraient intégrés à l'ensemble, en veillant à leur diversité sociale tandis que la mise à disposition de terrains dans les quartiers de développement devrait entraîner, à la baisse, la pression foncière au centre et endiguer l'expansion dans les zones à préserver.

Mais il ne s'agit pas de produire une mégapole monolithique et non structurée. Des bandes de verdure devraient interrompre la continuité du bâti afin de différencier ces entités et préserver, voire développer leur identité propre. Des éléments majeurs du paysage urbain, tel le réseau hydraulique, participerait à la constitution de cette 'trame verte' qui devrait concourir non seulement à la survie des écosystèmes par la multiplication des échanges mais aussi à la structuration de la ville.

Des centres de développement devraient ponctuer l'ensemble par le biais de ces nouveaux centres de gravité abritant des fonctions socio-économiques et résidentielles devant permettre au district 1 et à Cholon de ne pas concentrer toute l'attention des investisseurs. La métropole devrait ainsi, à terme, prendre la forme d'une vaste conurbation, ponctuée de noyaux plus ou moins autonomes et différenciés. Un ambitieux réseau de communications, dont une large part dédiée au transport en commun, drainerait cette ville devenue polynucléaire. Ces couloirs de liaison auraient également pour ambition la structuration tant morphologique que typologique de la nouvelle ville et d'un centre-ville requalifié. Partout, où c'est possible, tramways et bus à hydrogène en site propre seraient privilégiés, ainsi que les bus de petits gabarit et les tuk tuk électriques, chargés d'irriguer les quartiers aux ruelles sinueuses, mais sans oublier les navettes par bateau, le train pour les grandes distances et le 'e-solex', pour les plus courtes. Le tout composerait un ensemble intermodal cohérent, assurant un transport efficace, rapide et peu polluant à bas prix.

Toutes ces interventions s'inscrivent dans la mise en œuvre de projets stratégiques dans une perspective plus ou moins lointaine. Chacun d'entre eux comprendrait une composante dédiée au logement social et populaire par la fourniture de nouveaux logements appropriés aux besoins et moyens de chaque sous-groupe, sous forme tantôt d'immeubles collectifs, tantôt de parcelles viabilisées, tantôt de quartiers réhabilités. De telles interventions seraient, pour partie, subsidiées par les pouvoirs publics qui veilleraient également à en définir les normes avant que d'en confier le solde au secteur privé, mais accompagné d'incitateurs financiers, faits de taxes et de subsides croisés.

Ces différents projets ne reflètent pas un modernisme fait de tours, trains suspendus et autre métro. Ils introduisent pourtant la ville dans le 21^{ème} siècle, non par l'image mais par le bilan des problèmes résolus au niveau de l'exclusion sociale, des carences économiques tant du système formel qu'informel, de la perte de cohérence spatiale ou de la mise en danger des écosystèmes.

Leurs coûts ne devraient pas être éloignés de ceux de projets pharaoniques rencontrés souvent dans les pays en transition mais qui n'ont souvent d'autre objectif que le profit. Si la question du financement ne peut-être oubliée, il paraît difficile dans le cadre d'une telle étude de chiffrer le montant des investissements requis et les voies pour en assurer la pérennité financière. L'exemple de Bogota nous donne à penser que ces propositions, pour utopistes qu'elles soient, restent bien accessibles à une ville telle que HCMV. Cette autre métropole du Tiers Monde est parvenue, en à peine vingt ans, à s'équiper d'un transport en commun efficace ainsi que de parcs et d'espaces publics de qualité. Pourquoi pas HCMV?

Par un tel paquet de mesures, la mégalopole du sud Vietnam devrait être à même de créer ce cercle vertueux où les fonds nécessaires à un développement équilibré de la société, dans le respect de l'environnement et le souci d'équité sociale, seraient mobilisés pour atteindre nos objectifs abondamment décrits ci-dessus, prenant en compte l'organisation spatiale, non pas en raison des conséquences physiques, mais en considérant cette dernière comme moyen multiplicateur pour l'atteinte de l'objectif visé.

Les défis sont clairs: concevoir des logements, tant par le biais de la construction, de l'auto construction que par celui de la réhabilitation, voués au maintien d'un équilibre entre durabilité et habitat, rue et quartier, ville et région. Tenir compte des relations entre l'homme, la matière et l'espace, entre l'individu et la société, en les inscrivant dans leur contexte matériel et culturel sans négliger l'aspect économique au sens large – viabilité du projet, prise en compte des capacités financières, promotion des sources de revenus formels ou informel –, et, ce, dans une optique de limitation de l'empreinte écologique. Ce dernier but sera atteint en préservant les écosystèmes, en consommant moins et différemment les ressources non renouvelables, y compris l'espace – tous domaines où la réponse a pour noms le recyclage et la promotion des énergies renouvelables.

Cette approche est nécessairement holistique car elle inscrit le logement pour les plus pauvres au cœur des problèmes de la ville. Elle tente de répondre à la diversité des besoins par diverses solutions mais avec un même souci d'équilibre entre les forces contradictoires qui gouvernent notre développement. Elle appelle à l'observation et l'analyse des contextes, à la recherche et à l'innovation, dans le souci de respecter l'homme, sa culture et son environnement.