

Le réseau de ruelles de HO CHI MINH VILLE au défi de la modernisation: projets locaux, enjeux métropolitains Marie Gibert

To cite this version:

Marie Gibert. Le réseau de ruelles de HO CHI MINH VILLE au défi de la modernisation: projets locaux, enjeux métropolitains. 2016. hal-01378777

HAL Id: hal-01378777 https://u-paris.hal.science/hal-01378777

Submitted on 10 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers. L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Centre de Prospective et d'Études Urbaines





WORKING PAPER Centre de Prospective et d'Etudes Urbaines - PADDI

LE RESEAU DE RUELLES DE HO CHI MINH VILLE AU DEFI DE LA MODERNISATION PROJETS LOCAUX, ENJEUX METROPOLITAINS

Marie GIBERT, chercheuse post-doctorante, Asia Research Institute (ARI), Asian Urbanisms cluster, National University of Singapore (NUS). Contact: marie_gibert@hotmail.com









Les analyses et conclusions de ce document sont formulées sous la responsabilité de leurs auteurs. Elles ne reflètent pas nécessairement le point de vue du PADDI (Centre de Prospective et d'Etudes Urbaines) ou des institutions partenaires.

PADDI

Créé en 2006, le PADDI constitue un outil innovant de la coopération entre la Région Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon et la Province de Hô Chi Minh-Ville. Directement rattaché au Comité Populaire, il a pour objectif d'assister les services techniques dans les secteurs variés de l'urbain.

Site internet : www.paddi.vn

Rédaction : Marie Gibert

Relecture : Fanny Quertamp, Clément Musil

Date de publication : 01/2016



Centre de Prospective et d'Études Urbaines





PROJETS LOCAUX, ENJEUX METROPOLITAINS

En dépit de leur absence notable sur la plupart des plans de ville, les ruelles (hém) forment le cœur de l'armature urbaine de HCMV et constituent encore le cadre de vie de près de 85 % de la population citadine. Ces quartiers accueillent de très importantes densités de population, allant jusqu'à plus de 80 000 hab. / km², ce qui rend les conditions de leur modernisation et de leur élargissement très complexes. L'objectif de ce papier est précisément de rentre compte des mutations urbaines contemporaines de l'« envers métropolitain » de HCMV, que sont les quartiers de ruelles, généralement peu documentés dans les travaux de recherche et d'expertise.

Il s'agit d'interroger les différentes trajectoires de modernisation contemporaine de la ville ancienne, ayant connu une croissance organique, souvent à l'écart des projets planification. En termes de gouvernance urbaine, cette question permet de souligner le rôle de plus en plus important de l'échelle de gestion locale des districts, en charge de l'entretien - et aujourd'hui de la modernisation - du réseau des ruelles. En se fondant sur une étude comparée de six sous-districts de HCMV, ce working paper témoigne de la grande diversité socio-spatiale des quartiers de ruelles et donc de leurs trajectoires différenciées dans le contexte de modernisation urbaine contemporain.

1 - Le Vietnam compte cinq « villesprovinces », directement placées sous la tutelle nationale, à l'égal des provinces. HCMV est l'une d'entre elles.

Verticalisation du bâti, renouvellement des infrastructures de transports, lotissement de nouvelles zones urbaines (khu đô thị mới): le paysage urbain de Ho Chi Minh Ville (HCMV) connaît aujourd'hui des mutations très rapides sous le triple effet des programmes d'aménagement des autorités de la ville-province1, des investissements étrangers de plus en plus conséquents, mais aussi des interventions - plus ou moins formalisées - des habitants. Les discours sur la « modernité urbaine » se multiplient, invitant les citadins à promouvoir une « ville verte, civilisée, moderne » (xanh, van minh, hien đai). Ces mutations contemporaines - à la fois en termes de matérialité et de représentations urbaines - sont intimement liées au processus de métropolisation. Au-delà de critères démographiques, cette notion permet de qualifier les transformations à la fois fonctionnelles - émanant de la concentration de « fonctions de commandement » - et morphologiques des grandes villes à l'heure de la mondialisation (Lacourt et Puissant, 1999; Ghorra-Gobin, 2000).

Dans ce contexte, l'augmentation exponentielle des mobilités quotidiennes et la motorisation croissante des ménages contribuent à faire de la saturation du réseau viaire un enjeu central des politiques d'aménagement. Le nombre de véhicules motorisés a triplé entre 2003 et 2013 (DTC, 2014) et, alors qu'on comptait 650 motos et 65 voitures pour 1000 habitants en 2010, le taux de motorisation à HCMV a atteint 800 motos et 75 voitures pour 1000 habitants en 2014 (Tuổi Tré, 2015). Au-delà des projets les plus emblématiques - construction d'une première ligne de métro, mise en place d'un réseau de lignes de bus en site propre et nouvelles autoroutes intraurbaines en particulier -, les rues et ruelles de la ville héritée sont également concernées par divers projets de mise au norme de leur gabarit, afin de fluidifier le trafic. Dans les discours, la ville congestionnée - celle du partage d'une voirie plurifonctionnelle et des frottements entre les différents usagers - est de plus en plus opposée à la ville fonctionnelle des flux séparés et régulés (Musil et Simon, 2015).

En dépit de leur absence notable sur la plupart des plans de ville, les ruelles (hém) forment le cœur de l'armature urbaine de HCMV et constituent encore le cadre de vie de près de 85 % de la population citadine dans une métropole de plus de 8 millions d'habitants. Elles se caractérisent par leur étroitesse : officiellement, une ruelle est une voie inférieure à 12 mètres de large, mais elles sont souvent bien plus étroites. Elles sont également associées à l'absence de trottoir et à la sinuosité de leur tracé irrégulier, pouvant nourrir un sentiment de cloisonnement, amplifié

par l'extrême densité du bâti qui les borde. Ces quartiers accueillent ainsi de très importantes densités de population, allant jusqu'à plus de 80 000 hab. / km2 (Storch et al., 2008: 449), ce qui rend les conditions de leur modernisation et de leur élargissement très complexes. Au-delà de la forme urbaine particulière que ces quartiers très denses impriment à la ville, les ruelles constituent des espaces vécus au sens fort, appropriés sur une base quotidienne par les populations riveraines. Une culture urbaine spécifique s'y est développée, associant des activités de natures très diverses, qui cohabitent avec plus ou moins de fluidité. Ces usages quotidiens participent à la définition de l'urbanité de HCMV (Gibert, 2014). Les rues et les ruelles remplissent en effet la fonction d'espaces publics dans une ville qui ne compte que peu d'espaces ouverts. Ainsi, les ruelles sont des « voies territorialisées », à l'articulation entre leur fonction circulatoire (comme réseau) et d'espaces publics locaux (comme territoires appropriés).

Alors que les autorités de la ville-province ont longtemps envisagé la gestion de la ville héritée par le seul biais de l'urbanisme réglementaire, les années 2000 ont vu émerger des projets de rénovation urbaine destinés à moderniser le cadre urbain, en intervenant notamment sur la trame des ruelles.

L'objectif de ce papier est de rentre compte des mutations urbaines contemporaines de cet « envers métropolitain » de HCMV que sont les quartiers de ruelles, généralement peu documentés dans les travaux de recherche et d'expertise. Alors que la production contemporaine d'une « métropole moderne » relève de plus en plus d'un « urbanisme de projets » (Goldblum, 2015), il s'agit ici d'interroger les différentes trajectoires de modernisation contemporaine de la ville ancienne, ayant connu une croissance organique, souvent à l'écart des projets planification. En termes de gouvernance urbaine, cette question de recherche permet également de souligner le rôle de plus en plus important de l'échelle de gestion locale des districts, en charge de l'entretien – et aujourd'hui de la modernisation – du réseau des ruelles.

La compréhension des enjeux de métropolisation des quartiers hérités invite à interroger la place des ruelles et leurs articulations avec les autres échelons d'un réseau viaire à la hiérarchie incomplète (1), mais aussi à décrypter les enjeux croisés liés au projet de leur élargissement (2). Le montage institutionnel complexe de ce projet local permet ensuite de revenir sur le rôle central des districts dans la gestion de la modernisation urbaine locale (3). En se fondant sur une étude comparée de six sous-districts de HCMV, ce working paper témoigne par ailleurs de la grande diversité socio-spatiale des quartiers de ruelles et donc de leurs trajectoires différenciées dans le contexte de modernisation urbaine contemporain (4). Cette analyse permet ainsi de nuancer l'idée selon laquelle le processus de métropolisation serait unanimement uniformisant. Au contraire, le processus de métropolisation est éminemment sélectif dans ses effets.

Type de voie exemple	Fonctions dans le réseau	Gabarit	Activités riveraines	Adhérence
Axe autoroutier intra-urbai	n			
Voie nationale plutôt faible <i>Quốc lộ 1K</i>	- Insertion régionale, nationale et internationale de la métropole	2 x 5 voies	- grande industrie - zone logistique - logement	plutôt faible
Grand boulevard et périphérique đại lộ Đông-Tây Nguyễn Văn Linh	 Insertion régionale de la métropole Transit à l'échelle métropolitaine Structuration des nouvelles zones urbanisées 	2 x 5 voies à 2 x 7 voies	- petite industrie - commerce métropolitain et local - logement	forte
Voie métropolitaine				
Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa	- Transit intra-urbain - Vitrines métropolitaines	2 x 4 voies	- commerce spécialisé - service spécialisé - administration métropolitaine	moyenne
Rue commerçante principal	e			
Hai Bà Trưng - Phan Đình Phùng			- commerce de proximité et semi-spécialisé - services de proximité - logement - administration des districts	très forte
Rue secondaire				
Hồ Văn Huê	- Desserte à l'échelle des districts - Structuration des sous-districts et des îlots hérités	2 voies	- commerce de proximité - services de proximité - logements - administration des districts	très forte
Ruelle				
Ruelle principale	- Desserte locale - Structuration des îlots hérités et des quarters	1 voie	- commerce quotidien - logements - administration locale	maximale
Ruelle secondaire	- Desserte locale	1 voie	- logement	maximale

Figure 1. Le classement typologique des voies composant la trame de HCMV

Source : M. Gibert, 2013

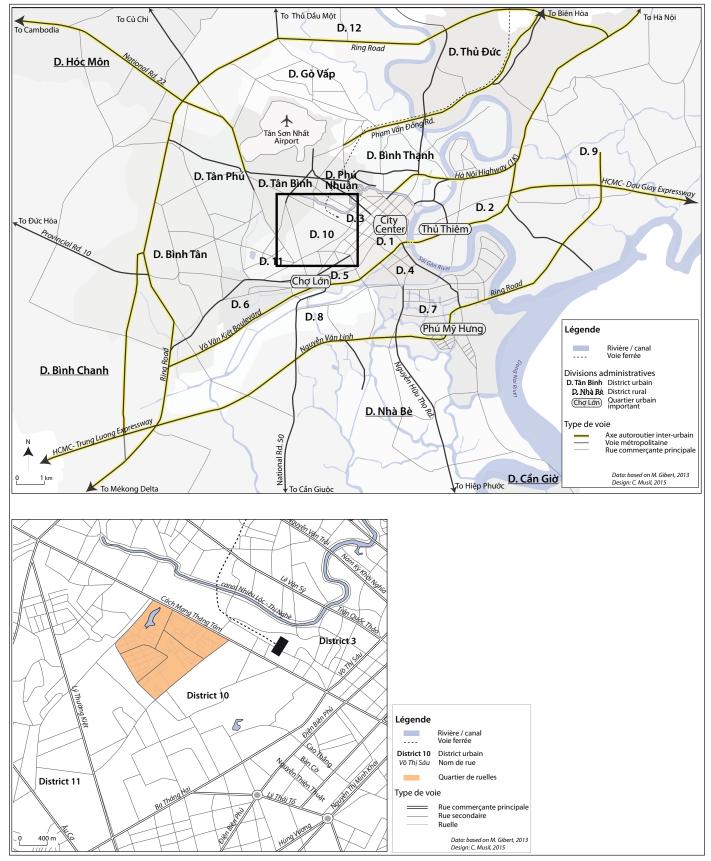


Figure 2. Le classement typologique des voies composant la trame de HCMV: représentation cartographique

Source : M. Gibert, 2013 Réalisation : C. Musil, 2015

1. HO CHI MINH VILLE, UN RÉSEAU VIAIRE INCOMPLET EN HÉRITAGE

À l'articulation entre planifié et spontané : la production du réseau viaire historique de HCMV

Avec 86 % des voies de la ville composés de ruelles de moins de 12 mètres de large, HCMV se distingue par la très faible emprise foncière de son réseau viaire. En effet, seuls 3 % de la superficie urbaine sont dédiés à la voirie², parmi lesquels seuls 14 % du réseau sont praticables par des voitures (Albrecht et al., 2010 : 91). Le manque d'axes secondaires contribue à la présence d'îlots extrêmement vastes et de forme asymétrique, n'ayant fait l'objet d'aucune planification. Cette morphologie urbaine est liée à la trajectoire historique d'une ville qui connut une explosion démographique en contexte de guerre, entre les années 1950 et 1960 en particulier, sans être accompagnée de projets d'aménagement urbain d'envergure. Seul le damier orthonormé d'origine coloniale – couvrant le district 1 et une partie du district 3 - et la trame viaire originelle du quartier chinois de Cholon à l'extrême ouest du district 5, ont été planifiés et calibrés au XIXe siècle. Leurs îlots réguliers et les axes qui les délimitent y ont été conçus à l'époque comme des éléments structurants du processus d'urbanisation. Au-delà de ces deux centres historiques, l'urbanisation de HCMV s'est au contraire opérée selon une logique spontanée et linéaire, d'abord guidée par les grands axes historiques du commerce interrégional, dont le maillage à l'échelle de la ville est assez lâche.

Ce processus d'extension urbaine spontanée a d'abord formé un front bâti continu avant d'être associé à un processus de densification plus en profondeur. Plus on s'éloigne des grands axes structurants, plus l'urbanisation s'est opérée de manière aléatoire, générant de vastes quartiers aux contours informels, desservis exclusivement par des ruelles étroites aux tracés parfois labyrinthiques. Les différentes logiques d'urbanisation de ces cœurs d'îlot ont répondu à la variété des situations locales : la présence d'une ancienne trame de chemins vicinaux ou de petits canaux d'irrigation rizicole a par exemple pu servir de structuration de la trame viaire de l'îlot, contribuant ainsi à lui imprimer un caractère « villageois » sur la durée.

Un classement typologique des différentes voies de la ville aujourd'hui permet de mieux

appréhender la place des ruelles au sein de ce réseau et les modalités d'articulation des types de voies entre elles (figures 1 et 2). Cette typologie cherche à prendre en compte de manière intégrée différents critères de différenciation des voies, à l'articulation entre leur fonction de réseau et de territoire : au critère du gabarit est adjoint la prise en compte du parcellaire, des volumes et du profil architectural du bâti riverain, ainsi que l'intensité des interactions entre la rue et le territoire qu'elle dessert, ce qu'on appelle alors « l'adhérence de la voie ». De ce point de vue, cette proposition s'éloigne et complète le classement officiel des rues, promulgué par le ministère de la Construction dans sa décision de 2007 (Số 22/2007/QĐ-BXD, Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế), fondé sur le critère central de la capacité de charge des voies, sans prise en compte d'autres critères, plus qualitatifs. Le croisement de ces différents critères permet l'identification de cinq grands types de voies dans la ville, dont les ruelles constituent le dernier échelon.

Les axes autoroutiers intra-urbains : des fonctions de transit à la structuration de l'urbanisation locale

Les axes autoroutiers intra-urbains correspondent aux voies qui assurent l'intégration de HCMV aux échelles régionale et nationale. Ce type regroupe des voies aux statuts officiels différents, comme les «voies nationales» (quốc lô) mais également les «grands boulevards» (đại lô). Contrairement aux voies nationales, dont le tracé est circonscrit aux zones périphériques et ne pénètre pas le tissu urbain ancien, les « grands boulevards » – comme le đại lộ Đông-Tây par exemple - permettent la desserte directe des quartiers centraux de la métropole. Les axes autoroutiers se qualifient en premier lieu par leur grand gabarit, puisqu'ils accueillent au moins deux fois quatre voies, ce qui permet un accès permanent aux véhicules lourds, quand les voies métropolitaines et les artères commerçantes de la ville sont fermées au passage de poids lourds durant la journée. Les axes autoroutiers sont aujourd'hui en passe de devenir un modèle dominant de production de la voirie, notamment dans les nouvelles zones urbanisées.

2 - À titre de comparaison, dans les capitales européennes, la voirie occupe en moyenne 30 % de l'espace urbain, souvent davantage encore aux États-Unis.

Les voies métropolitaines : des fonctions circulatoires et de vitrine métropolitaine

Le second type de voies correspond aux « voies métropolitaines ». Ce qualificatif cherche à rendre compte à la fois de leur importance en termes d'échelle, mais également en termes symboliques : leur bâti adjacent jouent en effet un rôle de vitrine de la modernité urbaine. Ces longues voies ont pour fonction principale d'assurer des liaisons efficaces entre les districts de la métropole. Elles sont l'héritage des voies historiques, nées du tracé des anciennes routes commerciales interurbaines dès la période précoloniale, dont le statut structurant fut réaffirmé par les aménagements urbains coloniaux. Elles sont aujourd'hui confortées dans leurs fonctions circulatoires par des prolongations et des élargissements. Ces grandes artères demeurent cependant en nombre réduit et forment un réseau assez lâche.

À ce rôle de réseau s'ajoute une fonction de vitrine urbaine, puisque c'est le long de ces artères que sont localisés de nombreux bâtiments officiels de la ville, comme les comités populaires de districts. Ces grandes artères ont par ailleurs des fonctions commerciales d'échelle métropolitaine, comme l'accueil des concessionnaires automobiles ou de sièges d'entreprises. On y trouve en revanche de moins en moins de commerces de proximité desservant les quartiers adjacents. Ces voies métropolitaines constituent aujourd'hui des sites privilégies pour l'érection de tours de taille intermédiaire. Leur construction accentue l'effet de coupure entre le bâti riverain et les quartiers inscrits en profondeur, qui bénéficient de moins en moins d'une ouverture directe sur la voie, si ce n'est par les petites entrées de ruelles qui viennent s'y greffer entre deux bâtiments, mais de moins en moins visibles à mesure de l'élévation du bâti (figure 3).



Figure 3. Le profil riverain de l'artère Nguyễn Văn Trỗi - Nam Kỳ Khởi Nghĩa

Sources : Carte Google Map, 2013 Photo: M. Gibert, 2010 Réalisation: M. Gibert, 2013



Figure 4. Les ruelles de HCMV, des territoires appropriés : un exemple durant le marché du matin dans le district de Bình Thanh

Source: M. Gibert, 2011

Les grandes rues commerçantes à l'articulation entre réseau et territoire

Axes de circulation importants à l'échelle de la ville ancienne – avec des tracés longs de plusieurs kilomètres – les grandes rues commerçantes constituent l'ossature principale de la trame des districts lotis à la période coloniale. Ces grandes rues ont néanmoins un gabarit restreint et n'ont pas fait l'objet d'élargissement majeur ces dernières décennies : elles ont souvent simplement été transformées en voies à sens unique afin d'y fluidifier la circulation.

Le bâti riverain y est encore majoritairement composé de maisons-compartiments, fonctionnant en interaction directe avec la chaussée. Ces compartiments commerciaux jouent un rôle d'interface avec les quartiers adjacents, à la différence des nouvelles constructions de grande échelle, qui bordent les voies métropolitaines et jouent davantage un rôle de barrière.

Des rues secondaires peu nombreuses

Les rues secondaires forment un réseau de plus en plus lâche à mesure que l'on s'éloigne du noyau ancien de HCMV, où les îlots sont de plus en plus vastes. Au-delà du damier d'héritage colonial dans les districts 1 et 3, dont elles sont une composante importante, les rues secondaires constituent l'échelon le plus incomplet dans la hiérarchie de la trame viaire de la ville-province. Ces rues à deux voies, bordées de petits trottoirs, accueillent à la fois des fonctions commerçantes

et résidentielles. Elles assurent la desserte des quartiers des ruelles et facilitent leur articulation avec les grandes rues commerçantes ou les voies métropolitaines.

La connexion des ruelles aux différents types de voies de la ville

Les ruelles constituent enfin le dernier échelon du réseau viaire de HCMV : on peut les qualifier de voirie tertiaire ou de desserte. Inférieures à 12 m de large et sans trottoir, elles accueillent une voie unique et sont généralement accessibles aux seuls piétons et deux-roues, parfois au passage d'une voiture pour les plus larges d'entre elles. Malgré cette échelle réduite, elles constituent une ossature essentielle pour la structuration des vastes îlots et quartiers de la ville, selon une structure arborescente. Les ruelles de HCMV entretiennent des rapports intimes avec les territoires riverains qu'elles structurent (figure 4).

La hiérarchie incomplète du réseau viaire de HCMV conduit à ce que ces ruelles soient souvent directement reliées aux rues commerçantes et voies métropolitaines, ce qui multiplie la présence de petits carrefours au détriment d'un réseau de carrefours clairement hiérarchisé. Cette donnée morphologique constitue un important facteur de congestion du trafic motorisé dans la ville, en multipliant les zones de frottements, sans qu'elles ne soient régulées par la présence de feux de signalisation. Ces derniers sont en effet absents aux intersections entre les grandes artères et les ruelles.

3 - Données à compléter

2. LES ENJEUX CROISÉS DE LA MODER-NISATION DE RUELLES

À l'heure de la construction métropolitaine, l'héritage morphologique des ruelles, et le foisonnement des pratiques auxquelles il est associé, représentent un véritable défi pour les autorités, qui souhaitent moderniser la ville héritée, en prévoyant l'élargissement de l'ensemble des ruelles. Au-delà des enjeux officiels mis en avant pour justifier et promouvoir ce programme d'élargissement - aujourd'hui cadré par la décision 88/2007/QĐ-UBND -, ce projet est révélateur d'enjeux croisés, parfois plus officieux, ayant trait à la valorisation foncière et à l'édification idéologique d'une « ville civilisée et moderne » (văn minh đô thị, đô thị hiện đại).

Des éléments du discours officiel...

Un réseau saturé

Déjà en 2009, un article de Vietnam News titrait de manière provocatrice : « In Ho Chi Minh City, trafic jams have become a way of life » (Vietnam News, 2009). Le thème du « manque de rues » (không có đường cho xe) face à la croissance exponentielle des véhicules motorisé est d'ailleurs souvent mis en avant par les autorités du Département des Transports et des Communications (DTC) lors des entretiens. Mais les facteurs de congestion sont multiples. La croissance démographique accélérée de HCMV, principalement liée aux apports migratoires, s'est traduite par une extension des zones urbanisées et industrielles en périphérie du noyau hérité³. Depuis une décennie, cette évolution contribue à une explosion des mobilités intra-urbaines auxquelles les autorités n'étaient pas préparées (Gubry et Lê Hô Phong, 2010: 108). La progressive déconnexion de l'habitat et des lieux d'activités alimente également cette tendance. Les facteurs d'aggravation des embouteillages ne manquent pas, comme les fréquentes inondations de la voirie et la multiplication des sites de travaux publics venant encore réduire la largeur des artères.

Les effets néfastes de ces embouteillages sont nombreux, à commencer par la pollution atmosphérique (Benkhelifa, 2006; Storch et al. 2008: 453; Bose, 2013: 212), mais aussi les nombreux accidents de la route. La province de HCMV est celle qui concentre le plus d'accidents dans le pays, avec près de 10 % de la totalité des accidents annuels, dont 68 % concernent des deux roues motorisées (Atelier du PADDI « Sécurité routière: enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques », 2011).

Si les articles de presse évoquent régulièrement les congestions les plus spectaculaires sur les grands axes de la ville, le réseau de ruelles est également de plus en plus concerné par les effets d'embouteillage. Aux heures de pointe, quand les grandes artères sont congestionnées, les conducteurs de deux-roues empruntent en effet les ruelles comme dérivatifs et transforment alors cette voirie locale de desserte en voirie de transit, non sans entrer en interférence avec les activités variées, notamment commerçantes, qui prennent place dans ces ruelles (figure 5).

Dans le contexte urbain d'une trame viaire incomplète, à l'emprise limitée, assurer mutation d'une voirie de desserte en voirie de transit est au cœur des enjeux de modernisation du réseau de ruelles.

Lutter contre les inondations et les risques d'incendies

Les rues de HCMV sont également menacées par les inondations durant la saison des pluies, entre mai et octobre : l'eau monte très régulièrement de plusieurs dizaines de centimètres en l'espace d'une vingtaine de minutes, ce qui rend alors la circulation difficile et affecte durement les rezde-chaussée des habitations et commerces rive-

L'une des opérations engagées depuis cinq ans par le DTC pour lutter contre les inondations des grands axes a consisté à surélever le niveau de la chaussée. Cet élément de réponse à court terme a certes permis d'améliorer l'écoulement des eaux sur les grands axes, mais elle a eu pour effet de vulnérabiliser les habitations riveraines, qui se retrouvent parfois plusieurs dizaines de centimètres en contrebas de la chaussée et recoivent les ruissellements lors des averses (Tuổi Trẻ, 2010). Par ailleurs, ce programme de surélévation de la chaussée n'a que très rarement concerné les ruelles, ces dernières dépendant directement de la gestion des districts. Les quartiers de ruelles se sont alors souvent retrouvés en position de cuvette par rapport aux grands axes qui les encadrent, ce qui les rend d'autant plus vulnérables en cas de fortes pluies (Tin Nóng, 2013). Face à cette situation, les réponses apportées restent souvent d'échelle individuelle, avec. notamment en cas de construction d'une maison neuve, la surélévation de sa maison par rapport au niveau de la ruelle.

Les risques d'incendie et l'incapacité de faire intervenir un véhicule de pompiers dans ce réseau étroit constituent un autre enjeu dans la volonté de « moderniser » les ruelles. Les incendies de ruelles dont la presse fait état sont souvent causés par des dysfonctionnements électriques dans les habitations (Lao Động, 2013; Pháp Luât,

2013). Les pompiers interviennent alors grâce à de petits véhicules équipés, ou en déployant leurs tuyaux et lances à eau depuis la rue principale (figure 6). Ils sont généralement épaulés par les riverains de la ruelle dans cette entreprise complexe. Les difficultés d'accès pour les secours dans les ilots de ruelles sont systématiquement soulignées lors du compte rendu de ces interventions. La sécurisation des quartiers contre les risques d'incendies constitue l'un des premiers arguments justifiant les projets d'élargissement des ruelles.

La persistance de quartiers de ruelles précaires

Certains des quartiers de ruelles se distinguent par ailleurs aujourd'hui par l'insalubrité de leur environnement et la vétusté de leur cadre bâti, allant de pair avec la précarité des populations qui y résident. Présents dans l'ensemble des districts de la ville, ces quartiers précaires se présentent sous forme d'interstices dans le tissu urbain, notamment le long des canaux et au cœur des îlots hérités. La résorption de l'habitat précaire et le réaménagement des quartiers qui l'accueille sont d'autres enjeux majeurs pour

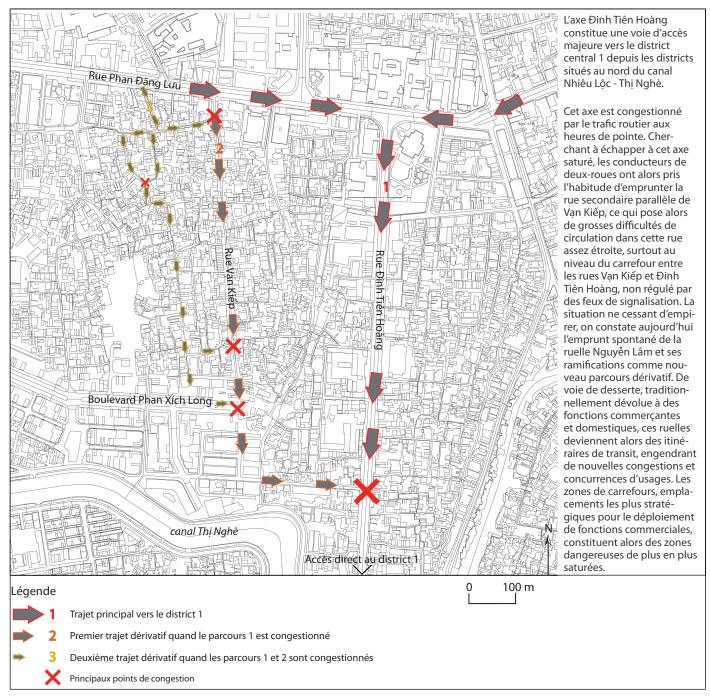


Figure 5. Les ruelles, de la desserte au transit : exemples d'itinéraires dérivatifs autour de l'axe Đinh Tiên Hoàng (district de Bình Thanh)

Source : Cadastres des Comités populaires des districts de Phú Nhuận et Bình Thạnh, 2010

Observations de terrain menées entre février et juillet 2010 par M. Gibert

Réalisation : M. Gibert, 2013

4 - La décision 88 adoptée par la ville en 2007 précise en effet que : « La détermination officielle de l'emprise des ruelles doit viser l'amélioration des conditions de vie dans les zones résidentielles n'avant pas bénéficié d'une planification rationnelle, et répondre aux exigences environnementales en milieu urbain» (décision 88/2007/QĐ-UBND, art.2).

les autorités urbaines aujourd'hui. Les projets d'élargissement de l'emprise des ruelles sont donc également conçus comme un élément de réponse face à la précarité urbaine⁴.

L'amélioration des conditions du trafic motorisé, la lutte contre les inondations et incendies, et la lutte contre l'habitat précaire sont présentés comme les enjeux principaux du projet d'élargissement des ruelles. De manière globale, il s'agit des trois plus importants défis qui se posent aujourd'hui aux autorités urbaines de HCMV. Pourtant, ces trois grandes problématiques urbaines ne représentent pas les seuls enjeux des projets d'élargissement des ruelles. D'autres éléments interviennent, même s'ils sont bien moins mis en avant dans les textes de lois et dans les opérations de communication par les autorités urbaines sur le sujet.

... aux enjeux connexes

Les enjeux fonciers des projets d'élargissement des ruelles

La maitrisé de la ressource foncière et les enjeux liés à sa valorisation économique - ainsi que la spéculation à laquelle elle donne lieu - constituent une clef de lecture essentielle des dynamiques de l'urbanisation au Vietnam depuis les reformes du Renouveau (Pandolfi, 2001). Aussi, dans le contexte actuel de saturation du réseau viaire de la ville, le projet d'élargissement des ruelles est aussi intimement lié à des enjeux de valorisation foncière.

À HCMV, la valeur des parcelles est en effet directement corrélée à la qualité de leur desserte et l'augmentation du gabarit de la voirie constitue un important levier de valorisation foncière. Alors que le Vietnam a la particularité de connaître un double système des prix du foncier - le premier encadré par l'administration et l'autre relatif au marché (Labbé et Musil, 2014) -, l'administration fixe la valeur des terrains en fonction de la largeur de la rue adjacente à une parcelle. D'après un décret (n°188/2004/ND-CP), il existe quatre catégories de rues en milieu urbain - plus ou moins larges et facilement accessibles - à partir desquelles sont déterminés les taux d'imposition sur les habitations. Cet enjeu autour du gabarit de la voirie permet d'éclairer l'âpre concurrence des investisseurs pour les terrains correctement desservis, ainsi que la hausse exponentielle des valeurs foncières et immobilières dès lors qu'un projet d'élargissement de la voirie est annoncé, quand bien même il ne s'agit que d'une ruelle.

L'enjeu de la régularisation des statuts administratifs de la population

L'élargissement des ruelles est également lié aux enjeux de régularisation des statuts administratifs des citadins. Ce projet d'urbanisme participe en effet de l'ambition des autorités urbaines d'intégrer des quartiers historiquement autoconstruits à la ville planifiée. La régularisation des quartiers de ruelles passe par la légalisation des statuts administratifs des populations riveraines, dans une démarche générale de formalisation et de légalisation du marché immobilier et foncier.



Figure 6. Un exemple de véhicule de lutte contre les incendies adapté à la morphologie des ruelles Source : M. Gibert, 2013

Cette entreprise de régularisation administrative est d'autant plus lourde à mettre en place que plus de 80 % du parc immobilier de HCMV relèvent de constructions issues d'initiative privée. Cet état de fait est lié à un double héritage historique : celui de la croissance exponentielle et informelle du bâti durant l'administration de la ville par la République sud-vietnamienne, entre 1954 et 1975, mais également à l'incitation des habitants par les autorités à construire leur propre habitation dans un contexte de pénurie, dans les premiers temps des réformes du Renouveau. Certains ménages peuvent aujourd'hui posséder un certificat de propriété immobilière en règle sans posséder officiellement les droits d'usage du sol et inversement. Le manque de suivi et de traçabilité des changements de propriétaires des biens fonciers et immobiliers rend certaines configurations juridiquement très complexes. Il peut par exemple arriver que plusieurs maisons détenues par des foyers différents soient implantées sur une grande parcelle détenue par une seule personne. Dans ce système, peu de ménages sont donc parfaitement en règle : seulement 25 % en 2008 d'après un rapport de l'agence française de développement (AFD) (Albrecht et al., 2010).

La persistance de l'infra-légalité d'un grand nombre de ménages urbains constitue un facteur de blocage et de conflictualité important lors de la mise en place de projets de renouvellement urbain. Dans ce contexte, le projet d'élargissement des ruelles apparaît également comme un des leviers privilégiés de cette entreprise de régularisation. Il concerne en principe la totalité des ruelles héritées de la ville-province et permet à ce titre d'atteindre de manière inédite

l'ensemble des citadins. Par ailleurs, la mise en œuvre du projet d'élargissement des ruelles implique au préalable un état des lieux cadastral et administratif dans chacun des quartiers et doit permettre la mise à jour des bases de données officielles, concernant aussi bien le foncier, l'immobilier et les statuts résidentiels de riverains. La décision cadre de 2007 précise à cet effet que « La détermination officielle de l'emprise des ruelles a pour but immédiat de servir de base à l'octroi des certificats de droit d'usage des terrains résidentiels et de droit de propriété du bâti, ainsi qu'à la possible mise en location des terrains, au changement de l'affectation du sol et à l'octroi de permis de construire pour les ouvrages le long des ruelles » (décision 88/2007/ QĐ-UBND, art.3).

Des ruelles élargies au service de la « civilisation urbaine »: Les quartiers anciens de HCMV à l'heure d'un nouvel urbanisme réglementaire

L'élargissement programmé des ruelles de HCMV s'inscrit enfin dans un vaste projet, à la fois urbanistique et idéologique, de « modernisation et de civilisation urbaine», porté par les autorités vietnamiennes. Cette terminologie constitue l'un des marqueurs de l'entrée du pays dans un cadre économique néo-libéral depuis les réformes du Renouveau (Schwenkel, 2012: 438). La rhétorique socialiste d'édification de « l'Homme nouveau » a ainsi cédé place à celle du « citadin civilisé ». La « modernité urbaine » implique à la fois le renouvellement des cadres de l'urbanité et des mutations d'ordre sociétal, appelant à des changements dans les pratiques de la ville et à la mise en place d'un nouvel ordre social partagé.

Type de ruelle	Longueur de la ruelle (en m)	Largeur minimale préconisée (en m)	Notes supplémentaires
Ruelle principale		6	La largeur peut être abaissée jusqu'à 4,5 m sur décision du Comité populaire de district
	< 25	3,5	Si des poteaux électriques sont
Ruelle secondaire et impasse	25 - 50	4	présents dans la ruelle, on veillera à majorer sa largeur de 0,5 m
	50 - 100	4,5	Si la ruelle dessert une zone résidentielle avec une densité supérieure
	100 - 200	5	à 300 hab./ha, on veillera à majorer sa largeur de 0,5 m
	> 200	6	
Passage commun		3,5	La largeur peut être abaissée jusqu'à 2 m, s'il y a consensus entre les riverains

Figure 7. Les normes pour le futur gabarit des ruelles de HCMV (d'après la décision n°88/2007)

Source: Décision 88/2007/QD-UBND

Réalisation : M. Gibert, 2013

5 - Cette campagne fut cadrée par la décision d'échelle nationale 62/2006/ OĐ-BVHTT, qui en précise les enjeux et les modalités d'implantation.

Dans ce cadre, les quartiers de ruelles ont déjà fait l'objet d'une campagne spécifique, destinée à édifier des « quartiers culturels » et menée conjointement à l'échelle des blocs (khu phố), des ruelles (hém) et des foyers (gia đình)⁵. La liste des critères servant au classement des quartiers se divise ainsi en plusieurs thématiques, allant de la lutte contre les « maux sociaux » (drogue, prostitution, jeux d'argent), au respect de l'Étatparti (respect de ses lois et de ses représentants locaux ou participation à la vie collective locale par exemple), au respect de l'environnement (espaces verts, propreté des lieux, absence de déchets), et des espaces collectifs (absence d'obstruction de la voie par des pratiques domestiques ou commerçantes) et aux comportements individuels (usage de tenues vestimentaires jugées décentes ou respect des voisins). La synthèse de ces critères d'évaluation est rappelée dans l'ensemble des blocs et quartiers de la ville. par le biais de l'affichage de règlements officiels dans les ruelles. L'évaluation du caractère culturel des quartiers est effectuée directement par le chef de l'unité de voisinage (tổ dân phố) ou des représentants du sous-district (phường). Les foyers respectant au moins 80 % des critères se voient alors attribuer leur diplôme officiel de « foyer culturel » (gia đình văn hóa), cette récompense restant purement honorifique. La grande majorité des quartiers de ruelles de HCMV est aujourd'hui dotée de ces panneaux bleus.

3. ÉLARGIR LES RUELLES DE HCMV : JEUX D'ÉCHELLES ET JEUX D'ACTEURS

Un projet au long cours : des objectifs et un cadrage institutionnel en évolution

L'élargissement des ruelles de HCMV fut envisagé par les autorités vietnamiennes dès 1993, au lendemain de la validation du premier schéma directeur de la ville. Cependant, les premières lois de cadrage de ce projet, totalement inadaptées à la situation existante dans les quartiers de ruelles, sont demeurées inopérantes, contribuant même à engendrer des situations de blocages fonciers et immobiliers, plaçant de nombreux riverains dans des situations de précarité administrative et financière. À cette période, les districts n'avaient en effet ni les ressources institutionnelles, ni les moyens financiers pour entreprendre de telles opérations dans des quartiers extrêmement denses et aucun chantier d'élargissement ne fut alors entrepris.

Mais, en dépit de son caractère inopérant, la loi cadre adoptée en 1994 (5546/UB-QLĐT) avait néanmoins une valeur légale : lors de la vente d'une maison, ou au moment d'obtenir un permis de construire pour travaux, les habitants devaient officiellement reconnaître la perte de la partie de leur terrain empiétant sur la future largeur de la ruelle. Quand bien même aucun chantier d'élargissement ne fut lancé dans les quartiers de ruelles à cette période, cette disposition juridique a été source de très nombreuses difficultés pour les riverains et de blocages pour la mise aux normes des quartiers anciens. Redoutant la perte d'une partie de leur terrain, les riverains ont en effet souvent évité d'officialiser leur achat immobilier ou la réalisation de travaux, de peur de se voir officiellement amputer d'une partie de leur bien, ce qui fut évoqué lors de différents entretiens avec des propriétaires.

Prenant acte de l'inefficacité de la législation jusqu'alors en vigueur, les autorités de la ville ont édicté une nouvelle décision de cadrage en 2007. Elle est venue préciser et moduler les objectifs d'élargissement, en tachant de mieux prendre en compte les conditions morphologiques et sociales propres à chaque ruelle (figure 7). La préparation et la mise en œuvre des élargissements furent confiées à la responsabilité des autorités de districts et de sous-districts, chargées de veiller à l'adhésion de la population, qui participe au financement par le jeu de la « socialisation » du projet. Dans le contexte socio-politique vietnamien, le terme de « socialisation » (xã hôi hóa) est employé quand une responsabilité qui incombait aux instances étatiques passe sous la responsabilité commune de la société. Cette «responsabilité» sous-entend en général le financement.

L'entretien et la gestion ordinaire des ruelles relèvent directement des différents comités populaires de district. Ainsi, alors même que le projet d'élargissement de la voirie tertiaire a été décidé par le comité populaire de la ville, ce dernier impose sa mise en œuvre et son financement à l'ensemble des districts de la ville, faisant de ce cas d'étude un excellent exemple des modalités de fonctionnement du « centralisme démocratique » vietnamien, où les décisions prises à l'échelon central sont répercutées jusqu'aux échelons locaux, au nom du principe d'unité nationale. Il est donc plus juste de parler de « déconcentration » que de « décentralisation » pour qualifier les évolutions institutionnelles héritées du Đổi Mới, déléguant de nouvelles compétences aux districts (quận) (Albrecht et al., 2010): ces derniers bénéficient d'une autonomie de gestion à défaut d'une autonomie de décision.

Le bureau de gestion urbaine (phòng quản lý đô thi) de chaque district doit tout d'abord élaborer un document d'évaluation de la voirie locale, ainsi qu'une proposition cartographique de son réaménagement au 1/2000ème, en suivant les principes de la décision n°88 de 2007. Ce plan doit ensuite être validé par le comité populaire de la ville, après expertise par le département de la planification et de l'architecture (Figure 5).

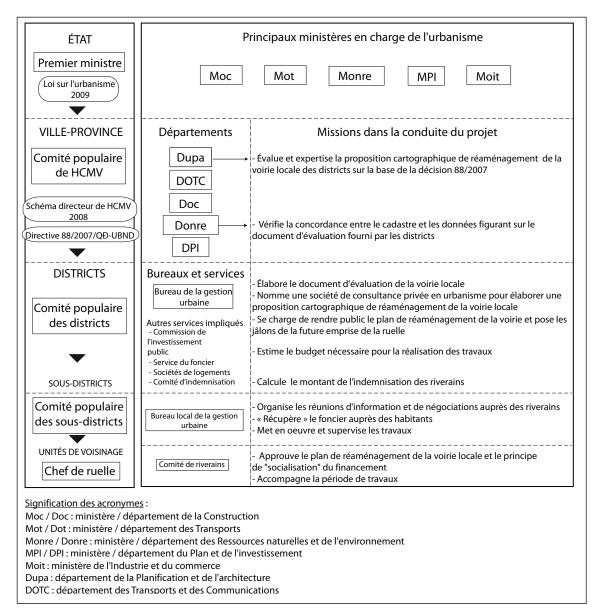


Figure 8. L'organigramme du jeu d'acteurs dans les projets d'élargissement des ruelles

Source: PADDI, 2011 Réalisation: M. Gibert, 2013

Quand la validation est entérinée, le comité populaire du district est alors chargé de rendre le plan de réaménagement public et de superviser sa mise en application, directement gérée par les comités populaires des sous-districts (phường). C'est à cet échelon que sont organisées les réunions d'informations avec les riverains concernés par les travaux. Le sous-district joue un rôle fondamental de relai et de négociation entre les autorités et la population locale. Ce rôle est d'autant plus stratégique que la directive 88/2007 stipule que le plan de réaménagement doit être approuvé par les comités de riverains de chaque îlot de voisinage (tổ dân phố), notamment en raison du modèle de financement proposé.

Les valeurs foncières dans les districts péricentraux de Hồ Chí Minh Ville rendent inconcevable une indemnisation des riverains par les autorités urbaines, au titre de la perte d'une partie de leur terrain. Un principe de co-financement a donc été adopté ; c'est-à-dire que les riverains ne sont pas indemnisés pour leur perte foncière, mais uniquement pour les frais engendrés par les travaux sur leur habitation, comme le recul de leur façade ou la suppression de leur courette avant. La décision n°88 de 2007 défend ainsi une « socialisation du financement ».

Ce procédé pose néanmoins de nombreuses difficultés et explique la lenteur de la mise en œuvre des travaux. Tout d'abord, la valeur foncière des terrains est sans commune mesure avec les frais des travaux et les riverains ont le sentiment d'être spoliés, quand bien même les réunions de sensibilisation, organisées par les comités populaires des sous-districts, centrent massivement leur propos sur la promesse de valorisation foncière des terrains ouverts sur une voirie élargie et « modernisée ». Pour de nombreux foyers, la perte de plusieurs mètres carrés en avant de la maison est inenvisageable, au risque de la rendre

inhabitable. Cette modalité de fonctionnement explique en partie que seuls les districts les plus socialement homogènes et les plus riches puissent appliquer le programme d'élargissement rapidement.

C'est le cas du district de Phú Nhuân, faisant figure de district pilote, bien que des blocages y ait régulièrement compromis l'avancée des travaux. En effet, même en réduisant l'engagement financier des districts au paiement des travaux, ces derniers restent souvent trop onéreux pour les budgets locaux et les fonds tardent à être débloqués, ce qui nuit à la confiance des habitants. Dans le sous-district 13 du district de Phú Nhuận, les riverains en amont de certaines ruelles ont commencé à entreprendre des travaux afin de reculer leur façade de 1,5 mètres, conformément au plan d'aménagement local (figure 9), mais les remboursements des frais par les autorités se sont fait attendre. De ce fait, les riverains situés plus en aval ont refusé de commencer leurs travaux si la preuve ne leur était pas donnée d'un remboursement rapide. Cette situation a donné lieu à un blocage des travaux pendant plusieurs mois durant lesquels les ruelles en question sont demeurées impraticables, au grand damne des commerçants riverains.

Le programme national d'amélioration urbaine (VUUP): quand la Banque mondiale entre en scène

Considérant les difficultés de financement des travaux par les districts comme principal facteur bloquant, le comité populaire de HCMV a complété le dispositif institutionnel initial, en montant une « unité de projet » (plus connue sous le vocable de PMU pour « Project Management Unit ») avec la Banque mondiale. La création de ce type d'entités date de 1993 : il s'agit d'interfaces entre les autorités vietnamiennes et les acteurs de l'aide publique au développement. Créées sous l'impulsion des bailleurs de fonds, qui appelaient à suivre les fonds qu'ils engageaient, ces structures ad hoc viennent supplanter les structures institutionnelles existantes, au nom d'une efficacité plus grande dans la conduite de projets spécifiques. Le comité populaire de HCMV et la Banque mondiale ont ainsi monté en 2004 une unité de projet prenant le nom de HUUP (Ho Chi Minh City Urban Upgrading Project) dont les objectifs recoupent en grande partie ceux du programme d'élargissement des ruelles. Cette unité de projet a la particularité de ne financer la rénovation que de certaines ruelles directement sélectionnées par les experts du HUUP, en accord avec les autorités de district. Le premier critère de sélection est le profil socio-économique des riverains : le HUUP a vocation à se concentrer sur les ruelles les plus paupérisées, dont les autorités pressentent que jamais les habitants ne seront en mesure d'investir dans les opérations de co-financement des élargissements.

Sous l'injonction de la Banque mondiale, la mise en œuvre des travaux coordonnés par le HUUP s'écarte assez largement de celle menée par les districts. Cette dernière finance par exemple la totalité des frais engendrés par les travaux et en partie la perte du foncier, à un taux supérieur de celui retenu par les districts. Les habitants sont régulièrement consultés et le recrutement d'ouvriers en charge des travaux est réalisé localement. Les documents de projet du HUUP appellent également à éviter toute éviction de familles dans la conduite du programme de rénovation. La nécessaire mise à niveau des infrastructures est alors explicitement considérée comme un levier de développement communautaire local.

Cependant, en introduisant, de manière très sélective, une nouvelle échelle de gestion, portée par l'intervention d'acteurs de l'aide au développement, le comité populaire a introduit un élément de déséquilibre au cœur des districts. En effet, les riverains ne bénéficiant pas des aides de l'HUUP revendiquent un traitement similaire, et refusent parfois de coopérer avec leurs autorités de district.

Par ailleurs, les principes avancés par les acteurs du l'HUUP ne garantissent pas la réussite de l'implantation des travaux. Aucune compensation financière ne remplace aux yeux des riverains la perte d'une partie de leur logement et le terrain associé. Aussi, de nombreux foyers n'hésitent pas à s'opposer ou à retarder l'implantation du projet, malgré les arguments et les offres compensatoires. Dans le district de Bình Thanh par exemple, aucune des ruelles 81 et 113/4/108 Võ Duy Ninh, 71 et 73 Nguyễn Hữu Cảnh ou 18 et 30 Phú Mỹ n'avaient été élargies en août 2011, malgré un accord de principe signé en mars 2007 entre l'HUUP et les chefs d'îlots de voisinage.

Les modalités d'implantation des projets diffèrent entre l'HUUP et les autorités de districts, mais la conception de la rue « moderne » qu'ils véhiculent reste la même. La rue n'est plus destinée à accueillir des activités économiques ou communautaires, mais bien plutôt à maximiser les flux circulatoires inhérents à la métropolisation de HCMV. En considérant les rues comme un simple cadre physique et en niant la réalité de son fonctionnement spatial intégré, les porteurs des projets s'exposent alors à des blocages par les riverains, dépositaires d'une autre conception des espaces publics urbains.

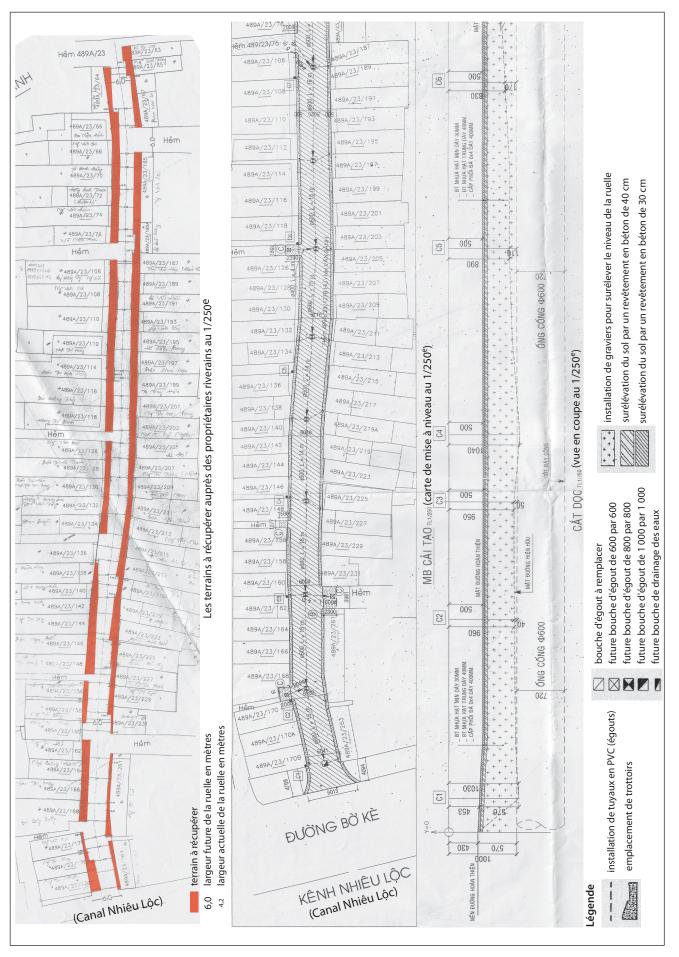


Figure 9. Un extrait du plan de réaménagement de la ruelle 489A/23 Huỳnh Văn Bánh (sous-district 13 de Phú Nhuận)
Source : Comité populaire du sous-district 13 de Phú Nhuận, 2008
Adaptation et traduction : M. Gibert, 2013

4. LES TRAJECTOIRES DIFFÉRENCIÉES DES QUARTIERS DE RUELLES DANS LE PROCESSUS CONTEMPORAIN DE MO-**DERNISATION URBAINE**

Les quartiers péricentraux de HCMV présentent également une très grande diversité, non seulement morphologique, mais aussi sociale et culturelle (figure 10). Cette diversité s'appréhende par des trajectoires historiques et des conditions de production différenciées, et par la localisation géographique des différents quartiers dans la ville. À l'heure de la construction métropolitaine, les recompositions de la centralité urbaine constituent un facteur important de différentiation des trajectoires contemporaines des quartiers de ruelles.

Les mutations spécifiques des quartiers de ruelles en position de centralité métropolitaine

Historiquement péricentraux et assez tardivement urbanisés, certains quartiers - comme le sous-district 22 de Bình Thanh et le sous-district 13 de Phú Nhuận – sont aujourd'hui pleinement intégrés aux programmes officiels de rénovation du centre-ville historique. Cette insertion volontariste passe par différents vecteurs, dont une intégration par des réseaux de transports renouvelés - le sous-district 22 de Bình Thạnh doit prochainement accueillir une station de métro stratégique, désignée comme « porte de la villecentre » - et une attention renouvelée au traitement urbanistique des espaces publics - comme en témoigne le grand programme de rénovation des berges du canal Nhiêu Lộc-Thị Nghè -, et généralement au prix du départ forcé des populations précaires qui y étaient installées.

Cette intégration métropolitaine se traduit néanmoins de manière différenciée entre ces deux sous-districts: les ruelles du sous-district 13 de Phú Nhuân, après avoir connu un programme d'élargissement et de revalorisation, sont pensées comme vecteurs de modernité et garantes d'une qualité de vie revalorisée (figures 11 et 12).

Le sous-district 11 du district 6 a également bénéficié d'une modernisation précoce, moins ambitieuse dans ses objectifs et exceptionnellement portée par l'unité de gestion de projet HUUP, en raison du profil social défavorisé de la zone. Cette intervention de la PMU a permis d'assurer

Qu	iartiare	Distance du ntre historiq		Caractéristiques morphologiques	Communautés culturelles	Niveau de vie moyen
sous-district 1 district 3			Période de Production 1940's		communauté professionnelle de producteurs de fruits confits	
sous-district 3 district 3		< 3 km	1960's	secteur principallement planifié	quartier de commerce de détail	+++
sous-district 13 Phu Nhuan		≈ 3 km	1960's	articulation du planifié et du spontané	quartier catholique	+++
sous-district 2 Phu Nhuan		≈ 3 km	2000's	secteur planifié	-	++++
sous-district 22 Binh Thanh		≈ 3 km	1990's	secteur principalement spontané	nombreux ouvriers et migrants ruraux	-+
sous-district 11 district 6		≈ 7 km	1960's	aucune planification	familles d'ouvriers et migrants ruraux	

Figure 10. La diversité morphologique et sociale des quartiers de ruelles de HCMV Réalisation: M. Gibert, 2014

le maintien sur place de la population initiale et de l'impliquer, à la fois dans les choix et dans la mise en œuvre des travaux. Le périmètre de cette intervention est néanmoins resté très limité, puisqu'il ne concerne que 170 familles. Par ailleurs, les mutations urbaines rapides de la zone rendent la pérennité de ce projet de développement très incertain à moyen terme.

En revanche, les ruelles du sous-district 22 de Bình Thạnh sont appelées à disparaître dans un futur proche, pour céder place à des formes architecturales verticalisées, érigées le long d'une voirie aux échelles renouvelées. Les ruelles très populaires du sous-district 1 du district 3 semblent être promises à la même disparition prochaine, même si la position de carrefour stratégique

dans laquelle elles se trouvent demeure pour le moment moins investie par les programmes de rénovation métropolitaine.

Ces quartiers aux mutations les plus visibles, appelés à jouer un rôle de vitrine métropolitaine, restent néanmoins des cas particuliers. Ce sont également les quartiers appelés au processus de gentrification le plus radical : leur restructuration est pensée à destination d'une population choisie, sur une base fortement sélective. Cette gentrification – encouragée par les pouvoirs publics – de quartiers à la genèse spontanée est l'une des traductions les plus évidentes de la croissance des inégalités socio-spatiales dans le cadre de la métropolisation de HCMV.





Étape 1 : La pose des jalons d'élargissement et la mise à nu de la chaussée et des bouches d'égout







Étape 2: Les riverains entreprennent les travaux de recul de leur façade







Étape 3 : La société de construction engagée par les autorités publiques entreprend les travaux de voirie : de la pose du réseau d'égout à la surélévation du niveau de la ruelle lors de son revêtement

Figure 11. Les étapes de la modernisation des ruelles dans le sous-district 13 de Phú Nhuận Source: M. Gibert, 2010

6 - Le magazine Asia Life, édité à destination des expatriés de Hồ Chí Minh Ville. possède une rubrique intitulée « Street Smart », qui esthétise la culture de rue traditionnelle à Hồ Chí Minh Ville.

La métropolisation « en mode mineur » de nombreux quartiers de ruelles

La plupart des quartiers de ruelles péricentraux de la ville-province s'inscrivent cependant dans une « métropolisation en mode mineur » (Franck et al., 2012), témoignant au contraire de la perpétuation de la pratique des interventions croisées entre planifié et spontané, entre reprise en main de l'urbanisme réglementaire et opérationnel par les autorités et continuité du foisonnement des pratiques habitantes. L'échelle du renouvellement urbain y demeure celle de la parcelle et les régimes de riveraineté y sont souvent résilients, en dépit des mutations socio-spatiales qui les caractérisent.

Le sous-district 7 de Phú Nhuận est un bon exemple de ce type de trajectoire. L'édiction de la décision n°88 de 2007 n'y a pas encore été suivie de la mise en œuvre des élargissements, mais elle est néanmoins venue réaffirmer la valeur légale des nouvelles normes de largeur de la voirie publique : lors de la vente ou de l'entreprise de travaux sur une maison donnant sur une ruelle, les propriétaires doivent reconnaître la perte officielle de la partie de leur parcelle empiétant sur les futures normes de largeur de la voirie publique. Les autorités locales comptent alors sur le facteur temps pour faciliter la mise en œuvre des élargissements : cette stratégie est d'autant plus payante que la position péricentrale du sous-district 7 engendre aujourd'hui un nombre important de transactions immobilières et de constructions de maisons neuves. Les autorités anticipent qu'au terme de plusieurs années, le nombre de foyers confrontés à un recul de leur façade sous la contrainte aura alors beaucoup diminué et que l'acceptation du projet d'élargissement en sera facilitée.

Vers une possible politique de patrimonialisation des ruelles?

Le sous-district de Bến Nghé, dans le centre historique de la ville, offre par ailleurs un cas inédit de ruelles bénéficiant d'une valorisation patrimoniale et touristique dans le contexte de la métropolisation et de l'internationalisation de Hồ Chí Minh Ville.

Ce quartier correspond à un petit îlot rectangulaire d'environ 2 ha, délimité par les rues Lê Thánh Tôn et Thái Văn Lung. Il fut loti sous forme de maisons-compartiments au début des années 1980, au moment où l'armée, qui en possédait encore le titre de propriété, concéda le terrain à des familles de soldats (Nguyễn Cẫm Dương, 2013 : 428). Les ruelles font quatre mètres de large en moyenne et le plan de structuration d'ensemble de la zone répond globalement aux normes de la décision de 2007. La bonne accessibilité du quartier, qui bénéficie de plusieurs entrées principales, est également considérée comme conforme dans le cadre de la lutte contre les incendies.

Les réformes économiques des années 1980 ont contribué à l'arrivée de nouveaux résidants étrangers dans ce quartier de ruelles et à la spécialisation de ses fonctions. Sa localisation hypercentrale et ses maisons-compartiments récemment construites en firent une zone idéale d'installation pour les expatriés venus travailler à Hồ Chí Minh Ville. Les habitants initiaux valorisèrent ainsi leur bien immobilier en louant tout d'abord des chambres de leurs étages, puis, progressivement, l'intégralité de leur logement, choisissant quant à eux de partir vivre dans un district moins central. Ce quartier est ainsi devenu le premier quartier pour étranger de la ville-province; ces derniers sont Occidentaux mais aussi Japonais. Depuis l'ouverture du pays, la population japonaise n'a en effet eu de cesse d'augmenter dans ce quartier de ruelles, au point de devenir le « Petit Japon » de Hồ Chí Minh Ville durant les années 2000. Un article du journal Tuổi Trẻ affirmait ainsi en 2006 que plus de 300 des 500 familles japonaises expatriées à Hồ Chí Minh Ville vivaient dans ce quartier de la rue Lê Thánh Tôn (Tuổi Trẻ, 2006). Peu à peu, les restaurants, les épiceries, les salons de massage et autres boutiques proposant des produits importés - repérables par l'usage des idéogrammes japonais - s'y sont multipliés, contribuant à lui conférer une identité propre dans le centre-ville. Le quartier est aujourd'hui une destination prisée des touristes, quelle que soit leur nationalité, qui viennent y fréquenter les restaurants et cafés, et y arpenter un ensemble de ruelles calmes, avec de nombreux services comme des mini-hôtels et une décoration arborée, rappelant des thèmes japonais.

Ce quartier de ruelles, même s'il demeure spatialement très limité, est ainsi devenu l'un des rares à être valorisés dans le discours des autorités de la ville-province. Son existence et sa trajectoire récente témoignent des possibles prémices de patrimonialisation des quartiers de ruelles - au moins de ceux localisés en position centrale - et de la mise en avant des aménités propres à ces quartiers d'échelle piétonne. C'est aujourd'hui ce pour quoi militent certains jeunes architectes vietnamiens sensibilisés aux politiques patrimoniales et à la valeur de l'architecture vernaculaire. Les revues à destination des populations expatriées les plus aisées sont d'ailleurs de plus en plus nombreuses aujourd'hui à revaloriser la cuisine de rue et le charme des quartiers de ruelles anciens⁶.





Figure 12. Les ruelles élargies du sous-district 13 de de Phú Nhuận Source : M. Gibert, 2010

CONCLUSION

L'étude de la mise en œuvre des projets de modernisation et d'élargissement des ruelles de Hồ Chí Minh Ville révèle des situations contrastées d'un sous-district à l'autre, en fonction de leur localisation dans le péricentre et de leur profil socio-économique. Le suivi de l'évolution récente de six quartiers témoins a permis de mettre à jour différents types de trajectoires urbaines. La prise en compte de la diversité des quartiers permet de s'inscrire en porte-à-faux avec la vision réductrice des ruelles héritées que véhiculent nombre de représentants de l'autorité urbaine dans la ville-province. Les discours officiels, en dépit d'inflexions nouvelles autour de la question de la valorisation du patrimoine ces dernières années, envisagent en effet souvent les ruelles comme des stigmates de mal-développement, aux antipodes avec l'image de la métropole « civilisée et moderne » que les autorités se sont données pour référence.

Les ruelles et le parcellaire en lanière qui les caractérise restent d'ailleurs une matrice importante du développement urbain contemporain dans le péricentre de HCMV. Ce cadre hérité n'empêche pas des formes de modernisation de l'architecture, avec la verticalisation progressive des maisons-compartiments et parfois le dédoublement de leur largeur, à la faveur de fusions de parcelles. Fruit d'un urbanisme vernaculaire, les quartiers de ruelles sont même toujours érigés en modèle, comme en témoigne la création

en périphérie de nouveaux quartiers *ex nihilo*, organisés autour d'un réseaux de larges ruelles en damier, bordées d'une nouvelle génération de maisons-compartiments sur des parcelles oblongues.

Si les ruelles, dans leur dimension de tracés hérités, demeurent un cadre important pour la modernisation contemporaine des quartiers péricentraux, leur statut d'espace public multifonctionnel est néanmoins de plus en plus remis en cause. La nouvelle échelle métropolitaine de HCMV, en pleine croissance démographique et en expansion spatiale rapide, contribue en effet à redéfinir le statut des ruelles péricentrales. Dans ce contexte, ces dernières sont considérées par les autorités comme autant d'éléments constitutifs du réseau viaire métropolitain, au détriment de la reconnaissance de leur fonction locale de structuration de la vie de quartier. Leur dimension de réseau prend ainsi le pas sur leur statut d'espace public.

REFERENCES PRINCIPALES:

Albrecht, David, Hervé Hocquart, et Philippe Papin. Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale. Focales 5. Paris: AFD, 2010.

Benkhelifa, Fouzii. « Atmospheric Pollution and Sustainable Transport in Ho Chi Minh City ». Villes en développement, no 74 (2006): 67.

Bose, Michael. « Verkehr in der Megastadt Ho Chi Minh City, Probleme und Lösungsstrategien ». In Ho Chi Minh Mega City, édité par Michael Waibel, 203 32. Berlin: Regiospectra, 2013.

Département des Transports et des Communications (DTC) de Hô Chi Minh Ville. Evolution du nombre de véhicules motorisés à Hô Chi Minh Ville (automobiles et motos) entre 2001 et 2013, document interne. Ho Chi Minh Ville, 2014.

Franck, Manuelle, Charles Goldblum, et Christian Taillard, éd. Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est: métropolisations en mode mineur. Paris: CNRS Éditions, 2012.

Ghorra-Gobin, Cynthia. « De la métropolisation: un nouveau paradigme? » Quaderni. Communication, technologies, pouvoir, no 73 (2010): 25 33.

Gibert, Marie. « Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville (Việt Nam), Trame viaire et recomposition des espaces publics ». Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014.

Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau « régime de production urbaine »? » In L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain?, édité par Manuelle Franck et Thierry Sanjuan, 373 96. Paris: CNRS Éditions, 2015.

Gubry, Patrick, et Linh Lê Hô Phong. « Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh ville et Hanoi ». Tiers Monde 1, no 201 (2010): 107 29. doi:10.3917/rtm.201.0107.

Labbé, Danielle, et Clément Musil. « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism ». Urban Studies 51, no 6 (2014): 1146 61.

Lacour, Claude, et Sylvette Puissant, éd. La Métropolisation: croissance, diversité, fractures. Anthropos, 1999.

Musil, Clément, et Charles Simon. La construction d'un réseau de transport en commun ambitieux à Hô Chi Minh-Ville (Viêt Nam). Working Paper du PADDI 1. Ho Chi Minh Ville: PADDI (Centre de prospectives et d'études urbaines), 2014.

Nguyễn Cẫm Dương, Ly. « Outils d'urbanisme et investissements immobiliers privés. Fabrication de l'espace central de Hô Chi Minh-ville ». Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 2013.

PADDI. Sécurité routière: enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques. Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi 36. Ho Chi Minh Ville: Paddi, 2011.

Pandolfi, Laurent. « Une terre sans prix : réforme foncière et urbanisation au Viet-Nam ». Thèse de doctorat en urbanisme, Université de Paris VIII, 2001.

Schwenkel, Christina. « Civilizing the City: Socialist Ruins and Urban Renewal in Central Vietnam ». Positions: East Asia Cultures Critique 20, no 2 (2012): 437 70.

Storch, Harry, Ronald Eckert, et Paul Pfaffenbichler. « The Compactness of Urban Areas in Vietnam. Sustainable Urban Development and Local Mobility Nodes ». Real Corp 008: Mobility Nodes as Innovation Hubs, Vienna, 19 mai 2008, 447 56.

PRESSE

Lao Đông. « Cháy lớn trong hẻm, hàng trăm người hoảng loạn [Un important incendie dans une ruelle sème la panique parmi des centaines de personnes] », 12 avril 2013.

Pháp Luât. « TP.HCM: Cháy nổ nhà trong hẻm, hàng trăm người dân hoảng loạn [Hồ Chí Minh Ville: l'incendie d'une maison de ruelle provoque la panique de centaines de personnes] », 2 juillet 2013.

Tin nóng. « Nâng đường, dân chạy theo nâng nền nhà không xuể [Avec la surélévation des rues, les riverains peinent à suivre pour mettre à niveau leur rez-de-chaussée] », 25 avril 2013.

Tuổi Trẻ. « Ket xe tai TP.HCM sẽ ngày càng trầm trọng [Les embouteillages à HCMV vont empirer] », 15 septembre 2015.

-—. « Nâng đường, nước đổ vào nhà dân [La surélévation des rues contribue aux inondations des habitations riveraines] », 13 novembre 2010.

-—. « Phố Nhật ở Sài Gòn [Le quartier japonais de Saigon] ». Tuổi Trẻ, 2 septembre

Vietnam News. « In Ho Chi Minh City, Traffic Jams Have Become a Way of Life », 6 juillet 2009.

WORKING PAPER Centre de Prospective et d'Etudes Urbaines - PADDI



Trung tâm Dự báo và Nghiên cứu đô thị Centre de Prospective et d'Etudes Urbaines Urban Development Management Support Centre

216 Nguyễn Đình Chiểu, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh ĐT/ Fax : +84 (0)83 930 54 77 - Email : paddi.direction@gmail.com www.paddi.vn







