

PROJETS DE VOIRIE ET RECOMPOSITIONS URBAINES A VIENTIANE ET HANOI

RAPPORT FINAL

Du Programme de recherche urbaine pour le développement

Action concertée incitative du Fonds de solidarité prioritaire

du ministère des affaires étrangères

Conduite par le GEMDEV et l'ISTED

Emmanuel CERISE

Nathalie LANCRET

René de MAXIMY

Karine PEYRONNIE

Bounleum SISOULATH

Février 2004

AVANT PROPOS

Ont participé à la rédaction de ce rapport, par ordre d'ancienneté :

- René de Maximy, géographe et urbaniste, docteur d'État, Directeur de recherche émérite à l'IRD ;
- Bounleuam Sisoulath, architecte, docteur de l'université de Paris X, Directeur général du cabinet du Ministère des Communications, Transports, Postes et de la Construction (MCTPC), RDP Lao ;
- Nathalie Lancret, architecte, docteur en études urbaines de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, enseignante à l'École d'architecture de Paris-Belleville, Chargée de recherche au CNRS (UMR AUS n°7136, IPRAUS) ;
- Karine Peyronnie, géographe, docteur de l'université de Paris VII, Chargée de recherche à l'IRD (UR O13 « Mobilités et recompositions urbaines ») ;
- Emmanuel Cerise, architecte, doctorant à l'IPRAUS (laboratoire de l'Ecole d'architecture de Paris-Belleville et département de l'UMR AUS n°7136 du CNRS).

Ont également été associés à ce programme :

Olivier Boucheron, architecte, pour les relevés de terrain et les analyses, la conception et la réalisation des documents graphiques ; Wijane Noree et de Vo Viet Son, architectes, pour la réalisation des documents graphiques ; Yves Blanca, informaticien, pour la mise en page et la réalisation de la maquette du rapport final.

La responsabilité matérielle et scientifique de cette étude a été assurée conjointement par Nathalie Lancret et Karine Peyronnie qui a été l'interlocutrice cooptée par l'équipe du projet auprès de l'ISTED, organisme commanditaire de ce rapport. En outre, la participation très présente de Bounleuam Sisoulath au bon déroulement de l'exploitation de documents d'archives et des travaux de terrain, a grandement simplifié la conduite des recherches au Laos.

L'analyse géographique et urbanistique de Vientiane a été faite par Nathalie Lancret, René de Maximy et Bounleuam Sisoulath ; l'étude architecturale de Vientiane a été faite par Nathalie Lancret, Emmanuel Cerise et Olivier Boucheron ; l'étude des activités et de la population de Vientiane a été faite par Karine Peyronnie.

L'analyse géographique et urbanistique d'Hanoi a été faite par Emmanuel Cerise et René de Maximy ; l'étude architecturale d'Hanoi a été pilotée par Emmanuel Cerise avec la coopération d'Olivier Boucheron ; les descriptions et observations socio-politiques portées sur Hanoi sont de René de Maximy ; les introductions, conclusions et synthèses sont le résultat d'une réflexion commune à l'ensemble de l'équipe.

Les cartes de Vientiane élaborées par l'ensemble des membres de l'équipe et celles d'Hanoi élaborées par Emmanuel Cerise, ont été dessinées et infographiées par Yves Blanca, Olivier Boucheron, Emmanuel Cerise, Wijane Noree, Vo Viet Son.

Nous tenons à remercier pour leur participation et soutien actif à la réalisation de la recherche/ou de ce rapport les institutions et personnes suivantes :

A Vientiane

- le Ministère des Communications, Transports, Postes et de la Construction (MCTPC) : partenaires de recherche, Sengdara Douangmyxay, Directeur adjoint du « projet de développement des petites villes » et Aphisayadeth Insixiengmay, Directeur de la division de l'urbanisme ;

- le département d'architecture de la Faculté d'architecture et d'Ingénierie de l'Université Nationale du Laos : Bouadam Sengkhamphonthlavong, directeur du département d'architecture, Sithixay Insisiengmay, Pakasith Phonekeo et Vanhpengsouk Insisiengmay, professeurs d'architecture ainsi que les 24 étudiants de 4^e, 5^e et 6^e années mobilisés pour le travail de terrain (relevés architecturaux, enquêtes socio-démographiques) : Xaysavanh Phonsavanh, Souksamai Soukkaseum, Phoutthasone Phommaxaisi, Bounkeo Khaluesi, Thanousone Vongpaseuth, Sipaseuth Luangxay, Xaylaphone Khounpaseuth, Soulideth Souvannachoukham, Oudalay Nousibalath, Souvalith Phompadith, Adisack Sitthideth, Kingbouphe Keokhamphui, Keovanny Savathvong, Vinay Inthavong, Anouphab Kounnouvong, Kounsamay Silapheth, Souksakhone Sivongxay, Bounthan Phouphommachith, Maliny Phinit, Bounmi Phongpadith, Phongthavy Sounthavong, Kitta Ngammao, Xayaphone Vongvilay, Sinthavy Pinith ;

- l'Institut de recherches urbaines (IRU) : Keophilavanh Aphaylat, Directeur de l'Institut, Chayphet Sayarath, architecte, responsable de l'Atelier du Patrimoine (programme d'Inventaire et d'Etude du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de la ville de Vientiane, IEPAUP) ;

- Vientiane Integrated Development Project : Saisana Prathoumvan, directeur ;

- Vientiane : vers une gestion urbaine maîtrisée, programme Asia-Urbs (Bruxelles, Paris, Vientiane) : Frédéric Mauret et Khamphet Phongratasy, responsables ;

- l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) : Daniel Benoit, représentant, Véronique Dupont, démographe (UR " Mobilités et recompositions urbaines "), Oudomphone Insisiengmay (saisie des enquêtes) et Khamsaming Soukhavong, assistants de recherche, Sylvain Saysana, stagiaire et étudiant français en aménagement du territoire.

A Hanoi

- le ministère de la Construction : N'Guyen Quoc Thong, architecte, chercheur, pour sa participation à la réflexion ;

- la faculté d'architecture : N'Guyen Quoc Thai, enseignant ;

- l'Institut des Métiers de la ville : Laurent Pandolfi, co-directeur, urbaniste.

- le ministère de la Culture : Tran Nhat Kien ;

- CIPUTRA Hanoi : Vu Duc Chien ;

- Vietnam consultant corporation for industrial and urban construction du ministère de la Construction : Nguyen Vinh Tien, Tran Thi Ha ;

- la Compagnie de construction , de conception et d'investissement de Hanoi : Hai ;

- le Master « Patrimoine, projet urbain et développement durable », faculté d'architecture de Hanoi avec l'AUF : l'équipe enseignante et les étudiants de troisième promotion.

En France

- *l'Isted : Charles Goldblum, président du comité scientifique du PRUD, professeur des Universités, pour son aide dans la réorientation de notre recherche et ses conseils ;*
- *l'Ipraus et l'UMR AUS 7136 du CNRS : Pierre Clément, professeur à l'Ecole d'architecture de Paris-Belleville, directeur de l'IPRAUS, responsable scientifique du programme d'Inventaire et d'Etude du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de la ville de Vientiane pour ses conseils dans l'élaboration des études architecturales et urbaines ; Hang Le Minh, gestionnaire de l'Ipraus ;*
- *le Lasema du CNRS : Christian Taillard, membre du comité scientifique du PRUD, pour ses analyses averties de la situation laotienne actuelle ;*
- *la formation de 3^{ème} cycle en architecture et aménagement urbain Métropoles d'Asie-Pacifique des écoles d'architecture de Paris-Belleville et de Paris-La Villette, et de Institut français d'urbanisme : Shin Yong Hak, Pierre Clément et Charles Goldblum, responsables scientifiques, pour nous avoir laissé libre accès aux travaux réalisés à Vientiane et Hanoi ;*
- *les relecteurs de ce rapport.*

Introduction

Inclure Vientiane et Hanoi dans une même étude des recompositions urbaines qu'entraînerait la mise en chantier de projets de voirie demande une explication. En effet, cette démarche heuristique semble les associer *de facto*, ce qui implique de prime abord une possible mise en parallèle des deux villes et incite à penser que c'est là une proposition féconde. On ne peut néanmoins s'empêcher d'évoquer en cette association une similitude avec la composition du pâté d'alouette qui, comme chacun sait, demande une alouette et un cheval : soit ici Vientiane, 230 000 habitants (1995), capitale d'un pays en regroupant 5,5 millions générant un PNB de 319 dollars par personne ; et Hanoi, 2 700 000 habitants, capitale d'un pays qui en compte plus de 80 millions, assurant un PNB de 410 dollars par personne. Cependant, si l'on veut bien s'attarder sur l'objet précis de notre recherche, on s'apercevra qu'il ne manque pas de pertinence. Car ce qui nous intéresse, ce sont des situations urbaines et une démarche urbanistique comparables qui, dans ces deux capitales et en ce début du XXI^e siècle, modifient l'espace urbanisé ou à urbaniser et son fonctionnement, bien que leur importance régionale ne soit en rien comparable.

Sises l'une comme l'autre sur les rives d'un grand fleuve subtropical et soumis au régime des moussons, elles leur doivent un site aux caractéristiques morphologiques, lithologiques et hydrologiques qui, nécessairement, influent fondamentalement sur leur histoire, elle très différente, leurs modes successifs d'implantations, leurs paysages, les matériaux de leur construction, leurs contraintes d'infrastructures et sur l'enracinement des immeubles de très grande hauteur. Le fait de se situer dans la même région géographique, influencée par des modes de vie en ville qui s'entre échangent et s'internationalisent établit également certaines connivences dans les savoir-faire, les modes d'habiter et les comportements de consommation. Mais surtout, ces deux villes traversent une période de transition économique (ouverture et internationalisation des économies, mondialisation) et, dans ce contexte, les bouleversements des mécanismes et des systèmes urbains associés aux situations considérées soulèvent une multitude d'interrogations de même ordre.

Sans s'y appesantir outre mesure rappelons en quelques lignes la réalité et la portée de ces données.. Hanoi et Vientiane sont des villes de plaine.

Hanoi, cité quasi millénaire, s'est installée au centre du delta de la Sông Hồng (Fleuve Rouge), sur ses alluvions argilo-sableuses. À une altitude moyenne de 12 mètres (Gourou) elle a dû, depuis toujours, s'accommoder des variations saisonnières du fleuve et de l'affleurement de la nappe phréatique qui se manifeste par les innombrables lacs urbains qui en témoignent, dont le comblement restreint progressivement le nombre. Ceci ne va pas sans de sérieux problèmes d'assainissement, de construction d'infrastructures et de fondation d'immeubles de grande hauteur dont l'apparition prudente, il y a une dizaine d'années, et la multiplication désormais établie, sont causes d'une lente prise de conscience de ce que devra être la gestion de la ville neuve qui s'élabore en ses extensions.

Vientiane, cité qui fut délaissée sous la domination siamoise (fin XVIII^e siècle et quasi tout le XIX^e siècle) et refondée au début du XX^e siècle, sous le protectorat français, s'élève sur ses anciennes fondations au bord du Mékong. C'est aussi une ville où l'eau est un élément géographiquement très présent et dont il a fallu apprendre à s'accommoder. Cependant, si les questions d'écoulement des eaux et d'assainissement y sont sérieuses, elles ne prennent pas l'ampleur que l'on connaît à Hanoi, bien que l'influence du fleuve y demeure inscrite dans le paysage. En effet, la nappe phréatique n'y est jamais très profonde et les parties basses du site sont inondées lors des crues exceptionnelles du Mékong qui réinvestissent la totalité de son lit majeur, ne laissant hors d'eau que les parties de la ville assises sur d'anciennes îles s'élevant au-dessus de la cote 170. Sur elles s'appuient le tracé de ses voies et s'enracinent les digues qui compartimentent le paysage en casiers. Le sol, argilo-sableux ici également, le cas échéant poserait probablement, comme à Hanoi, des problèmes de fondation d'immeubles de grande hauteur, mais le drainage du site y semble plus aisé. Cependant, comme on le verra, le développement de la capitale laotienne ne s'oriente pas encore dans ce sens.

Autre ressemblance, la production de briques, matériau de construction usuel, est fortement tributaire des sols argileux. Or, si à Hanoi l'usage de la brique est journalier et sa mise en œuvre bien connue, il le devient aussi de plus en plus à Vientiane où le bois autrefois très usité se raréfie. Ce qui ne signifie pas, évidemment que la diversité des techniques de construction modernes et la variété des nouveaux matériaux, généralement importés, n'ont pas leur importance dans les transformations que vivent les deux capitales, si dissemblables fussent-elles selon d'autres critères d'appréciation.

En effet, l'accélération de l'urbanisation constatée depuis quelques années, le fait politique d'une libéralisation récente de l'économie et le poids d'une mondialisation planétairement conquérante se conjuguent d'une manière particulièrement visible dans les deux cas. Cette conjoncture est aussi un facteur de similitude qui justifie que l'on associe en une seule réflexion Vientiane et Hanoi.

Ce sont là les raisons qui expliquent notre option. En cette occurrence, nous avons choisi de considérer Hanoi et Vientiane en se fondant sur l'observation des réseaux de voirie existant et sur leur extension très vive depuis moins de cinq ans. Nous savons bien que les villes se construisent et accroissent leur aire urbanisée à partir des réseaux d'infrastructure que les urbanistes appellent selon une habitude bien établie désormais, les VRD (voirie et réseaux divers), dont la mise en place est généralement simultanée. Il s'agit de vérifier le rôle qu'ont les activités commerciales et marchandes dans les processus d'urbanisation que la construction ou la rénovation de ces VRD génère.

C'est pourquoi nous nous proposons d'étudier, tant à Vientiane qu'à Hanoi, quelques voies choisies en conséquence, leur rôle dans la construction, la rénovation, le modelage ou le remodelage de quartiers dont elles constituaient, ou constituent dorénavant, les axes principaux. Ce n'est qu'à la suite de l'exposé de nos observations que nous saurons si le terme initialement énoncé de recomposition urbaine se justifie ou doit être abandonné pour une autre qualification moins en vogue mais plus pertinente, ce que l'existence et le maintien en l'état de larges portions des territoires urbains à considérer nous inciteraient à penser après nos premières observations.

Sans préjuger de ce que seront nos conclusions, il est évident que la reprise d'une urbanisation fondée sur des implantations d'infrastructures de voirie et de réseaux divers qui accompagnent la mise en œuvre de chantiers de l'envergure de ceux qui quadrupleront quasiment le territoire urbanisable de Hanoi comme celui de Vientiane, ne peut être correctement analysée en faisant l'impasse des bienfaits et des méfaits qui en seront les cohortes triomphales et obscures. Car ces opérations auront pour premier effet de rendre centraux des quartiers jusqu'alors périphériques abandonnés aux gens de revenus modestes et jusqu'alors, en économie socialiste, peu convoités par des investisseurs soucieux de faire fructifier leurs capitaux. Or nous savons, sinon depuis des siècles, au moins depuis les entreprises suscitées par le baron Haussmann et menées grand train sous le Second Empire, que les VRD incitent à la construction. Et qui dit construction dit restauration, démolition, rénovation, mais aussi éviction, délocalisation, ruine des plus démunis, enrichissement renforcé des nantis. Les uns en perdant leur logement perdent leur unique capital ; les autres, en spéculant sur le sol et en tirant les bénéfices d'une plus-value qu'ils n'ont pas assurée, confortent leur avoir. Leur puissance s'enfle des spéculations foncières avisées menées sur des terrains que les ruraux migrants ont su valoriser et qu'une croissance urbaine dont ils furent les soutiers laborieux les a dépossédés.

Il serait donc incohérent pour les chercheurs que nous sommes, de n'exposer que des faits urbanistiques concrètement minéralisés, sans s'intéresser à la raison même de l'existence des villes, les humains qui les peuplent et les événements qui influent sur leurs comportements qu'ils soient économiques, sociaux ou culturels. C'est pourquoi nous compléterons nos descriptions explicatives de la ville-objet et des conditions de son élaboration, par des exposés concernant la ville-sujet, c'est-à-dire les actions politiques d'accompagnement et leur impact sur le devenir des citoyens affectés par les grands travaux qui remodelent la ville.

VIENTIANE

Vientiane comptait 230 000 habitants en 1995. C'est une ville très étalée dont les maisons sont de faible hauteur. Depuis la reprise économique, elle en est à la deuxième révision de son Schéma Directeur d'Aménagement Urbain. Ce schéma portait en 1991 sur 9 300 hectares et concernait 160 villages dont 100 inclus dans les limites urbaines. Bien que son premier objectif déclaré ait été de "construire une ville resserrée", le nouveau plan d'occupation du sol s'applique depuis 2001 à un périmètre de 20 950 hectares et englobe 189 villages comprenant de futures « villes » périphériques, un système de voirie et un assainissement en conséquence, dont des bassins et des réservoirs de rétention. Ce renforcement des infrastructures est considérable, il confirme le réseau de voirie annoncé, dont l'achèvement de la voie transversale dite « T2 », programmée comme "ceinture périphérique intérieure". Ces révisions du schéma directeur et le nouveau plan d'occupation des sols ont marqué "un tournant historique de l'histoire de l'urbanisme attirant beaucoup de projets d'envergure nationale et internationale. [...] L'achèvement des travaux de voirie s'accélère, ils provoquent un regain de constructions de maisons, dont des compartiments, d'hôtels, de restaurants,

etc. au long de celles-ci et de densification à l'intérieur des îlots. Les activités commerciales et les affaires riveraines créent par leur diversité l'animation et l'attraction de la vie urbaine. Certaines voies deviennent des rues commerçantes. [Cependant] les rizières vives [qui demeuraient] quasiment respectées au moment de la reprise économique [ont été progressivement] absorbées par les constructions ou laissées en friches”¹ en attendant leur lotissement inéluctable. Bounleuam Sisoulath, Directeur de l'urbanisme, notait cela il n'y a que deux ans. Néanmoins l'objectif concernant le développement préférentiel sur les terres exondées est en passe d'être caduc, si l'on en juge par le nombre croissant des remblaiements mécaniques en cours en vue de lotissement, surtout le long des nouvelles voies et au fur et à mesure de leur ouverture.

L'investissement global en termes de grands projets publics et privés au sein du périmètre urbain a représenté près de 600 millions US\$ pendant les deux dernières décennies sans compter les constructions individuelles, alors que le PIB annuel n'est que de 1,72 milliards de dollars en 2002².

Vientiane est une ville qui se cherche. Depuis une dizaine d'années, sur le territoire des 100 villages inscrits dans son périmètre urbain s'ébauche, se précise et s'enracine son plus vaste projet d'urbanisation jamais connu. Il se concrétise par la construction rapide d'un réseau de voies qui, à terme, devrait conquérir des terrains encore agricoles rendus, de ce fait, hautement attractifs pour des actions urbanistiques de grande ampleur. Les premiers chantiers s'ouvrirent à la fin du siècle achevé. Ils se poursuivent à un rythme particulièrement soutenu. L'espace urbanisable s'en trouve quadruplé. Le schéma de voirie : anciens axes structurants reconstruits, routes secondaires (c'est-à-dire non classées nationales) ouvertes ou re-calibrées, routes en projet présentent une ville en devenir qui, sur les plans³, s'ouvre comme un papillon aux ailes déployées. Les urbanistes en assurant la gestion administrative parlent en langage technocratique de pénétrantes “P” numérotées 1, 2, 3 etc, rayonnant sur une dizaine de kilomètres en direction du centre (ville d'avant 1954), et de transversales “T” identiquement numérotées, liant d'une trame assez lâche le faisceau des pénétrantes. Cette toile nouvelle enserme de ses mailles des espaces ouverts aux investisseurs et en attente d'activités artisanales, industrielles ou marchandes, et de citoyens.

De cette voirie, seuls les segments les plus proches du centre sont déjà très intégrés à la ville, en raison de leur ancienneté ou bénéficiant de cette proximité, bien que l'implantation de l'habitat en bordure de leur tracé puisse en être encore à un stade embryonnaire. Ces axes témoignent néanmoins des particularités du devenir citoyen de la ville en expansion. Ils portent les façons d'user de l'espace et d'habiter en ville, c'est-à-dire de s'y loger et de posséder la jouissance de son paysage, de ses équipements et de ses infrastructures.

C'est pourquoi nous avons choisi de considérer l'urbanisation de Vientiane à travers l'exemple de la création et du développement de la rue Dongpalane, troisième rue marchande de Vientiane, et son quartier, en parallèle avec une observation critique de la construction de la transversale numéro 2 et de ses effets sur d'autres quartiers établis de la capitale de la République Démocratique Populaire lao. Cette étude successive et minutieuse de Dongpalane et de la T2 nous permet d'analyser les processus de développement de ces quartiers, leurs fonctions et leurs limites. On y notera entre autres cette tendance générale désormais bien connue, que B. Sisoulath confirme à son tour à propos de Vientiane : “les commerces s'attachent pratiquement aux infrastructures, notamment les voiries primaires et secondaires. L'aménagement de voies suscite les nouvelles constructions et les petits commerces riverains créent ensuite des rues commerçantes”. Ici, le souci sera de définir les processus d'appropriation de l'espace urbanisé et surtout de son usage, c'est-à-dire certains des processus de socialisation qui en façonnent l'urbanité. Or ceux-ci sont assez bien révélés par les impacts commerciaux qu'entraîne toute opération de voirie, minime ou d'envergure, renforçant l'équipement d'un quartier, d'une zone à rénover ou à créer, notamment dans une ville en expansion rapide.

¹ Bounleuam SISOULATH, *Processus et acteurs de l'urbanisation dans la capitale de la RDP Lao*, thèse de l'université Paris X-Nanterre (sous la direction de Charles Goldblum et Christian Taillard), 28 avril 2003, 429 p. et un CD-rom de cartes et illustrations.

² Selon les chiffres fournis par la Mission économique de Vientiane.

³ Cf. carte h.t. n°27, Karine PEYRONNIE, Christian TAILLARD : “Vientiane : une faible différenciation de l'espace urbanisé due à une répartition des activités selon les opportunités foncières”, in ; *Asies nouvelles*, Belin 2002, p.228.

HANOI

En 1999, Hanoi comptait 2 675 166 habitants répartis sur un territoire de 927,4 km². Ce territoire administratif est composé de 12 districts urbains (*quân*) et de 8 districts suburbains (*huyên*). Les données chiffrées du dernier recensement distinguent les composantes urbaines et suburbaines d'Hanoi en séparant les 102 villages urbains, appelés *phuong*, des 118 communes suburbaines, nommées *xa*. Ainsi la population urbaine est estimée à 1 403 426 personnes réparties sur 82,8 km² alors que la population suburbaine compte 1 271 740 habitants sur 844,6 km². Ces statistiques sur la population mettent en évidence la forte densité des *quân* par rapport aux *huyên*. En effet, les *quân* ont une densité d'environ 17 000 habitants au km², alors que celle des *huyên* est de seulement 1 500 habitants au km². Plus encore, certains villages urbains des districts centraux ont une densité supérieure à 80 000 habitants au km² (avec un maximum de 92 100 au km² pour le *phuong* Hàng Gai).

Hanoi est une ville dont les paysages disent l'histoire. En un siècle et demi elle est passée du statut de ville impériale à celui de ville coloniale, puis à celui de capitale nationale d'une république socialiste. Elle a néanmoins su maintenir sa ville marchande ancienne, assimiler la ville française qui s'y est agrégée, gérer une époque de croissance urbaine difficile, accueillir tant bien que mal une démographie excessive pour ses moyens économiques et passer à une modernisation virulente. Les responsables de sa gestion révisent constamment leur analyse, mais s'en tiennent globalement à la réalisation du schéma d'aménagement dont ils se sont dotés. Ils ouvrent à l'urbanisation de nouveaux districts ruraux du grand Hanoi, en en accommodant le statut.

Une politique d'assainissement de son site par comblement des lacs et aménagement de certains en parcs, de réfection des équipements de base et de construction de voies urbaines hiérarchisées accompagnées de réseaux d'infrastructures primaires ainsi qu'une politique tout aussi active de programmes d'habitat accessible au plus grand nombre et d'encouragement à l'initiative de chacun, constituent les atouts de l'édification de la ville moderne, dont la capitale du Viêt-nam a besoin.

En cette entreprise, la population d'Hanoi joue sa partition. Elle fait montre d'un étonnant dynamisme dont la mise en œuvre n'empêche pas le maintien d'un genre de vie qui semble indissociable de l'exercice de ses activités quotidiennes. Cette façon d'être témoigne de ses capacités d'adaptation, que ce soit de l'adoption de la motocyclette (qui semble désormais aussi évidente et nécessaire que l'usage des baguettes pour les repas), ou de l'acceptation de migrer en périphérie pour se mieux loger, ceci étant d'ailleurs possible grâce à cela. Il est cependant très difficile de saisir les processus qui permettent le passage d'une ville paisible et traditionnelle, à une ville trépidante et moderne. Le grand Hanoi se construit, comme à Vientiane son espace urbanisable a plus que triplé en quelques années, mais son schéma de croissance, si l'on peut dire, est très différent : la voirie en est un élément, la politique annoncée d'implantation de lotissements équipés en infrastructures systématiquement mises en place en même temps que toute construction de logements, et créateurs de pôles d'urbanisation en est un autre, probablement plus efficient.

Hanoi est une ville qui s'évade de son site originel, saute par dessus son fleuve et s'étend en des extensions de plus en plus vastes et lointaines. On peut craindre que se crée ainsi, comme ce fut le cas dans les villes européennes et américaines, des banlieues sous-équipées et sous-intégrées, sources à terme de problèmes économiques, sociaux et finalement politiques dont la résorption demande des décennies et coûte à la société un prix exorbitant.

L'étude approfondie de la voie De la Thanh devrait nous permettre d'imaginer les conséquences des projets de voirie dans les années à venir. En effet, celle-ci s'est progressivement créée et transformée sur une très longue durée, d'abord au contact de la ville et des villages périphériques, puis sur le front d'une urbanisation récente, pour passer du rôle de limite urbaine à celui de voie de liaison Est-Ouest et apparaître comme un lieu où l'on observe l'impact intime et socialement crucial de la ville en construction sur la ville installée dans sa précarité. La compréhension de ce devenir et l'élaboration de quelques hypothèses raisonnables, même si la suite les contredit, sont indispensables à la construction d'un développement urbain maîtrisé.

RAPPEL DES TERMES DE REFERENCE RETENUS DANS L'ETUDE

Avec les réformes économiques de la fin des années 1980, Vientiane et Hanoi sont sorties de leur isolement pour entrer dans un cycle de transformations profondes dont témoignent les nombreux chantiers, tant au centre qu'en périphérie, qui répondent à l'intention politique clairement affichée de renforcer leur fonction métropolitaine. Les grands projets de voirie (percées et/ou aménagements), porteurs puissants d'une image de la modernité en Asie du Sud-Est, jouent un rôle essentiel dans l'affirmation d'un statut de métropole régionale et internationale. Sans compter qu'ils doivent répondre, souvent dans l'urgence, aux difficultés sans cesse accrues, dues à l'expansion des déplacements et à l'augmentation des taux d'équipement en véhicules à moteur (deux roues et automobiles). Or, les effets de la mise en œuvre de ces projets sur les tissus qu'ils traversent sont peu pris en considération. Pourtant ceux-ci, à l'arrière des grandes voies routières, subissent des transformations profondes. Même si les manifestations de ces mutations ne sont pas aussi spectaculaires que les constructions en étages qui s'élèvent aux abords immédiats des grandes voies urbaines, elles ne sont pas négligeables pour autant.

Le choix de ces capitales comme espaces de référence pour cette recherche se fonde sur leur appartenance à un milieu géographique comparable et sur un fort mouvement d'urbanisation extensive. Effectivement, ce sont deux villes sud-est asiatiques de régions rizicoles qui conquièrent leur espace sur des rizières et des lacs remblayés. Cette nécessité urbanistique ne peut être dissociée de l'implantation des infrastructures de voirie et réseaux divers (VRD). Cette dimension conditionne fortement les processus d'adaptation au site : extension, fondation, construction, appropriation. De plus, Vientiane et Hanoi traversent une période de transition économique (ouverture et internationalisation des économies) et, dans ce contexte, les bouleversements des mécanismes et des systèmes urbains associés aux situations considérées soulèvent une multitude d'interrogations de même ordre.

Pour cette étude, nous faisons l'hypothèse que le réseau de voirie structure l'organisation de la ville sur la longue durée et que, s'il ne porte pas nécessairement les fronts de l'urbanisation, il les conforte toujours. Aussi les transformations des tissus traversés par les grandes artères s'effectuent-elles fréquemment par la redéfinition des statuts, des fonctions et des usages des voies adjacentes.

Menée dans une démarche pluridisciplinaire (architecture, urbanisme, géographie), la recherche vise à comprendre les logiques, les dynamiques ainsi que les formes spatiales et sociales du déploiement urbain articulées sur le réseau de voirie : voies nouvellement percées et/ou aménagées et autres rues déjà existantes. Ainsi, l'objet principal de l'étude porte sur le renouvellement des structures spatiales à l'articulation entre la rue et le bâti, la planification et les usages, dans la confrontation d'expressions spatiales et sociales anciennes (transmission et reproduction de modèles fondateurs) et de la croissance accélérée du développement (introduction de modèles exogènes, projection, création, modelage de nouveaux espaces urbains). Sont également examinés les liens et les corrélations entre les projets de voirie, les dynamiques foncières et les recompositions architecturales, urbaines et socio-économiques (mobilités des populations et des activités).

Les principaux points d'ancrage commun de la démarche de recherche collective sont les suivants :

- analyse de quelques voies nouvellement percées ou aménagées qui ne repose pas exclusivement sur les seuls critères fonctionnels du réseau, mais sur le type d'urbanisation qu'elles supportent ;
- identification des relations entre les formes du développement urbain, les composantes architecturales et urbaines, les caractéristiques des populations en présence (actifs et résidents) et des activités en développement ;
- analyse critique des enjeux, des contraintes et des limites des grands projets.

REORIENTATION DE LA RECHERCHE

L'évaluation du rapport intermédiaire de notre programme par le comité scientifique et l'évolution de nos points de vue au fur et à mesure de l'avancement de l'étude, nous ont amenés à renforcer certains objectifs de cette recherche et à en réorienter d'autres.

Au moment où s'opère un processus d'urbanisation sans précédent en Asie du Sud-Est et, plus largement, en Asie orientale, là où précisément le fait urbain avait été mis en cause dans son existence même dans la seconde moitié du XX^e siècle, nos interrogations portent sur les transformations des configurations spatiales, aux différentes échelles d'appréhension de la ville.

La question des projets de voirie se charge de significations particulières à Vientiane comme à Hanoi où, au cours des dernières années, la mise en place et la consolidation de réseaux de VRD ont été un des premiers domaines d'intervention publique et une des actions principales, "le fer de lance", des politiques d'aide au développement, celles-ci étant marquées par le quasi-monopole du Japon. Ces acteurs ne sont pas sans savoir les effets commerciaux de ces aménagements à court, moyen et long termes : extension formidable de l'aire à urbaniser et potentiel conséquent de projets et investissements, modification des façons de se déplacer en ville caractérisées par l'essor des scooters, motos et voitures dont le Japon, avec la Chine pour les motocyclettes, est le premier exportateur.

Or ce réseau structure la ville sur la longue durée : les aménagements et les créations de sentiers et chemins, ruelles et rues, boulevards, périphériques et voies autoroutières font traces, s'impriment sur le territoire urbain pour en constituer la trame élémentaire. Ainsi, les transformations de celle-ci suscitent et confortent certaines modifications structurelles des configurations spatiales urbaines :

- modification des logiques, du sens – dans la double acception du terme, des significations et des directions – et des formes du développement urbain qui s'accrochent à ces voies ;
- plus-value foncière, modification des jeux et des enjeux du marché immobilier qui en sont la conséquence, dans un contexte d'émergence ;
- bouleversements culturels et sociaux associés à de nouvelles façons de vivre en ville, de construire et d'habiter.

C'est pourquoi notre attention ne se porte pas sur les seuls aménagements de voirie, mais encore sur l'ensemble des projets architecturaux et urbains qui participent des transformations de Vientiane et Hanoi, en tenant compte des comportements modestes et innombrables des résidents, et de ceux des promoteurs les mieux identifiables.

Si nos observations nous ont permis de saisir que la dimension marchande était un des éléments forts qui participait à la construction des rues et à la structuration des quartiers, notamment lorsqu'elle se manifeste dans la mouvance de marchés bien achalandés, elles nous ont également convaincus que cette capacité urbanisante ne pouvait se concrétiser que dans des situations spécifiques. C'est à la description et à l'analyse de celles-ci, à Vientiane comme à Hanoi, que nous nous sommes attachés.

Les recompositions urbaines sont marquées par la coexistence de projets à différentes échelles et par des phénomènes d'interactions entre ces projets nécessitant des interprétations complexes. Il s'agit donc de comprendre comment les opérations prennent sens à différentes échelles et se coproduisent. La différence d'échelle des projets (en termes d'investissements, d'acteurs, de réalisations, etc.) n'est pas une donnée nouvelle dans les modes de fabrication urbaine ; ce qui semble nouveau, c'est le grand écart qui existe désormais entre les échelles des opérations (travaux autofinancés) et les grands projets d'investisseurs privés, tel Ciputra à Hanoi.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous avons procédé comme suit :

- analyse des logiques et dynamiques à l'œuvre (jeux d'acteurs, organisation commerciale, etc.) à l'intérieur même de chaque ville ;

- aller retour entre les échelles d'analyse : échelle urbaine, échelle du quartier et de son architecture ;
- réalisation de planches graphiques commentées qui traversent l'ensemble du rapport pour rendre compte des analyses spatiales, le discours iconographique faisant écho à l'analyse discursive des phénomènes observés sans en être une simple illustration.

VIENTIANE :

I. Transformations du secteur Dongpalane

La rue commerçante crée le quartier

Première partie :

Caractéristiques des populations et des activités exercées dans la rue Dongpalane

1. Un quartier peuplé, jeune et connoté vietnamien

Dépeuplement de la mare au profit des villages voisins

Avec 12186 habitants en 1995 (cf. tableau 1), le quartier de Dongpalane – constitué des villages Nongchanh, Fai, Dongpalane Tha, Dongpalane Thong, Phonsinouane, Phonsavanh Neua - regroupait près d'un douzième de la population des « 100 villages » de Vientiane⁴. Au sein du quartier, les niveaux de population différaient beaucoup selon les villages. Ceux de la mare (Nongchanh, Dongpalane Tha) et de la zone développée autour de l'ancien lotissement de l'U.S. Aid dense (Phonsavanh Neua), étaient les plus peuplés (entre 2093 habitants et 2774 habitants). Dongpalane Thong, village le moins peuplé et le moins dense du secteur, ne comptait que 1240 habitants, soit moins de la moyenne des « 100 villages ». La présence de terrains rizicoles et maraîchers, de plantations arborées, de zones de mares et d'étangs marquait profondément le paysage. Avec respectivement 1944 et 1870 habitants, Phonsinouane et Fai se situaient en position intermédiaire, due à un contexte de groupement villageois maintenu. Le dernier, densifié et étendu, jouxte une urbanisation plus récente, aux formes architecturales et urbaines différenciées, notamment des villas.

La période récente offre un paysage radicalement différent de celui observé en 1995. L'heure est au dépeuplement des villages de la mare en raison de son aménagement en parc urbain⁵, à la densification du village Dongpalane Thong voisin, ce que confirment les données 2002 obtenues auprès des autorités villageoises et les résultats d'enquêtes. Selon les statistiques officielles, les autres villages (Phonsavanh Neua, Phonsinouane, Fai) ont connu une baisse sensible de leur population entre 1995 et 2002. Nos observations et visites de terrain nous inclinent à penser qu'elles seraient plutôt constantes, sinon en augmentation.

4. D'après les données du recensement de 1995, les « 100 villages » les plus urbanisés de Vientiane comptaient 154 481 habitants. Le terme « village » correspond ici à une entité administrative et politique. Ce sens se retrouvera constamment, sauf cas particulier chaque fois précisé, dans la suite de cette étude.

5. D'après les responsables laotiens et danois du projet de réaménagement de la mare 660 ménages, soit près de 4000 personnes, avaient été ou devaient être déplacées, respectivement 430 ménages de Nongchanh et 230 de Dongpalane Tha. Source : interview réalisée à la fin juillet 2002.

Tableau 1 : Population des villages du quartier Dongpalane en 1995 et 2002

Village	Population (1995)	Population (2002)
Nongchanh	2774	466
Dongpalane Tha	2093	1550*
Phonsavanh Neua	2265	1699
DongpalaneThong	1240	1518
Phonsinouane	1944	1792
Fai	1870	1788
Ensemble	12186	8813

Sources : recensement (1995) et autorités villageoises (2002)

* Note : Le dépeuplement de Dongpalane Tha était en cours lors de la collecte d'informations en 2002. Près de 700 autres personnes devaient déménager les mois suivants.

Jeunes adultes à Dongpalane, particulièrement au village Fai en 1995

En 1995, la composition par classe d'âge du quartier Dongpalane est similaire à celle des « 100 villages » (tableaux 2 et 3). Toutefois, les jeunes adultes (20-29 ans) y sont relativement plus nombreux, avec 2 points de différence qui résulte pour l'essentiel de la structure par âge du village Fai, où cette classe d'âge représente 39% de l'ensemble, soit 14 points de plus que la moyenne du quartier.

Tableau 2 : Composition par groupe d'âge de la population des 100 villages en 1995

Effectif total	Structure par âge en 1995 (en %)							
	0-4 ans	5-14 ans	15-19 ans	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60 ans et plus
154 481	9	22	13	23	14	8	5	6

Source : données du recensement (1995)

Tableau 3 : Composition par groupe d'âge de la population de Dongpalane par village en 1995

Village	Effectif total	Structure par âge en 1995 (en %)							
		0-4 ans	5-14 ans	15-19 ans	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	> 60 ans
Fai	2774	6	17	12	39	11	6	4	5
Nongchanh	2093	9	25	12	20	13	8	5	8
Dongpalane Tha	2265	11	23	11	25	15	6	5	4
Dongpalane Thong	1240	7	22	14	22	14	10	5	6
Phonsinouane	1944	10	23	13	23	15	8	5	3
Phonsavanh Neua	1870	10	21	13	24	13	9	5	5
% ensemble	12186	9	22	13	25	13	8	5	5

Source : données du recensement (1995)

On peut se demander si cette spécificité est due à la présence d'un grand nombre d'étudiants. Entre 1982 et 1985, l'Ecole supérieure du bâtiment et de l'architecture dans l'actuel immeuble de l'Institut de Recherches en Urbanisme forme par an 700 étudiants, originaires de la capitale comme des provinces. Lorsqu'ils ne sont pas accueillis par des membres de leur famille, ils sont hébergés dans des bâtiments existants transformés en foyers. Ces structures permettant à des étudiants de l'enseignement supérieur de se loger à moindre frais se sont-elles maintenues ?

La répartition par âge des habitants d'un village et son évolution dépend étroitement de la composition du parc de logements. Mille huit cent soixante dix personnes résident dans les 249 logements de Fai. Avec plus de 7 personnes en moyenne par logement, le taux de cohabitation est nettement supérieur aux autres villages du quartier (moins de 6 personnes en moyenne) et se situe en quatrième position des « 100 villages » après Donepamay, Sokpalouang et Phonpapao Thong. Parallèlement, ces logements sont moins spacieux : la surface du salon⁶, usuellement pièce principale du rez-de-chaussée, est supérieure à 40 mètres carrés dans 63 % des logements des 100 villages, 54 % à Fai. L'occupation de ces logements est donc relativement élevée. En revanche, les caractéristiques du statut d'occupation du logement sont similaires : 79 % de chefs de ménages sont propriétaires.

L'ensemble de ces informations et nos résultats d'enquêtes menées en 2002 (voir notamment l'interview réalisée dans le compartiment en bois à Fai) nous conduisent à penser que ces jeunes adultes, étudiants ou non, sont soit accueillis par leur famille au sens large, soit se regroupent et partagent les frais de leur installation à Vientiane.

Beaucoup de jeunes adultes, peu d'enfants en 2002

L'enquête⁷ met en évidence le ralentissement des naissances, le poids croissant des adultes et le vieillissement de la population du quartier (tableau 4)⁸. En revanche, on constate une stabilité de la part des jeunes âgés de 20 à 29 ans.

Tableau 4 : Composition par groupe d'âge de la population de Dongpalane en août 2002

Effectif total	Structure par âge en 2002 (en %)							
	0-4 ans	5-14 ans	15-19 ans	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60 ans et plus
1580	6	16	11	25	16	10	8	8

Source : enquête « activités-ménages » le long de la rue Dongpalane et dans les villages

La moitié des individus de notre échantillon âgés de 15 ans et plus sont nés à Vientiane (tableau 5). L'origine des migrants est très diversifiée, au niveau national surtout (la plupart des provinces sont représentées) mais aussi au niveau de la sous région (Vietnam, Chine, Thaïlande). Ceci est à mettre en relation avec l'histoire politique nationale de l'époque pré et post révolutionnaire : entre 1958 et 1973, à l'intérieur du pays, la guerre a déplacé le quart de la population (730 000 personnes) et a provoqué le départ à l'étranger de 12 % (414 000 personnes) ; le gouvernement communiste de la RDPLao a organisé entre 1975 et 1979 le retour de 550 000 personnes dans leurs provinces d'origine, malgré les difficultés de transport (Taillard, 1989). Néanmoins, près d'un quart des adultes âgés (plus de 50 ans) du quartier de Dongpalane est né à Vientiane, au plus tard dans les années 1950, la part signalée des natifs de la cité y est donc relativement importante.

6. Les données du recensement relatives à la taille des logements se limite à la surface du salon.

7. La méthodologie mise en œuvre est décrite dans la partie intitulée « Approches méthodologiques et travail de terrain » figurant en annexe.

8. Compte tenu de la faiblesse de notre échantillon, on peut difficilement aller plus loin dans l'analyse de nos résultats.

Tableau 5 : Part des individus de plus de 15 ans par groupe d'âge nés à Vientiane (août 2002)

	Natifs et non natifs par groupe d'âge (%)						Total
	15-19 ans	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60 et plus	
Natifs	74	61	46	40	27	21	50
Non natifs	26	39	54	60	73	79	50

Source : enquête « activités-ménages » (rue, villages, adresses des relevés architecturaux)

Au sein des 15 ans et plus nés à Vientiane (tableau 6), presque la moitié (47%) n'a jamais changé de domicile, ce qui est un signe probant d'une forte sédentarité au moins dans ce quartier.

Tableau 6 : Rue Dongpalane, part des individus de plus de 15 ans nés dans leur lieu actuel de résidence par groupe d'âge en août 2002

	Natifs et non natifs par groupe d'âge (%)						Total
	15-19 ans	20-29 ans	30-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60 ans et plus	
Natifs	71	57	34	18	7	8	47
Non natifs	29	43	66	82	93	92	53

Source : enquête « activités-ménages » le long de la rue Dongpalane

Note : ne sont considérés que les individus nés à Vientiane.

Le statut d'occupation du logement, la nationalité déclarée des populations : Dongpalane, quartier vietnamien

Dans la rue Dongpalane, le nombre total d'individus résidant aux 97 adresses tirées au sort, dont sept correspondent à un usage non résidentiel⁹, s'élève à 457 personnes. On recense 5 individus en moyenne par logement, situation comparables à celle des 100 villages en 1995.

Les deux-tiers des ménages sont propriétaires de leur logement (tableau 7). Cette situation est en deçà de la moyenne de celle des 4 districts urbains (Chanthabouly, Xaysettha, Sikottabong, Sisattanak : 77%), ce qui laisse supposer une diversité de peuplement relativement plus importante étant donné que l'accès au droit de propriété foncière et immobilière est strictement réservé aux personnes de nationalité laotienne.

Les logements locatifs privés, exclusivement des compartiments associant à l'usage résidentiel une activité économique se répartissent de façon homogène dans toute la rue (Pl. Dgpl-1A). Leurs locataires sont principalement des Vietnamiens et des Chinois. Certains locataires se déclarent Laotiens, situation inhabituelle dans une rue aussi commerçante. Pour être exhaustif, il faut signaler également que plus de 10 % des logements occupés gratuitement appartiennent à la famille ou sont parfois des logements de fonction des secteurs public ou privé (2%)¹⁰.

9. Ecoles, hôtel, entrepôts, cliniques (cf. tableau 10).

10. Nous avons rencontré un ménage bénéficiant d'un logement à l'étage du bureau des autorités villageoises de Dongpalane Thong.

Tableau 7 : Statut d'occupation du logement, rue Dongpalane en août 2002

Statut d'occupation	Effectifs en %
Propriétaire	67
Locataire	19
Logement de fonction (secteur public)	1
Logement de fonction (secteur privé)	1
Occupation à titre gratuit non fournie par l'employeur	9
Indéterminée	2
Ensemble	100

Source : enquête « activités-ménages » le long de la rue Dongpalane

Note : Dans ce tableau les adresses non résidentielles ne sont pas comptabilisées.

Si l'on s'en tient aux déclarations des chefs de ménages dont les trois quarts sont des hommes, les trois nationalités du quartier (laotienne, vietnamienne et chinoise) se distribuent sur l'ensemble de la rue (Pl. Dgpl-1B). Les Laotiens sont toutefois moins présents dans le secteur du temple de Dongpalane Tha, où les commerçants chinois et vietnamiens sont installés de longue date : ancien village et cimetière vietnamien aujourd'hui disparu. Près d'un tiers des individus ne se déclarent pas Laotiens (tableau 8). Ils sont principalement d'origine ou de nationalité vietnamienne avec 20% du total, correspondant aux deux tiers des étrangers. Les Chinois ou Laotiens d'origine chinoise ou sino-thai viennent en deuxième position, avec respectivement 9% et 28 %.

Tableau 8 : Nationalité des chefs de ménages par sexe en août 2002 (effectifs en %)

Nationalité	Homme	Femme	Ensemble
Lao	42	20	62
Vietnamienne	17	3	20
Lao-viet	2	0	2
Chinoise	8	3	12
Autres	4	0	4
Ensemble	74	26	100

Source : enquête « activités-ménages » le long de la rue Dongpalane

Note : Autres = sino-thai, cambodgienne, thalieng.

Ces chiffres doivent être considérés avec précaution. Lors du recensement (1995), ce quartier, particulièrement les villages de Nongchanh et Phonsavanh neua, et ceux de Sisaket, Khouluang, Haisok et Anou étaient déjà les quartiers de l'agglomération (189 villages) à plus forte population non laotienne : vietnamienne à Dongpalane et Sisaket, chinoise dans les secteurs à proximité du marché du soir et à l'ouest de la ville coloniale (tableau 9).

Tableau 9 : Villages où le taux d'étrangers représente au moins 10 % de la population dans l'agglomération de Vientiane en 1995

Village	Total des effectifs	Nationalité au recensement de 1995 en %			
		Laotienne	Vietnamienne	Chinoise	Autres
Khoualuang neua	1875	74,9	7,3	13,9	3,9
Nongchanh	2774	77,7	18,3	2,8	1,2
Haisok	1298	78,7	4,4	14,3	2,6
Anou	1305	79,5	5,1	13,9	1,5
Thongkhamkham tay	1533	85,5	8,5	4,6	1,4
Hatsady tay	1246	87,0	6,6	4,9	1,5
Sisaket	1414	87,1	10,6	1,4	0,9
Phonsavanh neua	2265	88,5	10,8	0,3	0,4
Mixay	1128	88,9	6,5	2,7	1,9
Khoualuang tay	2048	89,0	2,6	7,1	1,3
Dongpalane Thong	1240	89,1	9,4	1,4	0,1
Xiengheun	1411	89,4	7,3	0,5	2,8
Phiavat	911	89,4	8,8	0,9	0,9
Kaognot	994	90,0	8,0	0,8	1,2

Source : données du recensement (1995)

Notre connaissance des habitants de ces quartiers et la présence de signes d'appartenance à des traditions sino-vietnamiennes nous autorise à affirmer que, probablement pour éviter une forme de discrimination préjudiciable (scolarisation, accession à la propriété, etc.), certains de nos interlocuteurs ont choisi de se déclarer Laotiens.

2. Les activités exercées et leur renouvellement, révélatrices de son dynamisme

Le dynamisme économique de cette rue se traduit aussi bien par la nature et la diversité des activités exercées que par leur renouvellement rapide. Elles se répartissent en 46 % d'activités de service, 42 % d'activités commerciales, 12 % d'activités artisanales (détail tableau 10).

Plus d'une sur dix sont des activités de restauration répondant à la demande d'une clientèle diurne et nocturne dépassant celle du quartier. Les épiceries représentent également un dixième du total soit près d'un quart des commerces. Comme il est de coutume à Vientiane, chaque ménage s'approvisionne quotidiennement au marché ou dans les petits commerces, en produits courants et de première nécessité. Il s'agit typiquement d'une fréquentation de proximité. Toutefois, signalons l'importance de la supérette voisine de la pagode Dongpalane, la première de ce genre ouverte dès les années 1980, fréquentée par une population plus internationale, notamment occidentale, bien que ce type de commerce se retrouve désormais dans la partie ancienne de la ville¹¹.

11. Dans les rues Samsemthai et Setthathirath et depuis plus récemment, dans l'ensemble des quartiers urbanisés et/ou le long des principales voies.

Une clientèle plus large y vient à la recherche de marchandises ou de services plus spécifiques, parfois d'un coût élevé : motocyclettes¹², enseignement professionnel privé (école du Comcenter), informatique, soins dentaires ou pédiatriques ; mais aussi pour équiper son logement (rideaux, robinets, climatiseurs), donner à réparer son véhicule à deux roues et, plus récemment, fréquenter des salons de coiffure et de beauté. En 2003, lors de nos derniers passages, nous avons pu constater l'ouverture de quelques instituts de beauté, bijouteries, commerces de vêtements fabriqués en Thaïlande, d'une boutique de vélos tout terrain (VTT) de bonne qualité, reflétant notamment les changements de modes de vie d'une classe privilégiée pouvant consacrer une partie de son temps à des loisirs.

Ces nouvelles activités ne remettent pas en question la diversité de l'offre, remarquable en comparaison d'autres rues commerçantes du centre-ville ou des quartiers marchands telles que Samsemthaï, Setthathirath, la partie ancienne de la T2 desservant les marchés Thongkhamkham et le centre commercial chinois, plus spécialisées¹³ qui ont leur réputation et leur pratique.

De même, plusieurs activités sont parfois établies dans un même établissement : ainsi un salon de coiffure vend des boissons, un autre du liquide de refroidissement, une boutique propose à la fois des aquariums, des boissons, un service de réparation des deux roues et réalise également des travaux de soudure. Les activités secondaires, assez inattendues, pourraient être ici qualifiées d'« activités associées » au sens employé habituellement en agriculture pour parler de « culture associée ». Cette conjugaison d'activités traduit aussi la nécessité d'une complémentarité de l'offre pour assurer une rentabilité suffisante à l'établissement, situation qui n'est évidemment pas spécifique à la rue Dongpalane.

12. Depuis 2000, la vente de motocyclettes s'est largement répandue aux intersections des principales rues commerçantes, notamment à proximité des marchés : au carrefour du marché de Thongkhamkham (motos chinoises), plus récemment dans une des rues desservant le marché du That Louang, etc.

13. Le centre commercial chinois est bordé de commerces d'outillage, de pièces détachées ainsi que de pharmacies, notamment de gros ; la bijouterie est l'une des principales activités exercée dans la rue Samsemthai, etc.

Tableau 10 : Activités économiques exercées dans la rue Dongpalane en août 2002

Nature de l'activité	%
Epicerie	9.8
Glaces alimentaires	1.4
Riz, aliments pour volailles et charbon de bois ; Vente de charbon de bois	4.2
VCD à louer et jouets	1.4
Papeterie	1.4
Fleurs	1.4
Commerce de poissons et d'oiseaux	1.4
Bijoux de pacotille, vêtements, piercing	1.4
Climatiseur	4.2
Vitres	1.4
Rideaux	1.4
Robinets	1.4
Matériel électronique ; Câbles satellites et matériel électronique	4.2
Matériaux de construction et matériel électronique	1.4
Machines agricoles	1.4
Motos ; Vente de motos et garage ; Pièces détachées, motos et voitures	5.8
Réparation de motos ; Réparation de motos et vente de pièces détachées	5.8
Réparation de siège de motos et fabrication de clefs	1.4
Siège de motos et fauteuils	1.4
Atelier de soudure, commerce d'aquariums et de boissons, garage	1.4
Entreprise de construction et d'approvisionnement en eau potable	1.4
Agence de voyage	1.4
Entrepôt	1.4
Ecole professionnelle	1.4
Cours d'informatique et matériel informatique	2.8
Cabinet médical ; cabinet dentaire ; cabinet pédiatrique	5.6
Pharmacie	2.8
Couture	4.2
Salon de coiffure	2.8
Salon de coiffure et de beauté ; Coiffure et vente de boissons ; Coiffure et vente de liquide de refroidissement	4.2
Photographie et /ou reprographie	2.8
Hôtel	1.4
Restaurant	5.8
Gargote (plats cuisinés et boissons) ; Boissons et épicerie	4.2
Gargote (plats cuisinés), boissons et réparation de voitures	2.8
Couture, vente de boissons et de plats cuisinés	1.4
Total	100.0

Source : enquête « activités-ménages » le long de la rue Dongpalane

Note : Ce tableau renvoie à un tiers des activités exercées.

Le marché Dongpalane, un marché de quartier bien achalandé ¹⁴

Des interviews réalisées en août 2001¹⁵ auprès d'un tiers de l'ensemble des marchands de Dongpalane (20/60 étals) nous renseignent sur les activités et les caractéristiques des populations qui les exercent : durée d'occupation de l'activité, lieux de naissance et de résidence du commerçant, etc. Ce marché fixe est similaire aux autres marchés de quartiers de Vientiane : il constitue un point relativement fort de l'offre de produits frais - notamment en fruits, légumes, condiments, herbes alimentaires -, et autres denrées (céréales, épicerie). Il accueille aussi quelques commerces de vêtements et de chaussures et des services de restauration, de couture, coiffure. L'activité est essentiellement féminine (90%) et celles exercées par les rares hommes se limitent à la vente de boissons (café notamment) ou de plats cuisinés.

Les commerçants, majoritairement laotiens mais aussi vietnamiens ou d'origine vietnamienne (20 % de l'échantillon) ou encore sino-thai (5 %), sont installés depuis longtemps (tableau 11) : une petite moitié depuis plus de 11 ans, plus d'un tiers de 3 à 10 ans pour seulement un cinquième depuis un an ou deux ans.

Tableau 11 : Durée d'occupation de l'activité au marché Dongpalane en août 2001

Durée d'occupation de l'activité en %					
Un à 2 ans	3 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	16 à 20 ans	Plus de 20 ans
20	5	30	25	10	10

Source : enquête « Mobilités spatiales des marchands à Vientiane »

Nous en déduisons que les affaires y sont relativement lucratives, certainement en raison de l'absence d'une forte concurrence commerciale et par voie de conséquence de l'aire d'attraction du marché dépassant celle du quartier. Cette activité marchande est symbiotique aux marchés Khouadinh (diurne et marché de l'aube de produits frais en provenance de la préfecture) où les commerçants vont s'approvisionner, particulièrement en fruits et légumes.

Dans 70% des cas, les marchands résident à proximité de leur lieu de travail (Dongpalane Tha, Dongpalane Thong, Fai, Nongchanh). Les autres viennent du village résidentiel périphérique de Saphanthong (20 %) ou - plus rarement (10 %) - de plus loin. Ils doivent parcourir alors 3 à 5 kilomètres pour se rendre de leur domicile au marché. La moitié des marchands est originaire de Vientiane ou de sa province, l'autre moitié de quatre provinces du pays (Louang Prabang, Savannakhet, Champassak, Khammouane et Sayaboury) et du Vietnam (5%). Un tiers, qui représente 70% des natifs de Vientiane et de sa province, est né dans le quartier. Les 30 % restants sont originaires d'un village ancien du centre-ville (That Kao), de la périphérie nord-est du quartier (Saphanthong), ou du district de Thoulakhom (province de Vientiane). Ce sont là des caractéristiques de vie villageoise marquée par un fort ancrage territorial.

14. La restructuration du secteur du marché est abordée dans la partie traitant des processus en cours.

15. Dans le cadre du programme de coopération IRD-Université Nationale du Laos - ministère des Communications, Transports, Postes et de la Construction, intitulé « Mobilités des populations et recompositions urbaines à Vientiane », une enquête a été menée dans 17 marchés de Vientiane en 2001.

Deuxième partie :

Composition et recomposition du front bâti

Longue de 1400 mètres, la rue Dongpalane est située à 900-950 mètres des rives du Mékong. Son tracé incurvé, orienté nord-ouest/sud-est puis s'infléchissant vers le sud, suit la courbe du fleuve et, en conséquence, celle du maillage des voies anciennes qui lui est parallèle.

Elle s'étend à la première périphérie de l'ancienne ville *intra muros*, le centre ville actuel, et fait désormais partie intégrante de l'ensemble urbanisé, à laquelle elle est rattachée par deux axes fondateurs de l'espace urbain pré-colonial et colonial :

- au sud-ouest du secteur Dongpalane, le boulevard de Khouvieng, puis celui de Khounboulom qui le prolonge. Cette route circulaire sur digue (5,10 km) a été construite, au temps de la colonisation, sur les assises de la première enceinte urbaine datée du XVI^e siècle, puis aménagée en boulevard à la fin des années 1990 ;
- au nord-ouest, la rue de Mahosot/Nongbone, route primitive qui reliait le palais royal au That Luang, déjà représentée sur le plan de 1895-98.

La rue Dongpalane structure un secteur d'une superficie de 90 hectares qui est délimité par ces deux axes et par deux voies aménagées dans le cadre des grands projets urbains mis en œuvre depuis quelques années. Celles-ci opèrent temporairement comme des ruptures et, à terme, des invites à urbaniser de part et d'autre de leurs emprises :

- au nord-est du secteur, la rue Cosco qui s'étend sur 1,65 km entre les rues Phonthan et Nongbone (1,5 km). Elle a été percée en 2000 sur la base de sentiers existants ; elle marque une rupture franche dans un tissu urbain à dominante agricole ;
- au sud-est, la rue Phonthan et, dans son prolongement, celle de Dongpalane jusqu'au boulevard de Khouvieng ; ce dernier segment a été aménagé sur une longueur de 350 m à la fin des années 90.

La rue de Dongpalane fait partie du réseau secondaire de voirie ; elle est branchée sur le réseau primaire par l'avenue Lane Xang et, dans son prolongement, la nationale 13 qui dessert le sud du pays, et par la rue Phonthan qui rejoint la route transversale numéro 4 menant au pont de l'Amitié et, sur l'autre rive du Mékong, à la Thaïlande. Elle est le résultat de la tendance qui, dès le milieu du XX^e siècle, pousse la ville à investir d'autres espaces au nord-est des rives du fleuve. Les témoignages concordent pour dire qu'avant les années 60, on ne voyait sur le site du quartier qu'elle a généré qu'un chemin de terre dont on relève le tracé, sinueux et discontinu, sur les anciennes cartes. Il desservait une zone de forêt et de plantations arborées (*dong*, espace arboré, forêt ; *palane*, forêt de lataniers), de rizières et de cultures, ainsi qu'une des principales mares du système hydraulique de Vientiane, Nongchanh. Son cheminement, hors d'eau, suivait les parties constamment exondées du relief¹⁶. Il n'y avait là que des maisons traditionnelles, en bois et sur pilotis, composant les éléments d'un habitat villageois organisé autour de sa pagode, en limite des terrains agricoles ou piscicoles, alors exploités par une population paysanne bien implantée.

16. Le quartier de Dongpalane est localisé sur deux collines alluviales sises au-dessus de la cote 170 mètres ce qui le met au-dessus des plus hautes crues connues du Mékong.

Le premier village, *ban Fai*, mentionné sur le plan de 1920, n'était au commencement qu'un lieu-dit situé sur une colline témoin d'une ancienne île du Mékong, au temps où ce fleuve avait un débit plus conséquent que celui d'aujourd'hui. L'urbanisation récente de ce site proche de la Vientiane coloniale n'est pas fortuite. Il a dû d'abord s'accommoder de sa morphologie. Ce n'est qu'après des années d'une occupation changeante que la rue du même nom, et désormais marchande, qui le traverse a acquis son épaisseur, au caractère urbain consolidé, qui permet de la considérer comme l'arête maîtresse d'un nouveau quartier. L'histoire est simple de l'urbanisation de ce secteur *extra muros* mais néanmoins central de Vientiane. Elle a commencé par une progression linéaire très ordinaire, en totale cohérence avec les prémices de ses premières implantations.

Un second village, *ban Dongpalane* alors appelé *ban Fai sud*, apparaît sur le plan de 1939. A la fin des années 1930, la construction du marché du matin (*talat Sao*), remplaçant l'ancien marché situé à Namphou, avait déjà été à l'origine d'un mouvement d'urbanisation de l'extrémité occidentale de la rue Dongpalane. Les activités marchandes y ont suscité l'installation sur la mare de Nongchanh et à proximité du marché, d'une population émigrante d'origine vietnamienne. Puis, de 1960 à 1970, des migrants ruraux laotiens s'installèrent dans le même secteur, les plus aisés investissant les espaces situés au sud de la rue.

En 1958, un camp américain a été construit à l'entrée est de la rue, dans l'actuel village Phonsavanh Neua. Son établissement est à l'origine du développement de nouvelles activités diurnes et nocturnes ; le secteur devient un des principaux quartiers "chauds" et animés de la ville, lequel participe du mouvement d'urbanisation avec création de logements pour une nouvelle population active (employés des services d'accompagnement de la clientèle nocturne entre autres).

Dès la fin des années 1960, l'apparition d'équipements : marché de Dongpalane en 1965, cinéma et autres réalisations immobilières, dont l'actuel Institut de Recherches Urbaines alors conçu pour être un Institut de massage, en renforce le caractère urbain. La rue prend progressivement une allure marchande avec la construction des premiers compartiments en dur susceptibles d'accueillir des activités de caractère commercial en rez-de-chaussée.

Suit une période de régression de 1975 à la seconde moitié des années 80. Au début des années 90, avec l'ouverture à une économie de marché relançant l'urbanisation, elle s'impose comme rue marchande dans sa forme et sa fonction, participant ainsi à la structuration de l'ensemble du secteur qu'elle articule.

Un renversement de tendance du mouvement d'urbanisation s'est enclenché depuis le début des années 2000. Son observation justifie dès lors qu'on étudie cette rue et ce secteur.

En quarante ans elle s'est progressivement affirmée comme axe structurant du secteur qui porte désormais son nom tout en conservant l'identité de ses différents quartiers. Bien que ceux-ci soient habités par des populations d'origine différente et caractérisés par des formes architecturales et urbaines propres, ils n'en constituent pas moins un ensemble cohérent, bien équipé et intégré à la ville, où les structures bâties font pleinement partie de l'écosystème, élément patrimonial majeur de Vientiane, ville végétale.

Or, depuis les années 2000, impulsée par la spéculation foncière et les enjeux du marché, on assiste à une reconfiguration radicale du secteur induite par de nouveaux modes de fabriquer la ville, cela au détriment d'une politique urbaine d'ensemble qui prendrait en compte le fonds culturel local. La mise en œuvre de grands projets urbains, aux desseins souvent obscurs, se traduit par l'effacement des structures spatiales existantes, soit à court terme, c'est le cas pour celui de Nongchanh, soit plus progressif et insidieux en éliminant notamment leurs dimensions arborées et naturelles, *dong* et *palane*. Dans ce contexte, la rue commerçante, pourtant toujours plus active, ne participe plus directement de la structuration du secteur dont les aménagements sont imposés et déterminés par les grands projets. Le temps des transformations de son front bâti semble comme suspendu, en attente de l'accomplissement des recompositions du quartier. Tout laisse présager, qu'à terme, la rue connaîtra un renouveau dans son développement, dont on ne peut que présumer des modes, des formes et des acteurs qui entrерont alors en jeu.

Ce renversement de tendance, qui n'est pas spécifique à Dongpalane, revêt ici un intérêt plus aigu du fait de sa situation centrale. C'est un des quartiers les plus dynamiques de la ville ; la pression foncière y est forte et les investissements significatifs aux dimensions de Vientiane, capitale de guère plus de 350 000 habitants agglomérés : les projets sont nombreux, de grande envergure et leur mise en œuvre, rapide. De plus, les transformations en cours ont un impact déterminant sur le paysage

urbain car elles éradiquent la zone humide de Nongchanh qui, entre Khouvieng et Dongpalane, sur une profondeur de 250 m, marquait une transition, à la fois sensible et fragile, entre l'ancienne ville coloniale et les espaces villageois progressivement urbanisés.

L'analyse devrait nous aider à saisir, décrire et comprendre les répercussions à court et à moyen terme de ce bouleversement structurel très lié à l'urbanisme de projets, infligé à la composition urbaine construite et inscrite dans le site par l'histoire de la rue et du secteur Dongpalane.

Dans cette perspective, une première partie traite des caractéristiques actuelles des populations et des activités. La seconde partie analyse les processus formation et de transformation du front bâti de la Dongpalane, appréhendée dans sa qualité présente de rue commerçante structurante d'un ensemble urbain. Un chapitre plus historique visera à comprendre comment la rue en est venue à créer le quartier avant d'en identifier les ensembles architecturaux et urbains qui le singularisent par les événements et le détail de leur enchaînement, et les grandes recompositions en cours. Celles-ci sont notamment appréhendées à partir de deux études de quartiers particulièrement sensibles.

On a choisi de mener cette étude à un moment charnière de l'histoire du quartier, une période de transition et, on en fait l'hypothèse, de rupture, ce qui confère un statut particulier aux observations consignées. Si on relève et analyse les transformations formelles des structures spatiales, dans leur articulation entre formes architecturales, urbaines et écosystème, c'est pour en comprendre les causes, les dynamiques et les enjeux, et proposer un point de vue prospectif pour le développement.

Si le *corpus* de documents iconographiques et d'autres témoignages permettent de retracer l'histoire de Vientiane sur une période d'un siècle et d'analyser avec précision les processus de formation de la rue et du quartier, l'étude des phénomènes contemporains ne peut pas présenter le même niveau de validité. En effet, les recompositions observées s'inscrivent en rupture par rapport aux formations et aux dynamiques antérieures, elles nous privent d'une séquence essentielle de temps : on est dans un présent sans passé ou, du moins, en rupture avec son passé, ce qui ne facilite pas la conduite d'une réflexion prospective.

Dès lors c'est un détour, l'observation et la connaissance de ce qui se passe ailleurs, notamment dans les autres villes d'Asie du Sud-Est, parmi lesquelles Hanoi, qui permettra un certain recul et apportera des éléments de référence et de comparaison, nourrissant la réflexion.

1. Prédominance de rangées de compartiments

La façade de la rue Dongpalane est composée d'une majorité de constructions de type compartiment, ou du moins identifiées comme tels du fait de leur incontestable homologie des formes : alignements d'un bâti aux façades à étages tramées d'unités architecturales étroites et juxtaposées ; et de leur usage mixte : rangées de boutiques en rez-de-chaussée, logements aux étages. La quasi totalité des rez-de-chaussée est occupée par des commerces, généreusement ouverts, voire débordants sur le trottoir et la chaussée : extensions fixes ou temporaires, marchands ambulants, etc. Services, commerces, ateliers d'entretien et de réparation, artisans divers se partagent la rue ; de nombreux artisans se rencontrent également en retrait, dans les ruelles qui en partent. Les étages sont dévolus aux fonctions de résidence, notamment pour ceux qui exercent leurs activités sur la Dongpalane. Les arrière-boutiques ont fréquemment une fonction mixte de résidence et d'entrepôt. Ainsi, au début des années 2000, la rue Dongpalane, du moins sur la portion considérée, est-elle incontestablement commerçante.

Sous cette apparente impression d'homologie, une observation plus fine permet d'identifier plusieurs types de compartiment de périodes différentes qui correspondent à des projets architecturaux singuliers ; ceux-ci sont caractérisés par des plans, des modes de groupement des unités de bâti, des échelles de projet, des compositions de façade, des références stylistiques et ornementales, des découpages parcellaires particuliers. L'étude typo-morphologique du front bâti montre que ces compartiments sont regroupés, par type, en certains points de la rue et constituent, de ce fait, des ensembles architecturaux et urbains homogènes. On en observe quatre types principaux (Pl. Dgpl-08&09) :

- des compartiments de bois (R+1), réalisés au cours des années 60, qui correspondent à des rangées de deux, trois, voire quatre unités. Conçus en matériaux légers, ils ont été progressivement démolis au cours du processus d'urbanisation et de consolidation de la rue, pour être

remplacés par des bâtiments en dur. Seuls quelques ensembles perdurent au niveau de *ban Fai*, mais il semble qu'ils soient voués à une disparition rapide, plusieurs ayant déjà été détruits entre 2000 et 2003 ;

- une première génération de “compartiments modernes” en dur dont les permis de construire datent du début des années 70 qui demeurent significativement représentées. Conçues sur deux niveaux (R+1), les unités de bâti ont presque toutes été surélevées d'un ou deux étages, par suite d'interventions individuelles, avec notamment des aménagements plus ou moins pérennes de toitures en terrasse. Regroupés en rangées pouvant comporter jusqu'à 19 trames, ces ensembles architecturaux et urbains sont d'une dimension significative à l'échelle de la rue. Ils sont concentrés à son extrémité occidentale, à proximité des deux principaux marchés de Vientiane, *talat Sao* et *Khuadin*, et en sa partie médiane, à l'entour du marché de *Dongpalane* ;

- une deuxième génération de compartiments en dur, construite au cours des années 90, après une interruption de presque quinze années dans le processus d'urbanisation de la rue (1975-1990). Il s'agit de bâtiments de type R+2, s'élevant à R+3 au cours de la seconde moitié de la décennie, dont l'architecture est caractérisée par un travail sur la volumétrie (“écrire les volumes” ne conviendrait-il pas mieux ?) et l'épaisseur des façades, la mixité des références stylistiques et l'utilisation de nouveaux matériaux tels que carrelages et céramiques. Les ensembles architecturaux sont plus modestes, traduisant la multiplicité et la singularité des projets et investissements individuels des promoteurs. Ils sont répartis tout au long de la rue, entre les rangées existantes, en lieu et place de constructions en matériaux légers, et dans les espaces encore non bâtis. Ils sont sur le point de constituer une ligne de façade en continu ;

- enfin, les derniers compartiments, peu nombreux, projetés entre 2000 et 2003, sont majoritairement de type R+3. Ils sont regroupés en trois secteurs sensibles – *ban Fai*, le marché *Dongpalane* et le segment compris entre *Phonthan* et *Khouvieng* – et sont l'expression des recompositions massives à l'œuvre à l'arrière de la façade sur rue.

Ces bandes de compartiments sont irrégulièrement interrompues par des éléments singuliers de l'espace urbain dont :

- quelques autres constructions à usages commerciaux : les halles commerciales du marché *Dongpalane* appartenant à un particulier, un petit centre commercial nouvellement construit, des échoppes et autres constructions adventices ;

- des équipements publics et religieux – deux pagodes, *vat Fai* et *vat Dongpalane*, le ministère du Commerce et de l'Industrie, l'Institut de recherche urbaine ;

- d'autres typologies architecturales mineures en nombre et en superficie à l'échelle de la rue : quelques habitations de plain pied et sur pilotis (maisons en bois, villas sur parcelle, maisonnette sur voie ou maison de ville, villa-compartiment, etc.), un hôtel, une usine, des hangars et nombreux petits ateliers artisanaux, notamment sur la partie comprise entre *Phonthan* et *Khouvieng* ;

- ainsi que des « dents creuses » de la façade qui correspondent à des terrains en friche.

L'analyse de ces différents ensembles architecturaux, de leur répartition le long de la rue, de leur situation en regard des structures spatiales situées à l'arrière de la façade et des contraintes topographiques du site, permet de comprendre les grandes étapes et les logiques de formation de la rue commerçante.

La *Dongpalane* apparaît pour la première fois dans sa configuration définitive sur les plans dessinés au début des années 1960 ; elle supprime un ancien chemin, plus esquissé que tracé, qui desservait alors les groupements villageois de *ban Fai* et *ban Dongpalane*, leurs terrains agricoles et, à son extrémité orientale, le camp américain. Les archives (plans et permis de construire) indiquent qu'elle était principalement bordée de petites constructions en matériaux légers et éphémères, s'égrenant en bordure de chaussée (maisons sur pilotis, bars, épiceries et échoppes) qui, détruites au fil des années, ont été remplacées par des compartiments en dur. Elles sont cependant nombreuses à avoir perduré jusqu'aux années 90, décennie où se joua une nouvelle phase de construction et de consolidation de la rue dans ses fonctions et ses allures marchandes.

Au début des années 70, les premières bandes de compartiments en dur, qui amorcent le début du processus d'urbanisation, sont réalisées en terrains situés au-dessus de la cote 170¹⁷, et dans la mouvance rapprochée des marchés. À l'extrémité occidentale de Dongpalane, dans le prolongement du quartier structuré par les marchés du matin et de Khuadin, une rangée quasi continue de compartiments s'étend sur environ 200/250 mètres, au droit de la zone humide de Nongchanh qui, alors non bâtie, n'a pas fait obstacle à sa construction. Tous les permis de construire retrouvés pour cette période concernent ce côté de la rue, il n'y en a aucun au droit du village de *ban Fai*. Le même phénomène peut s'observer sur un espace concédé de l'autre côté de la rue, en bordure d'un cimetière chrétien franco-vietnamien désaffecté depuis. Simultanément, dans une distribution discontinue, plusieurs tronçons de la rue sont ainsi investis à proximité du marché de Dongpalane ouvert en 1965. Il faut également constater que ces segments urbanisés de la rue correspondent à l'existence de regroupements de populations d'origine étrangère, Vietnamiens toujours présents et très entreprenants, et Etats-uniens.

Entre ces deux segments d'urbanisation consolidée, sur pentes érodables et zones inondables, donc malaisément constructibles, qui ne seront remblayées et stabilisées que lors de la construction définitive de la route et l'aménagement du canal *hong Ké*, les terrains ont conservé un bâti sur pilotis adapté au site et aux façons de vivre des riverains d'alors. Cette conjoncture a été accentuée par la présence de structures villageoises, par leur capacité à conserver leur mode de vie et d'habiter, et à préserver les accès sur la rue, se constituant ainsi un capital foncier monnayable à terme.

Pendant une période de 15 ans (1975-1990), cette situation s'est maintenue, sans changement notable de la part des populations de la rue, mais avec l'installation de quelques équipements publics dont l'école d'architecture. En cette période de régression urbaine au cours de laquelle la ville a perdu près d'un tiers de sa population, les bâtiments ont été récupérés par l'Etat ; nombre de commerces ont fermé, certains ont été aménagés en coopératives afin d'assurer l'approvisionnement des citoyens. En 1979, la création de l'Ecole supérieure du bâtiment et de l'architecture (initialement Ecole supérieure des techniciens du bâtiment) dans l'actuel immeuble de l'IRU a cependant été un facteur dynamisant. Entre 1982 et 1985, l'école accueillait 700 étudiants par an, originaires de la capitale comme des provinces. Lorsqu'ils n'étaient pas logés par des membres de leur famille, ils étaient hébergés dans des bâtiments existants, transformés en foyers, dans les villages Phonesinouan, Phonsavanh et Dongpalane. De nouveaux travaux d'aménagement ont été menés au début des années 80 - amélioration du revêtement bitumineux -, puis en 1990 - élargissement de la voie et reprise de la chaussée.

Si l'urbanisation reprend après les réformes économiques de 1986, elle n'est effective qu'au cours des années 90. Cette décennie correspond à une nouvelle phase significative de la formation de la rue commerçante : la conquête de la quasi totalité des espaces bordiers par une seconde génération de compartiments en dur. Ceux-ci investissent les terres dernièrement gagnées sur la zone humide et les espaces compris entre les segments bâtis existants ; ils sont également construits en lieu et place des constructions en matériaux légers qui ont été nombreuses à se maintenir jusqu'alors. Si à la fin des années 90, lors de nos premières observations, la rue comportait encore quelques " dents creuses ", l'impression générale était celle d'une façade commerçante, peut-être hétérogène et constituée de bric et de broc, mais présentant un front bâti continu.

Devant *ban Fai*, les structures villageoises et les constructions en matériaux légers demeurent bien représentées jusqu'à la fin de la décennie, bien que de nouveaux compartiments trouvent leur place à côté des premiers, participant à la construction d'une façade marchande. Si la présence des premières constructions commerciales est ancienne¹⁸, la transformation du chemin villageois en rue commerçante a été progressive. Outre les espaces religieux des pagodes qui demeurent inchangés, le village a incontestablement été un des principaux noyaux de résistance. En témoigne la grande mixité

17. Il suffit de superposer les courbes de niveau et le plan de situation des compartiments de la première génération pour constater qu'ils ont été construits sur des zones exondées, alors que les espaces en creux n'ont été occupés par des constructions de plain pied que plus tardivement, après les travaux de remblaiement réalisés avec les aménagements de la rue et du canal Hong Ké.

18. Les premiers compartiments de bois et échoppes sont représentés sur les plans de 60. Alors étroitement articulé aux deux grands marchés de *talat Sao* et *Khuadin*, le quartier connaissait un fort dynamisme économique, très visible du côté de Nongchanh avec la construction de grandes rangées de compartiments et l'installation de population sur la mare, qui ne s'est jusqu'alors pas démenti.

des éléments constitutifs de la façade, tant dans les types architecturaux en présence – quelques compartiments de bois, témoins d'une phase antérieure d'urbanisation, des compartiments années 70, 90 et 2000 – que dans l'échelle des projets. La façade ne comporte pas de grands ensembles architecturaux, comme les rangées de compartiments construites au début des années 70 du côté de Nongchanh, mais des unités de bâti plus petites qui semblent mieux correspondre à des interventions individuelles des habitants de *ban Fai*. Les projets ont été conçus et réalisés très progressivement, au gré d'opérations de remembrement et de densification des parcelles villageoises et de l'investissement des habitants dans les activités commerciales. Il est probable qu'ils ont commencé à construire des échoppes, puis des compartiments de bois, pour tirer au moindre coût quelques profits du développement commercial de la rue et du quartier, leur activité principale restant, jusqu'à il y a peu, l'agriculture. Pour différentes raisons, que nous évoquerons dans l'étude de cas consacrée à *ban Fai*, on constate que les résistances villageoises sont désormais vaines ou terminées, que les compartiments ont eu raison du bâti existant, et que l'ensemble villageois tend à se paupériser, à se dégrader pour rapidement disparaître dans l'indifférence générale.

Le processus a été différent à la hauteur du *vat* et du village de Dongpalane¹⁹. Un regroupement d'habitations est représenté dès le début des années 60. Il s'organise autour de la pagode fondée en 1967 et connaît une croissance significative qui n'est pas sans rapport avec la proximité du camp américain – apports de population, opportunités d'emplois, etc. Ainsi, l'ancrage villageois est ici plus récent qu'à *ban Fai*, mentionné sur le plan de 1920 et dont le *vat* est visible sur la photographie aérienne de 1954. De plus, le développement du village Dongpalane semble plus devoir à la présence d'une population d'origine étrangère qu'à d'anciennes structures villageoises lao. Cette conjoncture à laquelle vient s'ajouter la montée en puissance du marché Dongpalane, après sa réouverture en 1985 qui a dynamisé le segment médian de la rue, à l'image de ce qui avait pu se passer à son extrémité occidentale quelques années auparavant, explique que la rue se soit constituée sous une forme marchande, sans résistance, au cours des années 90.

A la fin des années 90, la Dongpalane affiche pour la première fois, sur l'ensemble de son tracé, les caractéristiques architecturales, urbaines et fonctionnelles d'une rue commerçante telles qu'on les rencontre dans cette région de l'Asie. De nouveaux travaux, commencés en 1996 et achevés en 2000, viennent conforter son statut à l'échelle urbaine²⁰ : reprise des fondations et re-calibrage de la voie, drainage, réseaux d'alimentation en eau potable, revêtement de la chaussée par une bicouche d'enrobé de bitume, aménagement des trottoirs, mise en place de systèmes de signalisation (marquages au sol et feux de signalisation), conception d'un éclairage public.

En 2000, le relevé des transformations opérées sur le bâti confirme son dynamisme qui se traduit par une adaptation et un renouvellement continu de ses formes soumises aux exigences économiques du moment, dont une fonctionnalité performante et une image de modernité valorisante²¹. Ainsi les compartiments de la première génération, implantés en bord de rue, composés de trames régulières de 4 mètres de large et de 16 mètres de profondeur, sont bâtis sur des parcelles qui s'étendent sur une profondeur de 35 à 40 mètres. Ils ont été modifiés à différentes reprises par densification à l'arrière du bâti d'origine, processus classique d'occupation maximale de la parcelle. Ces actions sont projetées au gré des besoins et des opportunités. Elles émanent d'initiatives individuelles sans qu'il y ait de projet global à l'échelle de l'ensemble architectural. Dès lors, la ligne de fond de parcelle présente un tracé irrégulier.

On note aussi l'ajout d'un ou deux étages supplémentaires sur l'emprise totale du bâtiment ou d'une construction indépendante sur la toiture pouvant ouvrir sur l'intimité d'une terrasse agrémentée

19. A partir de 1990, le ban Dongpalane a été divisé en deux villages administratifs distincts : ban Dongpalane Tha du côté de la zone humide et ban Dongpalane Thong, de l'autre côté de la rue.

20. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du SDAU de 1991 qui propose la restructuration du réseau de voirie pour faciliter les transports urbains, pour desservir les nouvelles zones d'extension, prévoyant l'élargissement et le redressement de tracés ainsi que la création de nouveaux tronçons pour une longueur dépassant les 60 kilomètres, et du projet des sept routes qui s'inscrit en grande partie dans le périmètre du SDAU. Deux opérations concernent directement le secteur d'étude : la route n° 6, de Saylom-Dongpalane à Phonthan, d'une longueur de 3,750 km, comprend deux petites transversales (Dongpalane et Cosco) et une pénétrante (Phonthan) ; la route n° 7, de Wat Sop- Done Pamay au Phonthan, d'une longueur de 5,51 km ; cf. carte Asies nouvelles, p. 228.

21. A l'image de ce qui s'est fait sur la berge où, en quelques années, la composition urbaine de la façade sur le Mékong et ses principaux bâtiments anciens (compartiments et édifices coloniaux telle la Trésorerie) qui faisaient partie du patrimoine de Vientiane ont été démolis. Si les caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères de la rue Dongpalane diffèrent de celles de la berge, on remarque le remplacement systématique des compartiments en bois d'origine.

de plantes en pots. Chaque trame de bâti d'un même ensemble architectural ayant été modifié indépendamment des unités voisines, la ligne de toiture présente un profil découpé. On observe également les recompositions des façades par modification des ouvertures, réfection des peintures, construction d'une nouvelle façade en avant de la première, etc. En travaillant sur ces détails de composition et par reprise, interprétation et appropriation de nouvelles figures, on identifie des sous-ensembles architecturaux cohérents à l'intérieur même des rangées de compartiments.

Pendant le temps qu'a pris cette étude on aurait pu s'attendre à des transformations rapides et importantes des façades, par densification et verticalisation des constructions en place, comme pouvaient le laisser présager les fers à béton et autres structures en attente de travaux qui habillaient les bâtiments de toutes parts : en toiture, en pignons et en façade, en vue d'une appropriation programmée des trottoirs – mise en place de superstructures d'abord temporaires qui sont progressivement consolidées, jusqu'à devenir fixes. Les derniers travaux de voirie – aménagements de la Dongpalane et percée de la T2 –, le dynamisme commercial de la rue – ouverture et renouvellement des boutiques – et la perspective du projet urbain de *Nongchanh* semblaient conforter le processus : verticalisation, densification et renouvellement des constructions existantes.

2. 2000 – 2003 : des transformations localisées de la façade urbaine

Mais en réalité on note peu de modifications sur Dongpalane, juste quelques nouveaux projets concentrés en des points singuliers qui correspondent à des recompositions réalisées ou programmées à l'arrière du front bâti. Ce sont de véritables indices de recompositions à venir ou à l'œuvre à l'intérieur des tissus qui confirment le dynamisme de certains secteurs²².

Trois segments du front bâti sont directement concernés : devant *ban Fai*, au niveau du marché Dongpalane et de chaque côté du segment de rue compris entre Phonthan et Khouvieng.

Les projets réalisés depuis le début des années 2000 ou en cours sont :

- agrandissement du marché : deux grandes halles en style néo-laotien, terminées mais non encore opérationnelles à l'automne 2003, à l'arrière de l'ancien marché encore en place et en activité, sur un terrain vierge en 2002 ;
- projet de reconstruction du marché actuel pour l'instant en attente ;
- à proximité du marché, plusieurs ensembles de compartiments dont le principal promoteur est le propriétaire du marché ;
- de petites unités de compartiments devant *ban Fai* ;
- des renouvellements des deux façades entre la rue Phonthan et le boulevard Khouvieng, à proximité du Centre de formation aux métiers de l'informatique, des affaires internationales et de la comptabilité (Comcenter) qui est un des marqueurs de l'ouverture régionale et internationale que l'on retrouve à Vientiane et à Hanoi (compartiments de 4 et 7 trames, villas).

Ce sont là des projets qui s'inscrivent dans la continuité des réalisations précédentes et parachèvent en quelque sorte la vocation commerçante de la rue. Ce dont témoignent aussi les hauteurs des immeubles qui lui donnent son caractère urbain et ne dépassent pas les quatre niveaux, hauteur moyenne des immeubles des autres rues commerçantes du centre ville. En effet, les façades y sont peu élevées, une majorité de constructions à R+1 et R+2, quelques constructions à R+3, deux éléments à R+4/R+5 (l'Iru et l'hôtel situé en face du marché). Dans le segment compris entre la rue Phonthan et le boulevard de Khouvieng, où les constructions, maisonnettes, entrepôts et baraquements sont majoritairement en rez-de-chaussée, la tendance est au renouvellement par la verticalisation du bâti. Ailleurs la façade s'est élevée d'un à deux étages entre les bâtiments de la

22. Bien que leurs données soient difficiles à interpréter (leur faible nombre déposé par rapport aux réalisations effectives, difficultés à retrouver leurs traces, déménagements successifs des services, absence de classement des dossiers, etc.), le nombre de permis de construire concernant la rue et le quartier, comparé au nombre de permis déposés pour toute la ville, rend compte des modifications opérées. En 2000 : 122 permis, dont 93 consultables (les autres sont dans les archives du MCTPC) et 7 sur notre secteur ; en 2001 : 537 permis de construire, dont 21 sur notre secteur ; du 1 janvier au 5 août 2002 : 295 permis, dont 16 sur notre secteur.

première génération, les constructions plus tardives qui sont venues rattraper progressivement le niveau R+2 et les derniers projets qui tendent vers R+3.

Au vu de ce que nous avons dit précédemment sur les conditions physiques, sociales et culturelles qui président à l'urbanisation de Vientiane, nous pouvons avancer que cet état de fait correspond au mode de formation et de transformation de la rue, résultat d'initiatives individuelles. Mais ces initiatives elles-mêmes procèdent de trois séries de causes auxquelles les habitants du quartier se soumettent nécessairement et, en quelque sorte, naturellement : un terrain argilo-sableux sur lequel l'implantation de grands immeubles entraînerait des techniques de mise en œuvre et des coûts démesurés par rapport aux besoins ; l'absence d'une pression foncière que ni la démographie, ni la rareté des terrains disponibles, ni la conjoncture économique ne justifient ; la généralisation d'une urbanisation horizontale très appréciée parce que conforme aux modes de vie des Vientianais quel que soit le niveau de leurs revenus et le poids de leurs charges.

L'achèvement de ces derniers projets en cours ouvre sur un changement d'échelle de notre observation et une nouvelle dimension urbaine. La rue est viabilisée, équipée de tous les réseaux urbains souhaitables, solidement construite et architecturalement satisfaisante. C'est la fin de l'évolution que nous avons suivie et décrite. Désormais le quartier Dongpalane s'impose. La montée en puissance de sa prise de relais, déjà très largement commencée, se traduit par une prise de conscience parallèle des promoteurs privés, plutôt modestes, mais nombreux et entreprenants, et de l'administration, acteur institutionnel qui gère la ville de Vientiane.

Le dynamisme marchand n'a pas seulement suscité, soutenu et transformé la Dongpalane en rue définitivement commerçante, mais il est également cause de l'équipement d'infrastructure et d'accompagnement qui permettent l'urbanisation et l'intégration des espaces naguère aquatiques, arborés, potagers ou rizicoles. Les promoteurs privés ont viabilisé et construit entre Cosco et Dongpalane, où les terrains rizicoles ont été alloués à des investisseurs. De son côté, la Préfecture a projeté de transformer la mare de Nongchanh en un parc urbain paysager. Cependant avant que ce projet se transforme objectivement en un commencement de mise en route, sur une profondeur d'une centaine de mètres entre celle-ci et la Dongpalane, les promoteurs privés ont également largement viabilisé et construit. En outre la mare est maintenant asséchée et remblayée. Elle semble disponible pour une autre forme d'urbanisation que celle primitivement envisagée.

On se trouve, ici, devant ce qui peut être considéré comme un cas d'école d'urbanisation dans une ville moyenne où le capitalisme triomphe tandis que son gouvernement ne parvient pas à réglementer de manière adaptée et efficace, donc crédible, le droit du sol et les formes réglementaires de son usage. Les investisseurs agissent *de facto*, alors les institutions sont *de jure* inefficaces.

3. La rue Dongpalane : marchande ou commerçante ?

La rue Dongpalane présente les attributs architecturaux, urbains et fonctionnels, ainsi que les caractéristiques démographiques des rues marchandes héritières d'un modèle urbain sino-colonial qu'on rencontre fréquemment en Asie du Sud-Est et qui demeure largement représenté dans l'ancienne ville *intra muros*, en particulier par les rues Samsenthai et Setthathirath, auxquelles elle pourrait être identifiée et assimilée.

Les rues marchandes ont fait l'objet d'une production appréciable d'études relatives à leurs structures pionnières, à leurs formes et leurs moments inauguraux, ainsi qu'à leur rôle dans la construction de la ville²³. Si le modèle s'est présenté sous des formes différenciées selon les lieux et les époques, les composantes architecturales et urbaines qui entrent en jeu dans la formation de la rue et des espaces qu'elle structure participent des mêmes éléments générateurs – tracés de voirie, découpages fonciers, trame commerciale-résidentielle des compartiments – et des mêmes vecteurs – pouvoir édilitaire et peuplement urbain marchand chinois.

La rue marchande a été à l'origine d'une nouvelle morphologie urbaine ressentie, et donc désignée, comme une ville régulière consolidée qui se distinguait des formations antérieures, tant dans

23. Plusieurs travaux ont été menés sur le sujet, voir notamment le travail de Charles Goldblum sur l'espace urbain sino-colonial dans les comptoirs britanniques d'Asie du Sud-Est, notamment Malacca, Penang et Singapour, " Figures pionnières de la ville sino-coloniale en Asie du Sud-Est ", Cités d'Asie, p. 121-140.

ses types architecturaux, l'organisation spatiale et les composantes formelles de ses constructions, ses modes de groupement, que dans les pratiques sociales qui leur sont associées. Ainsi, dès ces moments fondateurs, la rue marchande s'est inscrite en décalage des structures existantes, d'où des phénomènes de métissage et d'hybridation anciens.

Or, malgré une architecture de compartiments, la présence de communautés étrangères, notamment vietnamienne, et la prédominance de l'activité commerciale, il ressort de notre étude que la rue Dongpalane ne répond pas exactement aux caractéristiques sino-coloniales de la rue marchande. Ceci pour deux raisons principales :

- d'une part, elle ne renvoie pas aux mêmes processus de structuration de l'espace urbain que ceux observés dans les rues Samsenthai et Setthathirath²⁴ ; « autre temps, autres mœurs », elle ne résulte pas des mêmes logiques de formation et ne suscite pas les mêmes modes de production des tissus. La rue Dongpalane ne participe pas de découpages fonciers planifiés (voirie, îlots, parcellaire), mais d'un processus de formation plus conjoncturel projeté et réalisé par les habitants et usagers du secteur ;

- d'autre part, l'idée de rue marchande asiatique porte en elle un pouvoir d'évocation, des images et des représentations mentales, une ambiance et une atmosphère d'exotisme suranné qui ne sont pas sans relation avec le type d'activité commerciale, les regroupements corporatistes d'artisans, la petite échelle de ses constructions bordières et de leurs boutiques, les modes d'occupation et d'appropriation de la rue par les résidents et les usagers, etc.

Si la rue Dongpalane, bien que commerçante, ne revêt pas ces spécificités, elle s'inscrit pourtant dans la continuité urbaine de la ville coloniale, notamment par son articulation avec le quartier des marchés du matin et de Khuadinh, et par son incontestable homologie des formes avec les rues Samsenthai et Setthathirath, qui ont de toute manière joué un rôle de modèles. Les rues marchandes ont ainsi évolué dans la durée, échappant aux conditions de leur création²⁵ : des rues commerçantes, empruntant aux formes architecturales et urbaines des premières, ont pris forme à l'écart des fondations coloniales ; elles n'en continuent pas moins à structurer et dynamiser l'espace urbain, mais en d'autres lieux et à leurs façons.

Or, nous nous intéressons ici à la réalité très actuelle, c'est-à-dire présente et en action, des rues commerçantes. Constatant qu'elles demeurent une des figures génératrices des villes contemporaines, il s'agit d'observer ce vers quoi elles tendent, quelles sont les formes architecturales et urbaines qu'elles produisent. En d'autres termes, notre attention porte sur les processus de formation et de transformation de la rue et des espaces qu'elle structure, c'est-à-dire sur les modes de structuration de l'espace par la rue considérée.

C'est dans ce contexte que la rue commerçante Dongpalane, dans son inscription urbaine, nous apparaît comme un témoin significatif des changements en cours. Elle a été le lieu d'articulations singulières entre des modèles architecturaux et urbains locaux, élaborés dans le temps, reproduits et renouvelés, des composantes importées par les populations résidentes d'origine étrangère et la récente ouverture sur le monde. Ainsi suivrons-nous la formation de la rue Dongpalane, primitivement sentier agricole desservant les villages de *ban Fai* et *ban Dongpalane*, devenant « rue chaude » à proximité du camp américain et, enfin, rue commerçante.

La question qui se pose est de savoir si les modes de structuration de l'espace suscités par la rue commerçante Dongpalane, qui se déprend des structures urbaines de la ville de refondation coloniale, en sont pour autant irraisonnés ou aléatoires. Ou au contraire, s'ils ne gardent pas en eux la mémoire singulière de l'architecture de la ville de Vientiane où le bâti, le végétal et l'eau ont été, pendant des années, dans une relation quasiment symbiotique.

24. Dans la ville de refondation coloniale, il y a eu un projet de ville – même si le plan d'aménagement d'origine ni celui d'Hébrard n'ont été retrouvés et que l'urbanisation s'est effectuée lentement, par phases successives – qui a déterminé une relation singulière entre le maillage de voirie, les îlots, les découpages parcellaires et le bâti (cf. plans de 1912 et 1930).

25. Comme les autres configurations architecturales et urbaines d'Asie du Sud-Est, la rue marchande est entrée dans une période de transition et de redéfinition qu'impose le contexte actuel de modernisation et d'internationalisation.

Troisième partie :

Présentation diachronique et imagée : du sentier à la rue commerçante

La lecture des plans historiques de Vientiane montre qu'il n'y a eu ni tracé volontaire instaurateur de la rue Dongpalane ni plan d'ensemble du secteur. Au contraire, de 1905 à 1960, on suit la lente formation circonstancielle d'une rue ni marchande, n'ayant pour ainsi dire pas de bâti bordier, ni directement impliquée dans la structuration des regroupements villageois, et celle du réseau de ruelles qu'elle structure.

L'amorce de la future rue Dongpalane, sentier menant à *ban* Fai et ses terres agricoles, est figurée sur le plan de 1905. Son tracé est progressivement prolongé, raccordé à d'autres sentiers, élargi, redressé puis consolidé. En 1954, il dessert le *ban* Dongpalane implanté à l'est du premier village et rejoint le boulevard circulaire. En 1960, un tracé continu reliant la rue Mahosot au dit boulevard est représenté dans la forme presque définitive de la voie actuelle. A partir des années 1960, elle devient l'occasion d'un mouvement d'urbanisation timide. La rue et le quartier ont alors bénéficié de la présence de grands équipements : les marchés du Matin (fin des années 1930) et Dongpalane (1965) ; le camp américain (1958).

Le contexte de guerre et la perspective d'opportunités professionnelles incitèrent de nouvelles populations laos et étrangères, notamment d'origine vietnamienne, à s'installer sur l'ensemble du secteur, se regroupant par origine provinciale comme le font souvent les premières générations de migrants. Ce nouveau dynamisme profite à la rue en formation et favorise l'implantation de nouvelles activités, populations et constructions.

De plus, il est probable que le quartier prenant du poids à l'échelle urbaine, mais demeurant légèrement excentré, se devait d'acquiescer les infrastructures nécessaires à la vie quotidienne de ses habitants et usagers qui ne bénéficiaient pas des moyens de transport actuels mais parcouraient la ville à pied, à vélo ou en charrette, d'où le développement des commerces de proximité : marché, échoppes, gargotes, boutiques formelles et informelles.

C'est le début d'une vocation commerciale qui se développera en modifiant et diversifiant ses fonctions que la présence de la population vietnamienne, entreprenante et très active, toujours là en 2002, permet de dynamiser notablement.

Dès les années 60, avec l'installation du camp américain, Dongpalane devient alors une rue animée, du moins dans sa moitié aval, réputée pour être le quartier chaud de Vientiane. Elle se développe en marge des structures villageoises existantes, ce qui ne signifie pas pour autant que celles-ci n'admettent pas des retombées économiques, plus ou moins modestes ou conséquentes, de la montée en puissance de la nouvelle rue. Après le départ des Américains, peut-être y eut-il une période d'incertitude, de flottement durant laquelle la population active de Dongpalane s'est interrogée sur les modalités de leur réinsertion, d'autant plus que s'en suivit une période de régression urbaine (1975-1985). Les activités vespérales ont progressivement fait place à d'autres plus paisibles qui intéressent une population soumise au train-train de la quotidienneté. Le paysage s'en est modifié.

Ainsi, dès les années 70 et, surtout vers la fin des années 80, la rue marchande s'est constituée de façon conjoncturelle, presque naturellement, le tracé du chemin correspondant aux besoins du moment. Vientiane connaissait alors une croissance soutenue, nécessitant des infrastructures résidentielles, commerciales, administratives, etc. La rue marchande, cosmopolite et dynamique, était pourtant dans une période de reconversion, peut-être en quête d'une nouvelle identité pour effacer une réputation héritée des temps précédents. Située à proximité du centre urbain et reliée à celui-ci, elle bénéficiait de la présence d'équipements structurants et de la disponibilité d'espaces non construits pour accueillir les nouvelles populations et activités.

C'est donc tout naturellement que le bâti marchand, forme architecturale et urbaine « opportuniste » présentant une grande capacité d'adaptabilité, s'est élevé sur cette voie. Celle-ci a servi de support à la formation d'un nouveau quartier autour des villages existants ; il s'agit là d'un urbanisme *a posteriori* engendré, en partie mais pas seulement, par la rue marchande.

Dans cette conjoncture, il n'y a pas eu de mise en place immédiate d'une trame marchande-résidentielle. Au contraire, le court fragment d'histoire urbaine auquel les plans nous ont donné accès met en évidence un écart entre le moment du tracé de la rue (fin des années 50 – début des années 60) et celui où viendra s'y conjuguer la trame de compartiments caractéristique de la rue commerçante : environ 10 ans (1960-1970) pour voir s'élever la première génération d'immeubles ; environ 30 ans, pour que le bâti bordier soit complet, sans être pour autant continu.

Or, bien que sa création et son développement délibéré ne furent initialement que très peu programmés, cette rue s'est construite en se référant à des modèles urbains que ses promoteurs, privés ou publics, avaient dans l'esprit. Ceux-là sont de deux origines fonctionnelles distinctes, l'une obéissant à un souci créateur urbanistique, donc architextural, l'autre à une dimension architecturale des constructions qui en s'édifiant en édifia le paysage.

Le modèle architextural se trouvait proche, c'était celui des rues Samsetthai et Setthathirath. Il permettait d'imaginer la construction d'un axe grossièrement parallèle au Mékong et aux rues de référence. À partir de cet axe des amorces de voie de pénétration allaient permettre l'épaississement progressif d'un nouveau quartier. La prise en compte d'un site relativement contraignant à assainir, d'espaces agricoles à reconverter et de la logique de croissance de la ville a abouti à la construction de quatre tronçons de voies désormais bitumées et d'un fin réseau de ruelles desservant et innervant ces lieux en mutation.

Cependant, le site contraignant signalé a fortement influé sur la distribution des voies secondaires et de ce fait sur celle du bâti. L'urbanisation s'est négociée et se négocie encore en fonction du relief, notamment des zones déprimées qu'il faut soit préserver et contourner, soit mettre hors d'eau avant toute entreprise d'occupation du sol. Le réseau des sentiers encore très parcourus, des ruelles, voies d'accès ou de desserte, dès les premières vellétés d'urbanisation ont marqué de leur tracé l'espace désormais construit, imposant aux bâtisseurs leurs contraintes morphologiques, contrairement à ce qui s'est fait dans la ville ancienne où le découpage parcellaire, l'implantation de bâtiments publics ou d'intérêt général, les lotissements de quartier ne posa pas d'obstacle significatif à la construction de la ville.

Sur ce maillage étoffé au fur et à mesure des besoins à satisfaire et des pressions qu'ils entraînent, s'est constitué un espace cohérent dont les caractéristiques méritent qu'on s'y attarde un instant et qu'on en décrypte les causes, qu'on en décrive les raisons et qu'on en évoque les conséquences.

Quatrième partie :

La rue Dongpalane, axe structurant du quartier

1. La Dongpalane, épine dorsale du réseau de voirie

La Dongpalane a été progressivement transformée et aménagée durant les 40 années de son existence (1960-2000) ; ses trottoirs n'ont été élargis qu'il y a peu. Les populations venues s'installer dans sa mouvance ont entrepris le façonnage et le durcissement de ses rives. Ce mouvement de fixation et de sédentarisation s'est amplifié au fil des années, selon les fluctuations politiques et économiques de la conjoncture. Désormais les rives de la rue sont construites en continu²⁶, la linéarité du quartier dont elle forme l'axe structurant majeur s'est considérablement épaissie et durcie. Le passage d'un usage de l'espace rural à un usage de l'espace urbain a confirmé la force urbanisante des points d'articulation de la rue avec le réseau de voirie ; celui-ci s'est lui-même considérablement étoffé.

Les terrains, s'étendant à son nord-est, primitivement arborés et rizicoles, et à son sud-ouest, antérieurement cultivés pour partie et pour partie occupés par la mare de Nongchanh, constituent le territoire en phase active de construction du nouveau quartier de Dongpalane. Son découpage (viaire et foncier) s'inscrit de part et d'autre de la rue Dongpalane qui l'oriente et sur laquelle il s'appuie. Ce nouvel ensemble en cours d'urbanisation s'étend au nord-est jusqu'à la rue Cosco, nouvellement construite et bitumée, ouverte en 2000-2001, au sud-ouest jusqu'au boulevard Khouvieng construit en bordure du centre ancien de Vientiane récemment réaménagé.

Tout a commencé aux deux extrémités de la rue Dongpalane, puis a progressivement conquis en profondeur, et le long de son axe, de nouveaux espaces urbanisables. Ce fut d'abord un simple épaississement du bâti en arrière du front des façades délimitant la rue et explicitant sa fonction commerçante et citadine, les nouvelles constructions venant se caler puis s'immiscer entre les structures existantes. C'est aujourd'hui une tache s'élargissant et se minéralisant, sur le point d'atteindre, à moins de trois cents mètres de là, les rives de la rue Cosco. A l'image de la rue Dongpalane, celle-ci est en train de se constituer sous une forme marchande et devient le support d'un mouvement d'urbanisation qui, d'ores et déjà, gagne dans la profondeur des tissus. Les espaces disponibles et susceptibles d'être lotis entre ces deux voies²⁷ se restreignent de plus en plus. Ce phénomène est particulièrement observable aux extrémités nord-est, est et sud-est où, sur les terrains gagnés sur d'anciennes rizières, les maisons sont plus élevées qu'entre la Dongpalane et la Khouvieng – rue qui longe le tracé des anciens remparts et le canal principal qui draine le site en cette partie de la ville. Jusqu'à il y a peu, cet épaississement était freiné du côté ouest/sud-ouest par la présence des

26. Ce phénomène d'urbanisation est en cours d'achèvement sur la portion de rue comprise entre Phonthan et Khouvieng.

27. Si l'on accepte l'idée et les fonctions de la rue que décrit MAXIMY R. de : *Le commun des lieux*, éd. Mardaga (Liège 2000), coll. "Recherche et Architecture", on ne peut vraiment parler de "rues" pour désigner la plupart des nouvelles voies ouvertes à Vientiane depuis moins de trois ans. D'ailleurs elles sont parfois qualifiées de "transversales" (T1, T2 ou T3) ou de radiales, par ceux même qui les ont fait construire. En effet, à part sur les tronçons déjà urbanisés qu'elles traversent, rien de ce qui en fait un espace linéaire urbain fondamental pour comprendre la manière dont les citadins se l'approprient et en usent, n'en est encore aisément observable. Or cette compréhension du rôle de la rue, qui n'est évident que lorsque cette fonction, ce rôle sont bien établis, est ici l'une de nos ambitions déclarées.

étangs et eaux stagnantes de la zone basse inondable de Nongchanh. Il était prévu de faire de cette dernière un espace à vocation de réserve naturelle et de loisirs. Mais, contrairement à ce qui fut précédemment envisagé, cet espace totalement remblayé et disponible pour d'autres usages, est maintenant accessible à une urbanisation qui s'ébauche.

Les tronçons des rues Phonthan et Nongbone, sur lesquels s'accroche la Dongpalane, et la rue Cosco participent également à la consolidation de l'habitat et à la très relative minéralisation de ce paysage, la dimension végétale et arborée y demeurant très présente.

Rues et ruelles

Il y a d'abord la Dongpalane, sentier, rue puis réalisation programmée en son temps par les autorités urbaines pour des raisons déjà évoquées. Elle a été asphaltée assez rapidement, puis améliorée peu à peu. Sa chaussée a été refaite et élargie. C'est la seule rue correctement viabilisée, assainies et équipée.

Elle est bordée de trottoirs qui ont été plusieurs fois modifiés. Ce n'est qu'en 1998 qu'ils sont devenus ce qu'ils sont aujourd'hui. Ils répondent à de multiples usages. D'abord celui de pouvoir déambuler dans la rue en étant protégé de la circulation des véhicules, des immondices éventuels et de l'écoulement des eaux pluviales. On y peut flâner, y accéder aux boutiques, échoppes, ateliers, magasins, bureaux, lieux de service ou de vente qui s'ouvrent sur la rue et, naturellement, entrer dans les immeubles bordiers. Ce rôle premier est celui de tous les trottoirs, sous toutes les latitudes.

Ensuite ils sont un lieu ouvert, public, autorisé et accessible sans restrictions, dont les riverains s'approprient très matériellement et très fortement l'espace, aux heures ouvrables. Ce que confirme le petit marché de la rue, l'envahissement diurne d'un mobilier spécifique sorti chaque matin pour y exposer les produits et marchandises proposés aux passants, et aussi quelques panneaux publicitaires, des bancs et tables fixés là à demeure, etc... Le trottoir a, ici, une fonction de montre et de chalandise. Cependant il faut noter qu'une partie de cet espace linéaire passant, au contact du trafic de la rue et de la sédentarité dynamique des activités marchandes (certains diraient en interface !), est foncièrement mal saisissable : espace privatif et espace public s'y côtoient, s'yinterpénètrent. Quelques signes permettent par endroits d'en décider : escaliers, avancées de toiture, mais les limites demeurent incertaines.

Quoi qu'il en soit, le trottoir dans toute son ampleur est livré aux usagers de la rue, il sert même de lieu de stationnement aux deux roues : vélos et motos —le phénomène est général dans toutes les villes de la péninsule indochinoise—. Les voitures, touk-touks, véhicules utilitaires prennent la chaussée en bordure de trottoir pour stationner, ce qui, compte tenu d'une circulation fluide, favorise les activités de chaque jour de la rue sans en restreindre la fonction de circulation et de transit.

Bref, le long de la Dongpalane les trottoirs sont un lieu d'échanges et de vie journalières où les gens cohabitent, se rencontrent, se causent, la rue une voie de passages inter-quartiers et d'accès aux chemins de terre, ruelles et sentiers qui sont apparus au fur et à mesure de l'urbanisation que, depuis quatre décennies, cette voie a favorisée.



Les autres voies assez sommairement revêtues ont un usage moins diversifié. On y passe. On y trouve aussi des petits commerces assurant notamment une fonction immédiate d'alimentation ou de consommation : petits bars, petits restaurants, achats de produits cuisinés à emporter. Ici, pas de trottoirs. Il ne s'agit que d'une simple chaussée, sans fossés ni moindre ouvrage d'assainissement. C'est que leurs promoteurs sont des particuliers riverains de la voie d'accès qu'ils entendent aménager. Il ne s'agit pour eux que de pouvoir relier leur propriété au réseau de circulation automobile existant et nullement d'assurer la jouissance de tous les réseaux d'accompagnement qui sont généralement mis en place en même temps que se construit une chaussée urbaine.

Il n'y a d'ailleurs que deux rues ainsi améliorées : Soradith et Phonsinouane. Elles joignent l'une et l'autre la Dongpalane à la Cosco. Leur emprise n'excède pas les six mètres ; la première est longue de 250 mètres, l'autre de 400. En bordure de cette dernière se dresse une pagode sise non loin de l'entrée des entrepôts d'une usine d'emballages plastiques dont les bureaux donnent sur la Cosco, à quelques pas de là. Elles délimitent deux îlots²⁸, peut-être trois en intégrant l'ensemble qui s'étend de Soradith au canal Hong Ké. Ces rues relaient en quelque sorte la dynamique urbanisante de la Dongpalane, surtout depuis la percée de la Cosco. Par leur création et la fonction que leur ont donnée ceux qui les ont fait construire de leurs deniers, elles participent à l'appropriation sociale et matérielle de leur usage par les citadins, gens du quartier et acteurs économiques de leur transformation de terres agricoles en espaces urbanisés dont les caractéristiques urbaines se renforcent progressivement²⁹.

Autres voies d'accès très secondaires

Chemins et cheminements utilisables par les véhicules à deux roues et les piétons, voire par ceux-ci seulement, montrent un usage complexe de ces espaces en cours d'urbanisation dont ils inscrivent au sol la conquête. Le dessin de leurs tracés, sa formation, sa structuration, son organisation et son usage permettent de mettre en évidence et d'analyser la dynamique du processus qui progressivement donne un caractère définitivement urbain au quartier dans son entier.

Beaucoup plus nombreuses sont ces impasses, ou ces voies très étroites que peuvent néanmoins emprunter les touk-touks. Elles peuvent aboutir également à des maisons récentes en dur, mais elles sont encore nombreuses celles qui ne desservent que des ensembles de maisons *lao* sur pilotis ou consolidées, regroupées par des occupants de la même famille, ou ayant des affinités bien établies, et délimitant par leur implantation un espace convivial favorable à un certain communautarisme entre voisins³⁰. On rencontre aussi des sentiers accessibles aux seuls vélos ou motos, et aux piétons, menant à des maisons modestes, à des plantations ou à des étangs. Lorsqu'un projet de constructions nouvelles, en dur généralement, s'élaborera, ils se transformeront à leur tour en chemins carrossables, selon la même démarche solidaire.

Tout cela forme des amorces de réseaux et peut créer un entrelacs de cheminements plus ou moins ouverts pour, *in fine*, participer à une organisation plus structurée et hiérarchisée. L'ultime étape, pas encore envisageable, devrait être pour chaque nouveau réseau créé sa prise en charge par les services de voirie et de travaux publics des services gestionnaires de Vientiane.

On peut en proposer une approche quantitative simple qui aidera à se faire une idée objective de la situation. C'est ainsi que de part et d'autre de la Dongpalane, deux espaces aux caractéristiques morphologiques et à la situation différente ont été construits et organisés. Y ont été implantées et développées autant d'amorces de réseau que de tronçons de voie pénétrant au-delà de quelques dizaines de mètres d'un habitat en dur ayant sa façade noble sur la rue. Ces amorces de réseaux et ces micro-réseaux en développement n'ont pas la même ampleur de chaque côté de la Dongpalane.

28. Le terme d'îlot est employé ici à défaut de mieux, la notion mériterait d'être discutée et définie dans le contexte de Vientiane notamment.

29. A Vientiane, les terrains agricoles (rizières, vergers, jardins potagers ou maraîchers, étangs piscicoles) se maintiennent en exploitation entre les mailles de la voirie et des autres réseaux en pleine extension. Leur existence en est fragilisée en tant que terrains agricoles, mais leur valeur foncière augmente au fur et à mesure de leur requalification en terrains à bâtir.

30. Voir notamment P. Clément et S. Clément-Charpentier, *L'habitation Lao*, Editions Peeters, Paris, 1990.

A l'ouest, entre celle-ci et la Khouvieng, seulement 2,25 kilomètres de cheminements sont répertoriés en mettant bout à bout les tronçons de route accessibles aux voitures. On peut, cependant, y ajouter les 450 mètres d'entretien du canal qui traverse et draine le quartier. Ce chemin peut actuellement être considéré comme un raccourci pour les quelques voitures et autres véhicules à moteur qui l'empruntent, ou comme une voie d'accès pour atteindre les maisons qui s'élèvent derrière celles qui bordent la Dongpalane ; à court ou moyen terme, il pourrait être élargi et bordé de constructions. On note encore les quelques 60 mètres supplémentaires d'une ruelle seulement accessible aux touk-touks, qui devrait au premier projet de construction conséquente se transformer en chemin carrossable, notamment parce qu'il s'agit d'une amorce de voirie orthogonale à la rue principale.

Jusqu'en 2002, des pistes cyclables pénétraient perpendiculairement à la Dongpalane dans l'épaisseur du quartier. Celles qui bordaient la zone à aménager de Nongchanh permettaient le passage entre les groupements de maisons, reliant les ruelles de terre battue carrossables ; elles ont disparu suite aux remblaiements de 2003. C'est ainsi que ces cheminements, tissés par les passages des villageois, ont été éliminés en même temps que les dernières maisons lao abritant une population, elle-même délocalisée à une douzaine de kilomètres, au nord de l'aéroport. Toutes les voies restantes, s'éloignant de l'axe viabilisé du quartier pour desservir les espaces bâtis jusqu'en bordure de Nongchanh, s'achèvent en impasse après quelques dizaines de mètres parcourus.

A l'est, la partie du quartier occupant le polygone délimité par les rues Dongpalane, Phonthan, Cosco et Mahosot/Nongbone est, de la même façon, parcourue par des rues carrossables revêtues ou en terre battue (3400 mètres dont 580 bitumés), dont 780 ne se raccordent qu'à la rue Nongbone, mais devraient, dans un temps assez bref faire leur jonction avec les tronçons partant de la Dongpalane. Ces rues desservent des maisons en dur ou en bois sur pilotis, dont des petits lotissements à fonction résidentielle. Elles accueillent également des petits commerces et de nombreux ateliers de réparation ou d'entretien courant. On y trouve aussi deux kilomètres de chemin de terre où ne peuvent passer que les motos et vélos, dont 900 mètres partent de la Cosco et suivent le canal. Comme de l'autre côté de la Dongpalane, il n'y a qu'une centaine de mètres, en plus des ruelles carrossables signalées, où peuvent circuler à la rigueur des touk-touks, mais certainement pas des voitures. Enfin, 1,5 kilomètre de pistes, traces dues aux seuls passages des piétons, peuvent être l'ébauche de futures ruelles, car elles assurent une connexion discrète entre les micro-réseaux qui viabilisent le secteur sud-est du quartier s'articulant sur des voies bitumées³¹.

Le tableau qui suit et la carte jointe précisent cette observation.

Tableau 12 : Rues, chemins de terre, cheminement

Type de voirie	Entre Dongpalane et Cosco	Entre Dongpalane et Khouvieng
Rues bitumées (exceptée Dgpl)	580 mètres	110 mètres
Carrossables en terre	3400 m. (dt. 780 sur Nongbone)	2140 m. (+ 450 vers Khouvieng)
Touk-touks seulement	100 mètres	60 mètres
Vélos et motocyclettes	2090 m. (dt. 940 le lg. du canal)	510 mètres
Piétons seulement	1520 mètres	150 m.
TOTAL	7690 mètres	3420 mètres

Source : Relevés de terrain

Naturellement il ne s'agit que de la partie du quartier Dongpalane étudié ici. La rue de même nom n'est pas comptabilisée dans ce tableau.

31. La boucle de l'ancien lotissement américain est parcourue de quelques 600 mètres de chemins de terre carrossables.

Ces 11,110 kilomètres de chemins et de cheminements évoluent en permanence. Leur linéaire s'accroît, comme on l'a dit, au fur et à mesure de la progression des constructions en dur qui, chaque année, s'élèvent sur des emplacements de maisons en bois de l'époque précédente. Il est intéressant de noter qu'à Vientiane, il n'y a pas à proprement parler un front pionnier de croissance de l'espace urbanisé, mais on peut en revanche parler de processus de résorption des espaces ruraux ou des friches résiduels, demeurés entre les mailles du réseau de voies qui quadrille le territoire urbain. La résorption de ces taches de ruralité passe par les chemins incertains, en instance en quelque sorte, que la tendance forte à construire en dur et la nécessité de pouvoir se rendre alors chez soi avec une voiture, transforme progressivement.

2. Le quartier Dongpalane, prémice d'une rue commerçante

Dans le secteur étudié, les découpages correspondent à un maillage de voies très lâche articulé sur la rue Dongpalane, laquelle oriente l'espace. Quelques voies de desserte interne de même direction sont également visibles, mais actuellement se terminent régulièrement en impasse, notamment du côté de Nongchanh. On peut cependant supposer que certaines constituent l'amorce de tracés et de découpages qui pourraient se prolonger dans un futur proche.

À la hauteur du *vat* Ban Fai, le canal Hong Ké coupe orthogonalement la rue Dongpalane, traversant l'ensemble du quartier de Khouvieng à Cosco. Ses berges ont été aménagées en 2000, son tracé redressé et reprofilé (à partir d'éléments de béton préfabriqués) modifiant, de ce fait, ses relations avec la mare. Des voies en terre battue permettent désormais le passage de véhicules à quatre roues entre Dongpalane et Khouvieng, mais seulement à vélo et à pieds sur le tronçon menant à Cosco. Excepté en bordure du canal, le territoire situé entre Dongpalane et Khouvieng n'admet pas de liaisons.

Ce réseau met en évidence deux territoires distincts, à l'est et à l'ouest de l'axe structurant de la rue Dongpalane. Approximativement parallèle au boulevard de Khouvieng, lui-même parallèle à la courbe de la rive du Mékong, le tracé de la rue suit la croissance de la ville ; elle s'inscrit dans le prolongement des logiques géo-historiques qui ont présidé à la mise en place de la trame des voies, notamment dans la ville coloniale. Pour quelques temps encore, et bien que ce secteur soit en cours d'urbanisation, les territoires situés de part et d'autre de la rue Dongpalane demeureront caractérisés par des modes d'occupation du sol liés à des formes architecturales et urbaines fortement différenciées.

Sur les planches d'analyse graphique établies à partir de photos aériennes et des relevés de terrain (Pl. Dgpl-10-15) sont localisés très précisément les constructions, leur implantation et l'importance de leur emprise au sol ; mais aussi le tracé des rues, chemins, cheminements, et les autres utilisations de l'espace. Ces projections orthoplanes permettent de voir au premier regard la distribution de la voirie et du domaine bâti, de même que leur répartition. En outre leur négatif, les espaces non construits mais néanmoins utilisés ou exploités, ainsi que ceux laissés en l'état naturel sont également saisissables. Ces cartes sont complétées par la représentation, clairement désignée par les légendes, des éléments structurants du quartier donnés à trois ans d'intervalle, en 2000 et 2003, ce qui autorise une comparaison significative. On constate ainsi la manière dont l'espace urbanisé a marqué le quartier, modelé son organisation. Et quels en furent les causes ou les acteurs ; et aussi le processus de conquête des espaces non urbanisés, dont nous savons qu'ils sont considérés, pour partie, par les uns comme réserve naturelle à préserver ; par les autres, en totalité, comme réserves foncières à coloniser.

Les grands équipements – pagodes, marchés, ministères, institut, écoles et autres bâtiments publics ou privés d'intérêt collectif – sont toujours riverains d'une rue asphaltée, qu'ils aient été implantés avant que la voie soit revêtue, en modifiant ou accueillant alors l'aménagement, comme c'est le cas pour la pagode et la fabrique de plastique de la rue Phonesinouane par exemple ; ou que la rue, préalablement revêtue et ses rives équipées, les ait attirés, comme c'est le cas du marché Dongpalane actuellement en profonde rénovation et extension.

Les formes urbaines commerciales organisées le long des voies principales – Dongpalane, Mahosot/Nongbone et Phonthan – suscitées par la proximité des marchés et en formation sur Cosco

sont constituées essentiellement de compartiments qui abritent en leur rez-de-chaussée toutes les activités économiques de la rue dont elles constituent l'encadrement en continu.

L'espace situé à l'arrière de ce front est modérément construit. Il reste marqué par les états antérieurs à dominante agricole. Les groupements villageois initiaux, dont *ban* Fai, se maintiennent ; densifiés, étendus et transformés, ils jouxtent des développements urbains plus récents, aux formes architecturales et urbaines différenciées. La présence de lambeaux de rizières, de potagers, de plantations arborées, de zones de mares et d'étangs continue de marquer profondément le paysage (Pl. Dgpl-10&11). Le découpage agricole, celui des digues de l'ancien système hydraulique, des chemins et des sentiers qui desservaient les groupements villageois et les terrains cultivés impriment leur antécédence sur le tissu actuel. Les amorces de micro réseaux de desserte terrestre qui s'établissent au rythme des constructions qui transforment le site en épousent autant que possible les tracés.

Principales formes architecturales et urbaines relevées dans le quartier

Côté est de la rue Dongpalane, l'espace délimité par les rues Mahosot/Nongbone, Cosco et Phonthan (environ 45 ha) comprend plusieurs ensembles architecturaux et urbains distincts.

Dans le centre du village Fai, les habitations sont disposées sur un territoire encore très arboré et s'appuient sur des chemins de terre carrossables qui en traversent le territoire et sur le canal Hong Ké : il s'agit de maisons lao plus ou moins transformées et de constructions dérivées de ce modèle. Quelques-unes persistent encore sur l'autre rive du canal, où elles se tiennent à l'ombre d'une pagode tutélaire (voir étude de cas).

A la périphérie, en direction des rues Dongpalane et Mahosot, les premières extensions du noyau villageois présentent des formes d'habitat mixte : les maisons sont bâties sur des parcelles souvent closes, les rez-de-chaussée sont en maçonnerie (brique ou parpaing) et les étages en bois. Au plus près de la rue, l'architecture se minéralise, le bois et autres matériaux végétaux cédant la place aux structures maçonnées des compartiments ; plusieurs chantiers rendent compte de cette tendance.

Vers l'intérieur des tissus, ces extensions participent fortement à l'encerclement du territoire en gestation de quartier et au renforcement de l'importance des voies secondaires qui ne cessent de se développer. Ainsi, l'espace bâti continue à s'étendre par la construction de nouvelles maisons ou maisonnettes avec jardins. Son extension se fait progressivement, à l'initiative de modestes investisseurs qui, en cette occurrence, sont leur propre promoteur. C'est là, en vérité, un processus d'urbanisation très généralisé à Vientiane où se construisent ainsi, intuitivement, des quartiers encore peu minéralisés à l'intérieur des grandes mailles du réseau de voirie, faisant de la capitale laotienne une ville très aérée dont la dimension végétale et arborée est omniprésente.

Après l'incendie qui a détruit plusieurs maisons de *ban* Fai jouxtant l'enceinte du ministère de l'Industrie et du Commerce, ce quartier a été reconstruit en 2002-2003, son architecture s'en trouve radicalement modifiée. La ruelle, toujours en terre consolidée, a été élargie et son tracé redressé. Des maisonnettes de plain-pied, en rez-de-chaussée ou deux niveaux, sont disposées en rangées le long de la rue : leur bâti est étroit (parfois 4 mètres de façade) et profond (jusqu'à 15 mètres) ; elles ouvrent directement sur la ruelle, occupant la totalité du terrain qui leur a été alloué (ni enclos ni jardin). La construction est simple : une ossature porteuse en béton, des murs maçonnés en brique, une toiture en tôle. Les formes architecturales et les modes de groupement de ces habitations rompent avec les modèles domestiques toujours bien représentés dans l'espace villageois et ses premières extensions.

Un mouvement d'urbanisation similaire se développe le long de la ruelle parallèle au canal en direction de la Cosco ; à proximité de cette nouvelle voie et du canal réaménagé, les villas sont grandes et luxueuses, elles s'intègrent à un nouveau quartier résidentiel. Les maisons enquêtées avaient été construites par de riches commerçants ; elles étaient louées principalement à des étrangers (diplomates, ambassadeurs et personnel d'ambassade, d'ONG, etc.) environ 1000 dollars par mois.

Le long de la rue Nongbone/Mahosot, on remarque un petit lotissement organisé autour d'un étang³² dont la trame viaire régulière et les compositions architecturales dénotent par rapport aux structures voisines. L'ensemble a été projeté et réalisé par une grande famille originaire de Vientiane au cours des années 50 et 60 ; il comprend trois petits bâtiments collectifs, dont un partiellement détruit par un incendie au début des années 90 et plusieurs villas mises en location³³. Le propriétaire était un entrepreneur en bâtiment ; l'architecte, le chef de chantier, le menuisier et le peintre étaient vietnamiens. Le premier collectif des années 50 n'est pas sans rappeler les constructions édifiées à la même époque au Vietnam, notamment à Hanoi dans le quartier Long Xuyen. Aujourd'hui, les villas et des bureaux aménagés dans les collectifs sont mis en location, notamment à des ONG (2 trames du collectif, soit environ 100 m², étaient louées 100 USD par mois en 2002) ; sur l'étang, un restaurant a été ouvert à côté du terrain de tennis. Rétrocédé à la famille au milieu des années 90, après avoir été confisqué en 1975, l'ensemble a pris une forte valeur foncière et immobilière ; il est actuellement l'objet de litiges familiaux portés en justice pour des questions d'héritage.

Face au marché de Dongpalane, deux ruelles parallèles en impasse sont bordées de rangées de maisons identiques et mitoyennes – de plain-pied, en dur, en rez-de-chaussée ou à deux niveaux – construites sur des parcelles allongées et juxtaposées. Ces deux petits lotissements sont habités par une des communautés vietnamiennes de Dongpalane ; ils sont distinctement identifiables sur le plan de 1970 par les alignements de bâti perpendiculaires au chemin d'accès qui en assure la desserte et qu'ils consolident.

En dépit de transformations successives du bâti par surélévation, densification et modification des façades, les rangées d'origine constituent un ensemble urbain qui se singularise des formes architecturales et urbaines du quartier ; elles sont désormais interrompues et ponctuées de maisons dérivées du type lao, de maisonnettes et de villas. Ces ensembles ne sont pas sans rappeler les groupements d'habitations sur pilotis situés sur la mare de Nongchanh, vers les marchés du Matin et de Khuadinh, et habités par des Vietnamiens. Bien que construites en bois, les maisons organisées et desservies par une passerelle de bois centrale présentaient des similitudes dans leur organisation spatiale.

Le long de la rue Soradith, on retrouve les alignements de villas et de bungalows, particulièrement en aval de la chaussée, qui ont précédé la construction de la Dongpalane (voir plan 1970 ; les permis de construire des villas auraient été signés en 1963 et ceux des bungalows en 1969). Dans cette rue très résidentielle, le rôle d'attraction de la voie asphaltée est particulièrement probant : les lotissements anciens côtoient des résidences beaucoup plus cossues ; elle dessert un réseau serré de ruelles et de chemins en impasse branché très régulièrement sur son tracé.

A l'extrémité orientale du quartier, l'ancien camp américain se distingue des autres groupement avec ses alignements de maisons juxtaposées de part et d'autre de la boucle formée par la voirie.

Entre ces différents groupements distinctement identifiés, dispersés sur l'espace encore cultivé il y a peu, on observe un bâti mixte « pseudo villageois », imbrications d'éléments où l'habitat traditionnel lao est peu à peu consolidé et remplacé par un habitat moderne qui tend à se généraliser.

Côté ouest, l'espace compris entre Dongpalane, Khouvieng et Mahosot correspond aussi à 45 ha environ coupés en deux parties inégales par le canal Hong Ké. Les remblaiements de 2003 en ont fait un secteur en pleine transformation. A l'arrière du front bâti de compartiments, la profondeur des espaces urbanisés présente des variations résultats de remblaiements successifs ayant été réalisés en des points stratégiques, dans le prolongement des amorces de réseau, avant la disparition de la mare et pour gagner, alors, du terrain sur son emprise. Là, les impasses sont bordées de maisons modernes, parfois disposées sur une parcelle close ou directement ouverte sur la rue, comme on a pu le voir en d'autres lieux de Dongpalane, dans les extensions des espaces villageois. Ces constructions entérinent également la nécessité des voies de desserte de moindre ampleur qui innervent l'ensemble

32. L'étang a été creusé et la terre utilisée pour fabriquer les briques nécessaires à la construction de l'ensemble architectural. Il est à noter que des briqueteries sont déjà mentionnées sur les plans du début du XX^e siècle ; elles sont certainement liées à la présence de Vietnamiens.

33. D'après un des propriétaire actuel du lotissement rencontré en septembre 2002, plusieurs villas ont été louées à des Français jusqu'aux années 70, puis aux Russes (1975-1982) qui occupaient également le collectif R+1 et les villas ; l'ensemble aurait été « squatté » de 1982 à 1994 par des Pakistanais, commerçants du marché du Matin.

des constructions d'habitation qui continuent de s'élever. De ce fait le fonctionnement interne du quartier s'en trouve assuré et amélioré.

En 2000, on pouvait encore relever deux modes de groupement de ces habitations sur la mare décrits dans l'étude de cas correspondante. Cette situation cartographiée en 2000 montre entre Dongpalane et Khouvieng la persistance de la mare de Nongchanh et des modestes agrégats d'habitat villageois qui la bordent où l'aquaculture, les vergers et quelques cultures potagères survivent au rythme des moussons. Mais la carte de 2003 nous informe de la disparition de ces vestiges d'une implantation villageoise et du comblement de la mare de Nongchanh. Les habitations sur pilotis avaient été démontées et l'ensemble urbain était en attente, les premiers projets commençaient à s'élever sur les franges des terrains récemment nivelés.

3. Etat des lieux en 2003 : déstructurations et recompositions

Le dynamisme du quartier, dont le témoignage le plus constant est l'ajustement permanent de ses activités, se traduit dans le site par des transformations modestes et continues surtout localisées en certains points sensibles du front bâti de la Dongpalane. On notera particulièrement le processus soutenu et de plus en plus probant de l'apparition et de la consolidation de façades commerçantes le long des rues principales (Mahosot/Nongbone, Khouvieng, Cosco et Phonthan) ainsi que les recompositions internes au quartier résultant de la remise en chantier inlassable de projets urbains tels que la percée de la Cosco qui a fixé les limites du territoire urbanisable, l'aménagement du canal Hong Ké bordé de ruelles qui favorisent la redéfinition du réseau de voirie, le revêtement des voies de desserte qui va de pair avec les transformations du marché de Dongpalane et les grands travaux de Nongchanh.

Ces transformations ne sont pas une somme d'actes successifs, mais le résultat d'interrelations permanentes orchestrées par une série de stratégies quotidiennes, économiques et familiales qui, suscitées par une conjonction de décisions privées de raison semblable, vont dans le même sens et traduisent *de facto* une expression collective nécessaire, aboutissant à la création d'une rue marchande progressivement prolongée par un quartier venu se greffer sur son axe et conquérir son extension naturelle. La prise de possession d'un espace linéaire dont la construction a fait d'un chemin une rue, la réponse à une demande de services urbains émanant des résidents anciens et nouveaux *boostés* par les pratiques encouragées par la liberté d'entreprendre, le re-profilage des chemins et leur revêtement assurés par les autorités publiques, en sont les principaux outils urbanisants. Mais ces actions n'ont pu se faire qu'en se fondant sur la présence de communautés industrielles, nationales, internationales et pluri-culturelles, désireuses de se sédentariser et de s'intégrer. Ce sont elles qui ont véritablement créé la troisième rue marchande du centre-ville et assuré par leur seul dynamisme une plus value foncière de situation à l'origine des diverses opérations, individuelles, familiales, collectives qui ont fait le quartier de Dongpalane où se rencontrent une rue commerçante, des équipements publics et culturels, un marché, de belles demeures encloses en des jardins, des lotissements d'un habitat de qualité, en ancien village lao préservé par sa capacité d'adaptation et, sur ses marges, des lieux de production artisanale ou industrielle. Ce quartier existe désormais et se consolide. Dans un lustre ce sera un quartier central des plus attractifs et des plus actifs.

Ossature, articulation, épaississement, innervation d'un quartier

Les transformations du quartier commencées avec la percée de la Cosco, et consolidées, par les aménagements du réseau primaire de voirie qui le borde, s'appuient sur la création de deux larges mailles localisées de part et d'autre de la Dongpalane et matérialisées par les rues Cosco, Phonthan, Mahosot/Nongbone et Khouvieng qui les enserrent. Ces voies ont été progressivement bordées de formes architecturales et urbaines commerçantes dont elles constituent l'ossature. C'est par leurs tracés que se définissent les limites des deux secteurs urbanisables.

À partir de ce maillage, s'observent deux processus concomitants :

- le renouvellement et l'épaississement des façades sur rue, notamment à leurs points d'articulation avec le réseau interne au quartier et à proximité de bâtiments ou d'équipements d'infrastructure qui sont les points d'ancrage et les têtes de pont de la composition inscrite dans le

paysage par des voies de desserte compartimentant et structurant l'espace en y favorisant de nouvelles dynamiques urbaines ;

- la diversification et la hiérarchisation du réseau de voirie intra-quartier qui pousse ses ramifications jusqu'à ce qu'elles rejoignent et innervent ainsi l'ensemble du quartier constitué.

Apparition, transformation, minéralisation des constructions bordières de la Dongpalane

Du chemin à la rue commerçante résultant de projets ponctuels, auto-financés et d'échelle d'abord modeste et, plus récemment, d'interventions, toujours individuelles, mais de plus grande ampleur, opérées par de grands propriétaires fonciers, la Dongpalane s'est établie en sa forme actuelle en 4 décennies.

Au fil des ans s'écrit une histoire architecturale et urbaine dont chaque micro-étape gomme ou masque la précédente, ne permettant d'en saisir les nuances que par la consultation d'une iconographie inexistante ou introuvable. De ce que nous avons pu en connaître malgré tout, nous pouvons avancer que les transformations de la rue donnent lieu à des recompositions architecturales et urbaines du bâti bordier, d'abord localisées en certains points sensibles, puis gagnant progressivement la totalité des façades sur rue qu'elles redéfinissent. On passe ainsi de la densification à une élévation mesurée de l'existant, de la destruction des bâtiments à leur reconstruction ou leur remplacement. Ce jeu de la disparition suivie de substitution, renouvelle des segments de la rue, par une opération sans fin de pans entiers déconstruits, reconstruits, de vides comblés, de "dents creuses" plombées. Il aboutit à la création progressive d'un front continu.

Ce jeu se joue sur la barrière des façades des rues principales encerclant le quartier. Ainsi on relève en des segments compris entre les rues Phonthan et Khouvieng le remplacement de baraques par des compartiments, le développement d'activités et l'apparition d'architectures liées à un aménagement conjoncturel. Il en est de même sur la rue Phonthan dont la fonction s'internationalise par l'implantation de compartiments nouveaux accueillant des commerces, mais abritant aussi des services profitant de son accroche à la T4, voie d'accès à la Thaïlande voisine.

La rue Phonthan touchée par le secteur international. Un segment qui se renouvelle progressivement entre la rue Dongpalane et Cosco (résistance des structures existantes) ; un segment commercial composé de compartiments nouveaux entre la rue Cosco et la place ; un segment qui s'ouvre aux activités internationales entre la place et la T4. La rue Phonthan change de fonction et de statut depuis qu'elle est branchée sur la T4.

Une amorce d'urbanisation le long du boulevard de Khouvieng. Ce boulevard demeure une voie sur digue bordée de constructions en contrebas du côté de la ville ancienne. Seules quelques constructions ont été réalisées à proximité du centre de formation existant. Entre cette amorce d'urbanisation et le marché Khuadinh, les investissements restent en attente de ce qui va se passer à Nongchanh.

Un front bâti sur la rue Cosco. Depuis sa construction en 2001 la rue Cosco a matérialisé la limite du secteur oriental du quartier. En deux ans de Nongbone au canal, puis sur le côté ouest de la rue, des compartiments regroupés en bande discontinue ont été construits le long de la chaussée.

En conséquence, la persistance du principe des constructions à usage mixte de résidence et de commerce, se conjugue avec un renouvellement en façade des rues principales (Dongpalane, Phonthan, Nongbone et Cosco, la dernière créée où la façade est en construction). Celles-ci ne correspondent pas à ces rues marchandes qui sont en fond de plan de tant d'articles à caractère touristique chantant les charmes des villes d'Asie du sud est, mais sont des rues dédiées à des activités commerciales dont certaines s'ouvrent sur le monde extérieur, ce qui les différencie de ce que ce qu'on pouvait rencontrer naguère à Vientiane. Avec cette plus grande variété commerçante s'est modifié le type des constructions qui constituent la façade sur rue, l'architecture des compartiments a évolué.

Redéfinition des réseaux

Le même processus observé à partir de la Dongpalane et, dans une moindre mesure de la rue Mahosot/Nongbone – épaississement de la façade, redéfinition du réseau interquartier, progression du bâti et densification, investissement et encerclement progressif des structures villageoises, conversion des espaces cultivés, etc. – se reproduit le long de la Cosco (2000-2001). En revanche, il n'y a pas de voies débouchant sur Phonthan et Khouvieng. On voit se mettre en place une trame hiérarchisée qui emprunte des tracés existants : levées de terre, parcellaires, sentiers, chemins, ruelles, rues, canaux. Ils y aménagent leur chaussée, l'élargissent, la consolident, la prolongent et densifient son maillage. Ce réseau dessine la trame du quartier sur laquelle le territoire agricole et villageois se transforme et s'urbanise. Ainsi, le mouvement d'urbanisation ne s'appuie plus exclusivement sur la Dongpalane, bien que celle-ci en demeure l'axe dur sur lequel se concentrent les activités commerciales, mais également et principalement sur les grands projets urbains promoteurs des voies nouvellement créées ou aménagées – Cosco, Phonthan, Mahosot/Nongbone et Khouvieng – ainsi que sur les projets urbains en cours.

Or, les voies et l'architecture sont en un premier temps décidées, construites et aménagées par les habitants, au gré de leurs besoins, opportunités et possibilités. La formation du quartier procède de rattrapages continuels entre la formation du réseau et celle du bâti. On est en présence d'une voirie faite "sur mesure" qui assure une certaine épaisseur et consistance au mode de composition des nouveaux espaces livrés à la spéculation, et aussi une intimité singulière des cœurs d'îlots qui ne sont pas toujours traversants.

A l'intérieur de ce maillage planifié et structuré, l'urbanisation progresse de façon empirique ; elle procède de relations réciproques qui s'établissent entre le réseau inter-quartier, les groupements existants et les nouvelles constructions. Des voies anciennes tracées par l'usage sont aménagées au gré d'opérations immobilières localisées, elles-mêmes déterminées par les jeux de la spéculation foncière. La voirie est alors réalisée pour relier les nouvelles constructions aux groupements anciens et à la voirie primaire afin de profiter des valorisations foncières ainsi opérées. En retour, les voies nouvellement aménagées ou créées suscitent de nouveaux projets qui prennent souvent la forme d'une urbanisation linéaire, continue ou non, accrochée aux nouveaux tracés. La voirie supporte alors les poussées d'une urbanisation à venir. Le développement conjugué du réseau et des espaces bâtis s'effectue de façon inorganisée mais pas fortuite ; les projets architecturaux et urbains prennent forme au gré des opportunités économiques.

Entre les ensembles architecturaux et urbains déjà mentionnés, le territoire de Dongpalane offre encore un fort potentiel urbanisable et une grande capacité d'accueil de constructions et de populations nouvelles. C'est sur cet espace, à l'articulation entre les tracés de voies, les découpages fonciers et le bâti, que se dessinent les limites de structures spatiales assimilées, à défaut de mieux, à des îlots, dont les formes et l'organisation se précisent au gré des projets de voirie et du processus de conquête des espaces constructibles. Pour l'instant, ce réseau continue de desservir des groupements principalement résidentiels. Les activités commerciales sont concentrées dans les marchés (Dongpalane, du Matin et Khuadinh) et le long des rues principales, mais elles pénètrent peu à l'intérieur des tissus ; seuls quelques points de vente et un modeste artisanat y sont disposés le long des ruelles.

Parallèlement à ce mode de façonnage du territoire (laisser faire lao, mise bout à bout de segments de sentiers et ruelles, de projets et aménagements), des opérations de plus grande envergure viennent reconfigurer des portions entières du territoire et changer la donne, notamment parce que les enjeux fonciers sont réévalués. C'est le cas de la restructuration du marché Dongpalane et de son secteur, et du projet de Nongchanh.

La restructuration exceptionnelle du secteur du marché

Depuis le début des années 2000, les transformations les plus rapides et spectaculaires du quartier sont localisées dans le secteur du marché.

Une restructuration quasi-totale y a été opérée, se traduisant notamment par le passage d'un secteur commercial de quartier à une zone marchande et commerciale de première importance à

l'échelle urbaine. Ce phénomène est lié à la présence et à l'initiative de quelques grands propriétaires fonciers locaux, dont celui du marché est le principal promoteur, combinées avec le projet d'aménagement de la mare de Nongchanh. Ce qui occasionne divers chantiers :

- rénovation complète du marché existant : construction de deux grandes halles de style néo-laotien, terminées mais non encore opérationnelles à l'automne 2003, à l'arrière de l'ancien marché encore en place et en activité. Une première halle devrait accueillir principalement les produits vivriers, la seconde, est prévue pour trente-deux boutiques de commerces de produits manufacturés et de services ;

- construction achevée de compartiments de part et d'autre du marché (bâtiment d'angle et un ensemble de 6 trames) et entre le marché et le canal (deux ensembles de 4 et 13 trames) ; trois petits ensembles de compartiments (1 et 2 trames) en face du marché, côté that Luang.

- construction prochaine d'un autre compartiment à l'emplacement de la partie sur rue du marché, et construction de boutiques à l'arrière.

Cette restructuration ne va pas sans bouleversements socio-économiques. C'est ainsi que certains commerçants, dont quelques Vietnamiens, continueront à y exercer leur activité et d'autres, en raison de la concurrence du marché de Thongpanthong très dynamisé par la route re-profilée en béton le desservant, seront contraints de se délocaliser ou de se reconverter dans une autre activité.

Les leçons de Dongpalane

Au vu de ce qu'on vient de décrire, on peut donc attribuer aux habitants du quartier Dongpalane une capacité de faire eux-mêmes leur ville ou, du moins, d'organiser leur environnement urbain immédiat. Ainsi, plutôt que d'énoncer que la voirie programmée par les urbanistes et construite par l'Autorité administrative pour le Développement Urbain³⁴ porte l'urbanisation, il serait plus exact d'énoncer qu'elle la suscite, mais d'une manière très limitée ; que la ville de Vientiane crée seulement les conditions globales d'une urbanisation.

L'exemple de la rue Dongpalane enseigne en effet clairement que ce sont finalement les habitants, qui investissent dans la construction de leurs maisons, qui sont les premiers artisans autant de la viabilisation du quartier que de son édification. C'est là un processus qui devrait générer une bonne intégration urbaine de ces réalisations et de ceux qui les promeuvent, et être significatif de la manière vientianaise de s'urbaniser. L'ampleur de ce phénomène est conséquente, mais ce n'est qu'au terme d'un minimum de temps d'usage qu'on pourra en mesurer l'impact. Ceci ne pourra se faire de manière satisfaisante qu'après un supplément d'études menées par une équipe aux multiples compétences : architectes, géographes, sociologues ayant en commun une qualification d'urbanistes confirmée. Ce n'est donc pas l'objet de ce rapport, cependant, dès à présent, l'observation exposée ci-après, d'un autre secteur de la ville traversé par la T2, nous aidera à tester la validité de la démarche.

Néanmoins, dès à présent la dimension pionnière de la fabrication du quartier Dongpalane transparaît bien sur les cartes. En un premier temps les constructions enserrant des espaces dont l'extension agricole (rizières), arborée (cocoteraie) ou aquatique (pêche et plantes d'eau) est encore repérable. Puis, progressivement et irréversiblement les parties exondées ou aisées à remblayer sont loties. On passe d'un mitage lâche à des lotissements et des implantations dispersées qui génèrent des réseaux de petits chemins qui vont se rejoindre et seront à terme asphaltés. Ceux-ci renforcent la colonisation des espaces agraires par un domaine bâti conquérant. La pression s'exerce toujours des bordures (très fortement implantées comme nous venons de le voir) vers le centre, le rôle des équipements y est très lisible : marchés, pagodes, équipements publics s'auréolent d'habitations. L'ouverture d'une nouvelle voie urbaine a aussi des effets très dynamiques, elle accélère le mouvement. La carte de la situation en 2003 est éloquent, l'aboutissement de ce mouvement d'urbanisation y apparaît : la Cosco a achevé la clôture de la partie nord/nord-est du quartier où les chemins sans issue sont devenus les segments d'un réseau de voies de desserte de plus en plus

34. L'Autorité administrative pour le Développement Urbain de Vientiane (VUDAA) gère le programme de développement intégré de la ville.

structuré. À son intersection avec le canal des lotissements tout récents et de standing s'élèvent désormais. L'urbanisation à la vientianaise, maisons et jardins, desserte par des chemins de terre, y est en voie d'achèvement. En revanche, entre Dongpalane et Khouvieng, la mare de Nongchanh a vécu, complètement comblée en contradiction apparente avec le projet urbain annoncé qui devait aménager en parc cet espace amphibie. Il est plus que probable que la réserve foncière mise ainsi hors d'eau, autant dire à l'encan, ne résistera pas longtemps aux appétits des promoteurs privés, entrepreneurs et fortunés que les pouvoirs publics gestionnaires de la ville pourront difficilement contrer.

On a également vu, et les cartes le confirment que le mouvement d'urbanisation du secteur ne s'appuie pas exclusivement sur la rue Dongpalane (même s'il est indéniable que cet axe demeure majeur pour le quartier.) mais aussi sur les voies nouvellement créées ou aménagées ainsi que sur les projets urbains en cours.

On observe une urbanisation qui part de la Dongpalane et pénètre à l'intérieur du tissu, investissant les structures villageoises et les groupements en place, les espaces arborés et les terrains agricoles qui sont progressivement convertis (depuis les années 1960, observation sur 40 ans).

Un processus analogue part des rues nouvellement aménagées sur lesquelles il s'appuie, y compris sur des voies internes, telle celle en terre qui longe le canal et gagne la rue Dongpalane.

Cinquième partie :

Etudes de cas : Nongchanh et Fai

1. Ban Fai : résistance d'un espace villageois

Jusqu'à peu, le village Fai a résisté au mouvement d'urbanisation du secteur, notamment au développement de la rue Dongpalane sous une forme commerçante (1960-2000), bien que ses formes architecturales et urbaines aient considérablement été transformées au cours des années. Aujourd'hui, la mise en œuvre de nouveaux projets d'envergure à l'échelle de Vientiane et de Dongpalane, ainsi que la spéculation et les recompositions foncières qu'ils suscitent et confortent changent la donne.

1.1 Caractéristiques de la population de Fai en 2002 d'après les enquêtes³⁵

Des populations souvent originaires du quartier, d'origine laotienne ou vietnamienne

Au début des années 1970, « une partie du village de Ban Fai compte 70 % de Lao. La moitié de la population occupe illégalement un ancien cimetière français bordant une zone inondable au nord de Dong Palane » (Vilavarn, 1974)³⁶. Un de nos informateurs d'origine vietnamienne bon connaisseur du village raconte : « L'installation des vietnamiens à Fai date du début des années 1970. Les terrains étaient peu coûteux. Souvent originaires des villages de Tha Hinh Neua et Tha Hinh Tay de la ville de Paksé, les jeunes quittèrent le Laos après l'arrivée du Pathet Lao au pouvoir en 1975 alors que la plupart de leurs parents sont restés au village. Ces personnes comptaient de nombreux commerçants (tissus, vêtements) et artisans du marché du matin (couturiers). Presque tous ont pris la nationalité laotienne. Depuis une dizaine d'années, après l'ouverture économique du Laos, de nombreux vietnamiens sont venus faire du commerce à Vientiane. Ceux qui habitent Fai sont originaires de Hué et restent environ 6 mois, repartent chercher de la marchandise au Vietnam, puis reviennent. » Le seul élément certain dont nous disposons est que l'importance de cette communauté vietnamienne a permis l'édification en 1960 de la pagode *Chao Phat Tich Unhungtu* sur l'emplacement d'un cimetière.

En 2002, d'après les données générales obtenues auprès des autorités villageoises, 1788 personnes (298 ménages) résidaient à *ban* Fai. Avec une moyenne de 6 personnes par ménage³⁷, ce taux se situe dans la moyenne des 100 villages de Vientiane. Cependant, la composition des ménages connaît de fortes disparités : plus d'un cinquième de notre échantillon compte 8 à 11 individus, alors qu'un autre cinquième n'est composé que de deux à trois personnes. Dans le premier cas, il s'agit pour l'essentiel d'étudiants provinciaux partageant un logement, de familles natives du quartier depuis plusieurs générations propriétaires de leur logement, de commerçants d'origine étrangère dont

35. Sondage à deux niveaux : un tiers des entrées sur la rue Dongpalane, un dixième des ménages du village.

36. cf. S. Vilavarn (1974), « The heart of a Vientian slum : Ban Fai in Etudes sur les habitations à bas prix du Sud-Est asiatique », Centre de recherche pour le développement international, Vientiane, 1974.

37. Les résultats d'enquêtes concordent avec ces données.

l'entreprise familiale à domicile occupant plusieurs travées d'un compartiment sis dans la rue Dongpalane et Nongbone, requiert une main d'œuvre importante. Dans l'autre cas, ce sont de jeunes couples, natifs du village ou étrangers (notamment Vietnamiens venus au Laos pour des raisons économiques), de couples âgés bien installés et attachés à leur quartier dont les enfants sont établis à proximité.

Selon les déclarations des chefs de ménages, 80% des individus ont la nationalité laotienne, 15% vietnamienne, 3% chinoise et 2% thaïlandaise. Il s'agit donc d'un village fortement laotien et laocisé mais conservant un rôle d'accueil de populations étrangères. La moitié des individus âgés de plus de 15 ans sont nés dans le quartier (Fai, Nongchanh, Dongpalane), dont 80% à *ban* Fai (tableau 13), situation révélatrice d'une forte sédentarité et d'un ancrage territorial important. Les natifs de Nongchanh ont quitté ce village après avoir appris le projet d'aménagement de la mare (cf. encadrés des relevés), anticipant leur déguerpissement programmé, ou plus rarement, en 1983 lorsqu'un incendie a occasionné la destruction de leur lieu d'habitation. Un dixième est né au Vietnam, en Thaïlande ou en Chine, données corroborant les informations disponibles sur le caractère mixte (laotien, étrangers) de ce village. Notons aussi qu'un peu moins d'un dixième des individus est originaire de la province de Champassak, principalement dans le district de Paksé, ce qui confirme les propos de notre informateur : une partie non négligeable des ménages de nationalité laotienne est d'origine vietnamienne et s'est durablement établie à Fai.

Tableau 13 : Village Fai, lieux de naissance des individus de plus de 15 ans en août 2002 (en %)³⁸

Lieu de naissance	%
Fai	40
Thaïlande, Chine, Vietnam	10
Province Champassak	8
Nongchanh	7
District péri urbains de la Prefecture : Naxaythong, Xaithani, Hatsaifong	5
Province Xiengkhouang	5
Province de Vientiane	5
Province Louang Prabang	5
Province Bolikhamxai, Khammouane	3
Prov. Louang Namtha, Bokeo, Sayabouli, Houaphanh	2
Province Savannakhet	2
Dongpalane	2
Autres villages proches de Fai : Phonxay, Nongbone; Sisavath	2
Villages commerçants de Nongdouang et Khualuang	1
Villages éloignés au sud des 100 villages : Phanhmanh, Khokninh, Vatnak	1
Villages éloignés à l'ouest et au nord des 100 villages : Sikhay, Wattai Noy Tha, Phonekeng	1
Villages de l'agglomération hors des 100 villages : Phonthong Savath, Thongphong	1
Total	100

Source : enquête « activités-ménages »

Note : Xiengkhouang : principalement dans le district Koun ; Champassak : dont 90 % dans le district de Paksé ; Chine : principalement dans la province de Guangdong ; Thaïlande : dans le pays Issan et à Bangkok.

38. L'échantillon comprend les ménages ayant pignon sur rue Dongpalane et ceux résidant à l'intérieur du village Fai.

De nombreux commerçants et artisans souvent modestes

Presque la moitié des individus est active, un quart poursuit des études, 12% sont des enfants âgés de moins de 5 ans, 5% des personnes âgées ou invalides, et 5% d'autres inactifs. Plus d'un tiers des actifs est commerçant. La moitié de leurs activités sont exercées sur les marchés, soit un cinquième de l'ensemble : du matin, de Khuadinh, ou plus rarement sur les deux autres grands marchés urbains, Thongkhamkham et That Louang. Ils y proposent principalement un service de plats cuisinés, ou vendent fruits, légumes, épicerie, vêtements, bagages. Un quart des actifs travaille dans la fonction publique : quelques médecins et infirmières, policiers, petits employés (aide comptables, livreurs). Un seul haut fonctionnaire travaillant dans le domaine des médias a été rencontré. Un autre quart a le statut d'artisan indépendant, le plus fréquemment dans le secteur du bâtiment ou de la mécanique, mais on trouve aussi des fabricants de *thats* (stupas funéraires), un menuisier et un cordonnier. Un dixième des actifs est ouvrier ou exerce un métier faiblement rémunéré : main d'oeuvre s'employant dans le secteur industriel privé : textile, plastiques du quartier Dongpalane (6%), porteurs sur les marchés, domestiques hébergés par les familles enquêtées (4%). Les activités libérales sont peu nombreuses (8%) : un designer, imprimeur, quelques gérants d'un internet café ou d'un salon de beauté.

A de rares exceptions, en particulier les commerçants du marché de vêtements au marché du matin, les ménages ont plutôt des revenus modestes. Ils jouissent néanmoins d'une situation géographique favorable à leurs activités.

1.2 Formation et résistance du village : 1960 - 2000

Ban Fai est le plus ancien village du secteur Dongpalane. Mentionné pour la première fois sur le plan de 1920, son implantation est certainement antérieure, elle pourrait dater du début du XX^e siècle. Si en 1905 le village n'est pas représenté, un chemin desservait déjà son territoire depuis la route du That Luang jusqu'au site actuel du *vat Fai*, laissant supposer l'existence de zones habitées ou du moins fréquentées.

Les documents iconographiques, notamment les photographies aériennes de 1954 et 1959, montrent que les premiers groupements d'habitations étaient situés à l'arrière de la rue Dongpalane, au centre actuel du village où se trouvent les dernières maisons de type lao³⁹, dont les rez-de-chaussée peuvent être consolidés, ou dérivées de ce modèle.

A la différence des quartiers de Dongpalane, *ban Fai* pourtant sis à la périphérie du centre ville, au-delà de la zone humide de Nongchanh, n'est pas resté excentré ; très tôt il a été relié puis intégré à l'ensemble urbain. Et ceci du fait de sa situation à l'extrémité occidentale du secteur et de son double ancrage au réseau de voirie : à la fois sur la route du That Luang qui a longtemps été la principale pénétrante urbaine et sur celle de Dongpalane. Ainsi, dès le milieu du XX^{ème} siècle, le village était dans la mouvance du quartier commercial du marché du Matin puis, plus tard, du nouveau "péricentre". Cette conjoncture a influé sur sa croissance ; il s'est d'abord développé vers le nord-ouest (route du That Luang) et le sud-ouest, attiré par le mouvement d'urbanisation de la Dongpalane qui, dès les années 60-70, s'affirmait comme une rue commerçante ; *ban Fai* contournait alors le cimetière⁴⁰. Puis, des extensions progressives ont été réalisées vers le canal et, plus récemment, vers la rue Cosco percée en 2000-2001. Force est de remarquer l'importance du réseau de voirie qui suscite et oriente la croissance villageoise.

Pourtant, *ban Fai* s'est longtemps maintenu sous sa forme villageoise : sur la rue Dongpalane, les maisons sur pilotis et les premiers compartiments de bois n'ont pas cédé la place aux compartiments en dur qui, dès le début des années 70, avaient investi l'autre côté de la rue (devant Nongchanh) ; à l'intérieur du village, les maisons du noyau originel restent présentes au milieu de

39. Voir P. Clément et S. Clément-Charpentier, *L'habitation lao*, op.cit.

40. Les plans du BCEOM montrent qu'au début des années 60 le village s'étendait jusqu'à la route du That Luang et celle de Dongpalane.

grands espaces arborés. Bien que relié à la ville et à un de ses quartiers les plus dynamiques et commerçants, le village a résisté, à sa façon, aux pressions urbaines, notamment aux pressions d'un urbanisme marchand. Ses habitants majoritairement d'origine lao et installés ici depuis plusieurs décennies sont attachés à leur terre, à leurs maisons, à leur village et surtout à un certain mode de vie. Ce qui ne signifie pas que l'espace bâti n'évolue pas avec son temps, mais peut-être que les transformations ne se font pas aux mêmes rythmes, aux mêmes échelles et selon les mêmes critères qu'ailleurs, à moins que des événements extérieurs viennent changer le cours de la vie villageoise, ce qui semble être le cas en ce moment.

L'étude de *ban* Fai nous permet d'appréhender les phénomènes de résistances de l'espace villageois dans la confrontation d'autres structures spatiales (rue commerçante, lotissements, etc.). On s'interrogera sur les transformations actuelles, alors que de grands projets (aménagement de Nongchanh et percée de la Cosco), représentatifs de nouveaux modes de penser et construire la ville, viennent restructurer le secteur. Fai est représentatif de nombreux villages urbains de Vientiane désormais soumis à des pressions similaires ; aussi ses recompositions sont-elles significatives à l'échelle urbaine.

Rue Dongpalane : pas de véritable façade commerçante

Le segment de façade sur rue situé devant *ban* Fai, entre l'enceinte du ministère de l'Industrie et du Commerce et le canal Hong Ké, se distingue de l'ensemble de la rue. Il ne présente pas un front continu de compartiments, mais un bâti mixte peu dense et peu élevé (R, R+1 et R+2) composé, en 2000, d'anciens compartiments de bois (ca. 1960), de compartiments en dur des différentes époques (années 70, 90 et 2000), d'une villa de plain-pied, d'un atelier-hangar dans lequel sont entreposés des stupas, d'échoppes ... et d'une placette bordée de maisons sur pilotis.

Cette façade sur rue n'a pas été élevée *ex nihilo* (comme cela a été le cas devant Nongchanh) ni en lieu et place de constructions conjoncturelles : bars, gargotes et autres échoppes du quartier américain. Elle s'est insérée dans un tissu villageois déjà bien constitué⁴¹, contrainte par la présence de sentiers, de découpages fonciers établis, de constructions et d'éléments structurants comme le cimetière, le canal, la pagode.

En superposant le plan de 2003 sur celui de 1962-65, il apparaît que les tracés actuels sont calés sur les découpages préalables. Si les terrains sont parcellisés et densifiés, notamment de part et d'autres des ruelles qui mènent au village, la ligne de fond de parcelles a été maintenue. Les nouvelles constructions s'assurant d'un recul d'environ 10 mètres par rapport à la chaussée en vue d'élargissements de la voie, la profondeur du bâti bordier n'excède pas 15 mètres pour une trame de façade de 4 mètres.

En 2002-2003, plusieurs chantiers participaient à la recomposition de la façade : destruction des structures anciennes, dont la placette et les compartiments de bois ; construction de compartiments en dur qui assurent la continuité du linéaire des immeubles mixtes, de commerce et de résidence. Ces recompositions rendent compte du dynamisme de la rue, notamment à proximité des quartiers de marchés ; elles résultent également de transformations opérées à l'intérieur des tissus, dans le village même de Fai.

Extension et densification du noyau villageois portées par la voirie

En 2000, le noyau villageois situé à l'intersection des ruelles qui mènent de Dongpalane à Cosco et de Fai à Mahosot, ainsi que les constructions implantées à proximité du canal avaient été peu modifiées. S'y trouvaient des maisons laos anciennes (des années 50 et 60) ou dérivées de ce type, notamment des maisons laos coloniales.

A l'entour, les extensions de l'espace villageois, déjà visibles au début des années 60 vers les rues Dongpalane et Mahosot, ont été progressivement densifiées puis, en 2000, prolongées vers Cosco. Ce mouvement d'urbanisation est étroitement lié à la mise en place d'un réseau de ruelles branché sur les trois rues mentionnées afin de mieux desservir et relier les groupements, ces voies

41. Voir les plans du BCEOM, 1962-1965.

récemment créées ou aménagées devenant le support de nouveaux projets qui s'immiscent et s'insèrent dans les structures existantes. Le bâti y est hétérogène. Il comprend un lotissement de bois (R+1) construit dans les années 60, des maisons laos consolidées en rez-de-chaussée, différents types de maisonnettes et villas, de nombreux chantiers le long de la ruelle qui relie Cosco et, enfin, des villas de grand luxe construite à proximité de la Cosco et du canal.

Les nouvelles constructions se sont développées dans les espaces libres ou peu densément bâtis. Si elles ont progressivement gagné les structures en place (densification de la voirie, création des premiers îlots, partition et densification des terrains et du bâti, etc.), elles sont restées ponctuelles, résultant de nombreuses initiatives individuelles. Cette situation tient également au fait que le potentiel économique des habitants ne permettait pas de recompositions plus importantes, d'ailleurs étaient-elles seulement nécessaires ? En outre ce n'était alors, à leur sens, qu'une phase de formation du quartier.

1.3 Recompositions actuelles : 2000 - 2003

Depuis quelques années, le noyau villageois est progressivement enserré par des bâtiments neufs en dur qui se multiplient le long des voies principales et du canal. Le mouvement va en s'accroissant depuis la percée de la Cosco et l'aménagement de Hong Ké qui offrent de nouveaux axes d'urbanisation vers le village. Cet épaississement significatif du bâti articulé au réseau de voirie va de pair avec la démolition des maisons en matériaux végétaux et la disparition des terres agricoles. Dans ce contexte, il semble que le village pourra difficilement se maintenir, du moins dans ses formes actuelles.

Dans le même temps, on observe une dégradation significative de l'architecture du noyau villageois ; une fois reconnue comme insalubre, ce qui reste du village sera vraisemblablement détruit et reconstruit pour des raisons sanitaires. Il est peu probable que ses habitants actuels, dont les moyens financiers sont précaires, seront en mesure d'engager les travaux nécessaires pour restaurer ou reconstruire leurs habitations, pas plus qu'ils ne peuvent le faire actuellement. La solution sera de vendre ce terrain qui aura acquis une certaine valeur foncière, du fait de la montée en puissance du quartier et de sa proximité du centre ville. Malgré l'absence de données exhaustives, il semblerait qu'une forte proportion de la population du village soit en voie de paupérisation ; dès lors on peut penser que les populations qui se maintiendront dans le quartier sont celles qui bénéficient de moyens financiers suffisant pour entretenir leurs maisons (coût important des réparations sur les maisons traditionnelles en bois) ou pour la renouveler complètement.

Ce processus de dégradation-déstructuration-recomposition est accéléré par des incendies qui imposent la reconstruction de secteurs entiers du village. Or, les nouvelles habitations rompent avec les formes architecturales et urbaines précédentes. Il s'agit de maisons de ville, de plain-pied et souvent en rez-de-chaussée, implantées sur des parcelles oblongues qui ouvrent directement sur la ruelle.

Enfin, les transformations villageoises sont dépendantes des grands projets, dont celui de Nongchanh, susceptibles de modifier considérablement l'ensemble du secteur, notamment dans son intégration/insertion urbaine. Ainsi, la nébuleuse de Nongchanh semble avoir gelé ou, du moins, ralenti les recompositions opérées en ce point de la rue commerçante, comme cela a été le cas autour du marché de Dongpalane par exemple. Les différentes personnes (riverains, habitants de Nongchanh, investisseurs privés étrangers au quartier, etc.) susceptibles de participer à ces projets sous différentes formes (vente/achat de terrain, construction d'un nouveau compartiment en place du bâti existant, etc.) semblent attendre que la conjoncture soit favorable sur ce site qui présente un intérêt certain : proximité du centre ville et de trois marchés animés – du Matin, Khuadinh et Dongpalane.

En conclusion, on observe une déstructuration peut-être programmée (lente dégradation, paupérisation, incendies, etc.) de l'espace bâti villageois qui se traduit par la disparition progressive des habitations anciennes et la construction de villas. Le processus déjà bien engagé depuis la percée de la Cosco est susceptible de s'accroître avec l'aménagement de l'ancienne zone humide de Nongchanh : flambée des prix du terrain, spéculation foncière, etc.

2. La zone humide de Nongchanh : un souvenir ...

Cette étude de cas est un exemple de déstructuration de type *tabula rasa* programmée puisque l'ensemble des groupements d'habitations sur pilotis établis sur la mare de Nongchanh ont été démontés et détruits entre 2001 et 2003, les populations déplacées et le marais totalement remblayé. Les déstructurations-recompositions opérées dans ce secteur revêtent un intérêt particulier car elles rendent compte non seulement d'une tendance générale à l'échelle urbaine : la disparition des mares et autres espaces naturels constitutifs du paysage urbain, la minéralisation de l'architecture de la ville ; mais aussi de la duplicité des autorités urbaines en charge de ces opérations qui, apparemment avec l'assistance de consultants étrangers, agit en contradiction avec ses déclarations d'intentions écrites et proclamées officiellement. A moins qu'il ne faille voir en cette affaire la difficulté des gestionnaires à élaborer une politique de planification cohérente et soutenue du territoire.

2.1 Le quartier de Nongchanh jusqu'en 2002, année du début de notre étude

Présentation du quartier et observations préliminaires

Situé dans la partie la plus commerciale de la ville, le village de Khuadinh s'est construit sur la mare de Nongchanh à la fin des années 50, en contrebas et à l'extérieur du boulevard circulaire qui suit l'élévation de l'ancien rempart de la première enceinte de la cité. Ses caractéristiques architecturales n'avaient connu aucune modification majeure depuis sa fondation. A la fin des années soixante Christian Labarthe⁴² le décrivait comme « quartier de maisons de bois, surélevées par de petits pilotis en raison de la nature marécageuse du sol ; il est traversé par une seule rue, le reste n'est que ruelles et passerelles entre des maisons très serrées ». Ce village alors habité par 3500 Vietnamiens⁴³ accueillait 660 ménages des villages de Nongchanh et de Dongpalane Tha, soit près de 4000 personnes, en 2002.

Khuadinh fut l'un des principaux « quartier vietnamien » de la capitale jusqu'à ce qu'un important incendie se déclare, en 1987, causant la perte de 500 maisons et de nombreuses boutiques. Près de 3000 personnes durent se reloger. De nombreuses familles vietnamiennes quittèrent le quartier pour s'installer dans d'autres secteurs, centraux et proches : Saylom, Fai, Simuang. Le gouvernement décida d'établir une gare routière et un petit marché de produits frais, le marché Khuadinh, sur le secteur faisant face au marché du matin. C'est probablement à cette époque que le village s'enrichit d'un apport lao significatif si l'on en juge par les deux formes d'habitat aisément identifiables aux types de maisons rencontrés et aux modes de groupements adoptés. En effet, l'observation permet de constater que les Vietnamiens sont installés à l'extrémité occidentale de la rue dont les grandes maisons en bois sur pilotis sont rigoureusement organisées de part et d'autre d'une passerelle de même matériau s'avancant sur la mare. Tandis que plus au sud, sur les terrains villageois actuels de Dongpalane Tha se rencontrent des maisonnettes, également de bois sur pilotis mais plus petites, desservies par des sentiers de terre sinueux et qui, disposées de-ci de de-là sur les franges de la mare, renvoient à des modes plutôt lao d'organisation spatiale. Toutefois, bien que sa population se soit « laocisée », le quartier demeure un quartier connoté vietnamien.

Nos interviews nous ont permis de savoir que les premiers habitants installés du côté de Khouvieng où se situe le premier groupement d'habitat spontané de Nongchanh étaient Vietnamiens. Celui-ci, représenté sur les plans de 1961, semblait alors à l'échelle urbaine plus important que Dongpalane.

42. Labarthe Christian (1969), *Quelques aspects du développement des villes du Laos*. Travail d'études et de recherches, Université de Bordeaux, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Institut de géographie, Bordeaux, p.129.

43. La présence des vietnamiens est considérable depuis l'époque du protectorat français. En 1943, les Annamitiques, désignant les immigrants venus de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin représentaient 53 % de la population de Vientiane, soit 12400 personnes. La première vague d'immigration vietnamienne et chinoise à Vientiane date du début du XX^e siècle, lorsque le gouvernement colonial, pour faciliter la gestion des services administratifs et militaires de ses nouvelles possessions et en réduire le coût, fit venir, dans un premier temps du personnel d'Indochine, puis encouragea l'immigration en accordant des terres et des exemptions d'impôts aux personnes qui contribueraient au développement de l'agriculture ou à la création d'entreprises.

Les structures spatiales de Nongchanh et la rue Dongpalane

Les habitations de Nongchanh situées à l'ouest de la mare, c'est-à-dire du côté de la rue Dongpalane, sont représentées pour la première fois sur le plan de 1970. En 2000, avant le début des déplacements de population, des relevés ont été réalisés sur l'ensemble du secteur⁴⁴. Les groupements étaient alors disposés en retrait de la rue, à l'arrière des rangées de compartiments, plus ou moins profondément dans les tissus ; la desserte était assurée par un réseau d'impasses en peigne branché sur la Dongpalane.

Le fragment urbain situé à l'ouest de la rue Dongpalane entre la rue Mahosot et le canal Hong Ké en 2002. Cet espace est traversé par trois voies en impasse, de forme rectiligne (sans chicane), orientées nord-est/sud-ouest et organisées en peigne régulier, qui se branchent directement sur la rue Dongpalane et desservent le secteur de Nongchanh. La quatrième voie, de même orientation, correspond plus à un chemin tracé par le passage des habitants du groupement singulier installé à proximité du canal : activité artisanale, fabrication et vente de stupas funéraires. Deux de ces voies étaient prolongées par une passerelle en bois construite sur la mare desservant les maisons sur pilotis construites en bande continue de part et d'autre de cette épine dorsale.

L'organisation des voies, peignes et passerelles se terminant en impasse, renvoie à un découpage du territoire caractérisé par l'absence d'îlots ; elle détermine également le mode de distribution des habitations : les constructions du front bâti de la rue Dongpalane sont desservies depuis la dite rue ; les habitations situées à l'arrière, entre les compartiments et la mare de Nongchanh, le sont depuis les voies en peigne ; les habitations sur pilotis depuis la passerelle. Les quatre voies et les passerelles qui les prolongent, aujourd'hui détruites, correspondaient à des types architecturaux et des modes de groupements singuliers qui renvoient à l'origine et au statut des populations habitantes.

L'urbanisation de ce secteur a débuté, au début des années 70 (date des premiers permis de construire), par la construction de rangées de compartiments en façade sur rue. Ceux-ci ont été édifiés en marge de la zone humide de Nongchanh, sur une bande de terre exondée qui, d'après le plan du BCEOM, n'était quasiment pas habitée : absence de découpages fonciers, de limites parcellaires, faible densité des constructions (à l'exception de quelques hangars et bâtiments commerciaux). Ainsi les compartiments de la première génération ne sont pas venus s'insérer dans un tissu existant, mais ils ont été bâtis sur une bande de terrain vierge, permettant la construction de rangées de 10 à 19 trames. Cette situation est très différente de ce que l'on peut observer de l'autre côté de la rue, à la hauteur du village Fai.

Les compartiments d'origine comprenaient un rez-de-chaussée commercial et un étage résidentiel auquel on accédait par un escalier intérieur, un balcon ouvrant sur la rue. Ils étaient implantés sur des parcelles oblongues, pouvant atteindre 50 à 60 mètres de profondeur. Regroupés en rangées comportant jusqu'à 19 unités de bâti mitoyennes de 4 mètres de large et environ 15 mètres de profondeur, leur trame est régulière et systématique. Ces constructions ont été modifiées à plusieurs reprises par l'ajout d'un ou deux niveaux et la construction d'extension en fond de parcelles. Ces agrandissements successifs étant projetés au gré des besoins et des opportunités des habitants, c'est-à-dire sur des initiatives individuelles, ils composent désormais une ligne de fond de parcelle au tracé irrégulier et aux formes architecturales hétérogènes.

La façade principale donne sur la Dongpalane : les bâtiments sont largement orientés et ouverts sur la rue avec des commerces en rez-de-chaussée et des balcons, surplombs et autres aménagements de façades aux étages. Les façades latérales qui bordent les impasses menant à Nongchanh jouent un rôle secondaire : elles sont percées de fenêtres et de portes à usage fonctionnel permettant d'éclairer et de ventiler les bâtiments.

Une zone intermédiaire, dite « zone-tampon », est comprise entre le front bâti et les grappes/poches d'habitations sur pilotis caractéristiques de Nongchanh. D'après les cartes anciennes, il s'agit de terrains progressivement remblayés et gagnés sur la mare. L'épaisseur de la zone n'est pas

44. Dans le cadre des deux ateliers de terrain de la formation de 3ème cycle en architecture et aménagement urbain, intitulée "Métropoles d'Asie-Pacifique : architectures et projets urbains" (Ecoles d'architecture de Paris-Belleville et de Paris-La Villette, Institut français d'urbanisme, Université Paris VIII ; responsables scientifiques : Pierre Clément, Charles Goldblum et Shin Yong Hak) qui se sont tenus à Vientiane en 1998-1999 et 1999-2000.

régulière. Elle est plus large à la hauteur des impasses et le long du canal Hong Ké, ces éléments de réseaux ayant servi de support à l'urbanisation. Elle semble s'amincir, voire disparaître entre les impasses car, le secteur ne comptant pas de voies de desserte nord-sud, les espaces situés à l'arrière du front bâti ne sont pas accessibles. Cette zone présente des formes architecturales mixtes : maisonnettes en bois plus ou moins élaborées, maisons sur pilotis, les mêmes avec un rez-de-chaussée consolidé, habitations en dur, etc.

Ces constructions sont le résultat d'un double mouvement d'urbanisation : l'épaississement progressif des rangées de compartiments de la Dongpalane avec une occupation maximale du parcellaire d'origine ; l'extension et la consolidation des habitations sur pilotis et en matériaux légers de Nongchanh. Ces dernières opérations intervenues récemment, alors que les perspectives du projet de parc paysager et de déguerpissement de populations qu'il impliquait étaient déjà connues, sont révélatrices de l'état d'esprit des familles qui, en majorité, sont installées sur le site depuis plusieurs décennies. Elles rendent compte de la nécessité absolue de rester à proximité de leur lieu de travail, de l'absence de moyens financiers pour s'installer et construire ailleurs, peut-être d'un espoir de prise en considération de leur situation en offrant une image plus valorisante de leurs biens immobiliers.

Cette "zone-tampon" résulte d'une urbanisation *a posteriori* de l'espace situé dans l'entre-deux, entre le front bâti marchand de compartiments et les maisons sur pilotis.

Enfin, les grappes d'habitations en bois sur pilotis, qui s'allongeaient sur la mare de Nongchanh avaient, en novembre 2002, presque toutes été démontées ou détruites.

Le projet de Nongchanh

Un premier plan d'aménagement de Nongchanh, considéré comme un projet à moyen terme « en mesure d'avoir un impact important sur le développement de la ville » avait été proposé dans l'étude du schéma directeur de Vientiane (mai 1989). Étaient projetés sur le site : une gare d'autobus, un centre commercial, un hôtel de 150 chambres, des espaces de récréation et d'animation culturelle. Le schéma directeur précise également que " par ailleurs, le plan de drainage y prévoit un bassin de retenue des eaux pluviales de trois hectares, et la restructuration de la zone doit se faire en fonction des besoins d'aménagement du grand réseau de voies primaires. Pour mettre en place un tel programme, il faut envisager le déplacement de près de 200 familles : un secteur doit être réservé sur le site même pour une " opération tiroir ". Compte tenu du caractère très central de la zone, à proximité des sites exceptionnels naturels comme la façade sur le Mékong ou archéologiques comme les temples Prakhéo et Sisaketh, une attention très particulière doit être apportée à ce projet ⁴⁵. Ce projet n'a pas vu le jour ; seule la gare routière a été réalisée sur des financements japonais, à proximité des marchés du Matin et Khuadinh, confortant le dynamisme du secteur autour de ce nouveau pôle urbain de type marchés/gare routière.

Faits et méfaits : la mare de Nongchanh et son aménagement en parc urbain⁴⁶

Appuyés par des déclarations impérieuses de « réduction de la pauvreté » et de « l'environnement durable », en vogue à l'échelle mondiale, des bailleurs de fonds internationaux (Banque asiatique de développement) et de l'aide bilatérale, des interventions autoritaires conduites par les autorités laotiennes sont légitimées en RDPLao. Réalisé avec le soutien de la coopération danoise⁴⁷, le projet d'aménagement de la mare de Nongchanh en parc de loisirs représente l'exemple type d'une instrumentalisation de la rhétorique sur la protection de l'environnement. La Préfecture de Vientiane et Danida en sont les instigateurs. En effet ce projet vise aussi bien l'éradication d'un secteur d'habitat populaire ancien qu'une protection efficace de la mare et la réalisation d'un lieu récréatif.

45. Vientiane, schéma directeur et d'aménagement urbain, mai 1989, p. 110.

46. Les analyses reposent sur les informations disponibles relatives aux politiques urbaines (rapports, presse, statistiques officielles) et sur des observations de terrain combinant approche qualitative et quantitative. Ont été réalisés en 2001 et 2002 des entretiens auprès d'une cinquantaine de familles de Nongchanh et Dongpalane Tha avant et après leurs déguerpissement ; des enquêtes socio-démographiques sur les mobilités spatiales, l'emploi et l'habitat en juillet-août 2002 à Dongpalane Tha.

47. Cf. Royal Danish Ministry Of Foreign Affairs DANIDA, Lao People's Democratic Republic Peace Independence Democracy Unity Prosperity, *Improvements of the Vientiane Urban Environment*, Final Draft Project Document, August 2000.

Il convient donc d'examiner d'un point de vue critique les justificatifs mis en avant par les responsables de ce projet, les actions effectivement entreprises, les caractéristiques des populations concernées et les premières conséquences observées de ces interventions.

La version officielle du projet

Le projet lao-danois "Improvements of the Vientiane Urban Environment"⁴⁸, comprend notamment la protection et de la mise en valeur de la zone humide de Nongchanh de 15 hectares par l'établissement d'un parc, précédé du déplacement d'une population vivant dans des taudis et du démantèlement de son habitat.

Dans son rapport⁴⁹, l'agence de coopération danoise, Danida, identifie "trois problèmes principaux pour la population urbaine de Vientiane : les inondations en saison des pluies, la disparition des zones humides et des autres espaces verts, l'état défectueux du réseau de voirie, qui auraient des impacts graves sur l'état sanitaire de la population, notamment des couches défavorisées, particulièrement les femmes et les enfants". Son assistance consisterait donc "à améliorer l'aménagement des espaces verts, la gestion des déchets, le drainage, et de juguler la surpopulation des zones d'habitat précaire (taudis) dans un contexte de contraintes financières du gouvernement lao, de capacités institutionnelles et de ressources humaines faibles".

Les actions proposées par la Préfecture, avec la caution technique des Danois, sont décomposées en deux phases (voir encadré).

Improvement of Urban Environment in Vientiane, Lao PDR⁵⁰

Project Period :

February 2002 - February 2004

Danish Grant :

DKK 8,498,000 (plus DKK 7,806,000 shared with Xieng Khouang and Hua Phan).

Implementing Agency :

Department of Communication, Transport, Post and Construction, Vientiane Municipality.

Component :

Sustainable Urban and Industrial Environment

Immediate Objectives :

National, Municipal, District and Village authorities working with other stakeholders toward sustainable planning and management of the green and brown environment ; Replicable demonstration projects in environmental management and planning linking green and brown environmental issues ; Increased village involvement in environmental planning, implementation and monitoring in the demonstration area.

La première (2001-2002) est ciblée sur les possibilités de construction et de participation publique par le biais d'interventions mineures mais durables et d'interventions pilote dans une aire de démonstration bien définie : la mare de Nongchanh d'une superficie de douze hectares. Des objectifs immédiats dont l'impact serait positifs sur la réduction de la pauvreté par le truchement de l'amélioration des conditions de vie de la population urbaine, pour lui permettre d'être plus active et donc plus productive dans le secteur économique, sont présentés : « La propreté générale de l'aire urbanisée, la restauration des espaces verts, et l'amélioration des infrastructures environnementales auront des impacts positifs sur l'investissement urbain et l'offre d'emploi ».

La deuxième phase (2003-2004), démontrera que cette approche « d'environnement durable », en termes de planification, de gestion, de mise en œuvre et de maintenance de l'environnement de Vientiane contribue à une meilleure gouvernance.

48. Accord de coopération entre le gouvernement lao et le Ministère des Affaires étrangères du Royaume du Danemark (DANIDA), signé en 2000.

49. Voir paragraphe 2.1 du rapport op. cit., *Opportunities and Objectives*, p 1-2.

50. Un descriptif succinct des 9 programmes de coopération danoise au Laos est accessible sur le site Internet de l'ambassade du Danemark au Vietnam. Ces projets ont pour vocation affichée la protection de l'environnement et de la biodiversité.

Du côté laotien, les raisons officielles invoquées comme justification de ce projet sont de deux ordres⁵¹ : améliorer le système de drainage de ce bassin de rétention d'eau, disposer d'un grand parc à proximité du centre-ville.

D'après les habitants concernés, les autorités envisagèrent de telles interventions dès le début des années 1990. Ce projet de coopération a permis la destruction d'un habitat indésirable s'accompagnant du déplacement des populations installées sur la mare de Nongchanh. En outre, d'après les responsables laotiens et danois du projet rencontrés en juillet 2002, 660 ménages, soit près de 4000 personnes, avaient été ou devaient être déplacés, respectivement 430 ménages de Nongchanh et 230 de Dongpalane Tha. Les autorités préfectorales, relayées par les autorités de district et villageoises ont eu à organiser ces déplacements (annonce de la décision de "déménagement", indemnisation, etc.), la phase de réaménagement du secteur soutenue par le Danemark devant succéder à cette tâche.

Activités économiques des populations avant leur déplacement

Des 50 ménages interrogés regroupant 271 personnes dont 100 actifs, la moitié exerce une activité commerciale ou de petite restauration : produits frais (fruits, légumes, viande), commerce d'épicerie à domicile ou dans leur village, préparation de plats cuisinés, vente de pain, commerce de vêtements. Ce sont ensuite diverses activités artisanales (30 %), particulièrement celles liées à la construction (10 %) et à la couture (6 %). Viennent enfin des activités de transport de marchandises sur le marché Khuadinh (4 %) ou de passagers à travers la ville (cyclo-pousse et touk-touk, 3 %), quelques fonctionnaires et employés dans l'industrie, notamment textile.

Un tiers de l'ensemble des actifs travaille sur un marché, particulièrement à Khuadinh qui occupe à lui seul 23 % des villageois salariés et 70 % des marchands. Les commerces de produits frais et de vêtements dominant. Mais il ne faut pas omettre les porteurs, ces charretiers à bras qui louent leur service dès trois ou quatre heures du matin pour certains sur le marché de gros de produits vivriers de Khuadinh. En conséquence, la délocalisation de leur habitat entraînera vraisemblablement la perte de leur emploi ou de longs déplacements quotidiens à des heures parfois impossibles.

51. Cf. article de Soudalath PHONPACHITH, site du journal "Vientiane Times", février 2003 : "Officials are rushing the construction of the Nongchanh project, hoping that it will be completed by May. The Nongchanh park, soon to be Vientiane's primary urban green space, will be constructed in three phases. The first objective of the project is to make the land suitable for planting grass, creating a drainage system, and installing a sidewalk." "The first phase will be finished in the middle of the month at the earliest, or at the end of the month," said Mr Mouth Thoummavong, a sub-contractor with the VS Lee Construction Company. He added that this work should have been finished at the end of last year but it missed the deadline because officials took extra time choosing the best quality sand for the project. The sand must be of good quality so that trees and grass can be planted in it. After finishing construction on the foundation of the land, builders will move on to the next two phases of the project. Phase two will consist of planting about 2,098 trees, and phase three will involve planting about 45,081 square metres of grass. The completion of all three phases will take about three and a half months. The Nongchanh park project has been under construction since September of last year, and it is expected to be completed in May this year. The project received US\$ 1.5 million in funding from Danish development agency, DANIDA.

2.2 Le quartier de Nonchanh, les caractéristiques de ses résidents et brèves chroniques de leur déplacement : images de Nongchanh avant le déguerpissement de ses habitants (octobre 2001)

Maison en bois à proximité du canal de Khouvieng et du marché Khuadinh

Couple d'origine vietnamienne. Le chef de ménage est âgé de 75 ans (originaire de MantheuangHou) et son épouse de 62 ans (originaire de Danang). Arrivés à Vientiane, à Nongchanh, en 1956.

Activités du ménage : chauffeur de taxi depuis une dizaine d'années ; maîtresse de maison, épicière et meunière à domicile (machine fabriquant de la farine de riz). Le ménage a 3 enfants mariés : 2 garçons bijoutiers aux marchés du Matin et Sikhay; une fille mariée à un laotien, bijoutière au marché du matin. Un de leur fils s'installera à Nongteng (lui et sa femme habitent aussi à Nongchanh). Les parents iront vivre chez l'autre fils. En 1999-2000, le montant de la location de leur terrain à l'Etat revient à 500 kips par mètre carré par an soit 110 000 kips (environ 10 USD).

Résidence à proximité du canal de Khouvieng et du marché Khuadinh

Un jeune couple laotien et leurs trois jeunes enfants. Chef de ménage âgé de 28 ans, né à Ban Keun. Ouvrier sur les chantiers, il gagne 10 000 kips par jour en travaillant de 8h00 à 16h30. Son épouse est née à Viengkham, province de Vientiane. A Vientiane, ils se sont d'abord installés à Nongdouang en 1991 où ils étaient locataires puis à Nongchanh en 1994. Depuis 1997, le couple dispose d'un livret de famille (enregistrement au district).

En septembre, il a obtenu 229 000 kips (23 USD) en dédommagement mais n'a pas obtenu de terrain. Concernant cette question, il a formulé une demande écrite au chef du village pour qu'elle soit transmise aux autorités du district. Dix jours après, le chef du village lui a annoncé qu'il aurait un terrain, mais il n'a pu obtenir un document officiel le certifiant. Il attend donc la confirmation administrative de cette décision.

Selon lui, L'Etat s'occupera du déménagement des biens des ménages déplacés mais pas de la destruction des maisons, qui revient à la charge de leurs occupants. En mars-avril 2001, le district, par l'intermédiaire du comité villageois les a informés de leur futur déplacement, en demandant à chaque chef de ménage de signer un document l'acceptant. Aucune information, ni sur les indemnités ni sur l'allocation des terrains. Les familles jouissant du droit de propriété n'ont pas à partir pour le moment. Selon les informations des autorités du district, celui qui est déjà propriétaire ailleurs ne percevra aucun terrain. Mais en réalité, ces dispositions semblent soumises à des arbitrages incertains. Lorsque les familles voudront s'installer à Nongteng, elles devront au préalable se faire enregistrer et acheter 10 000 kips leur titre foncier.

Brèves chroniques du déplacement des populations

Nongchanh-Nongteng : deux entités géographiques distantes d'environ 12 kilomètres dont les caractéristiques spatiales sont diamétralement distinctes. Pour les populations, cela signifie le déplacement d'un des secteurs les plus centraux et dynamiques de la ville, à proximité des deux principaux marchés de la modeste capitale de la République Démocratique Populaire Lao (RDPLao), les marchés du matin et Khuadinh, vers une zone périphérique éloignée du nord ouest, sorte de " ville à l'extérieur de la ville ".

En janvier-février 2001, les chefs de villages annoncent aux résidents de la mare de Nongchanh la nouvelle de leur recasement. Ce n'est qu'au moment de la signature d'un premier contrat, à partir de juillet-août 2001, qu'ils ont su les conditions de leur déplacement : montant de l'indemnisation souvent dérisoire, octroi ou non d'un terrain à Nongteng, etc. Un premier ménage accepta de signer ce contrat à la fin du mois de septembre de la même année, ce qui lui valu de recevoir la somme de 250 000 kips (environ 25 USD), d'accepter en contrepartie de quitter son logis dans un délai de 45 jours. Ensuite, il disposait de 3 mois pour s'installer et commencer à construire sa maison à Nongteng Neua, sur un terrain numéroté dont il devenait propriétaire. Dans le cas contraire, le terrain était repris par les autorités et ne pouvait en aucun cas être rétrocédé. Officiellement, le terrain reçu ne pouvait être ni vendu ni loué à un tiers. Les déguerpis attendirent le dernier moment, l'été voire l'automne 2002, pour s'installer à Nongteng.

En principe, les situations définies pour l'attribution d'un terrain à Nongteng furent les suivantes : les ménages enregistrés avant 1995 (cf. livret de famille) acquièrent un terrain ; les ménages installés avant 1985 mais non enregistrés par les autorités n'étaient pas indemnisés ; les ménages propriétaires d'un autre terrain ne pouvaient prétendre à l'octroi d'un terrain. En réalité, des arbitrages clientélistes et des négociations eurent pour effet de permettre à presque tous les ménages d'obtenir un terrain, voire dans certains cas, une indemnisation monétaire conséquente.

Les conditions de réinstallation et d'existence à Nongteng en juin 2003

Des infrastructures de base ont été mises en place dans ce nouveau secteur de la ville : marché, dispensaire, école primaire. Toutefois, l'approvisionnement en eau était notoirement insuffisant en 2002.

La majorité des familles déplacées se sont installées sur le terrain octroyé par les autorités. Certains ménages, notamment des célibataires, des couples jeunes ont préféré déménager dans d'autres quartiers centraux, à proximité de leur lieu d'emploi : Simuang, Naxay, etc. Ils avaient soit la possibilité de se priver de l'octroi d'un terrain soit de revendre leur droit d'usage à un tiers. Un grand nombre d'actifs sont revenus dans l'environnement du marché pour poursuivre leur activité. Les conditions d'habitat (cf. photos) reconduirent, en l'accentuant, la mixité de l'habitat de l'ancien quartier de Nongchanh et de la cité. Nongteng est de ce point de vue, une véritable « ville dans la ville ». En outre, des familles de commerçants déjà bien installées à Nongchanh ont eu l'opportunité de se réinstaller dans des conditions confortables, alors que les plus démunis des ménages de la mare ne purent que reproduire à l'identique leurs lieux d'habitation sommaires.



Photo no 1 : Habitat précaire de populations démunies à Nongteng (K. Peyronnie, 2002)



Photo no 2 : A l'entrée du village de Nongteng, habitat moderne des nantis du quartier (K. Peyronnie, 2002)

Le déplacement des ménages affectera nécessairement l'ensemble du quartier vietnamien et des activités de la rue Dongpalane. Car si Nongchanh pouvait être qualifié de quartier "d'habitat insalubre" ou "précaire" (rapport DANIDA) et s'il abritait de nombreux "squatters", notamment des familles Hmong, il vivait néanmoins en symbiose avec le marché Khuadinh, le plus populaire de la capitale. Aussi l'action de refoulement à l'extérieur de la ville de ces populations à Nongteng Neua, à plus de 12 kilomètres du centre-ville, devrait-elle avoir des répercussions socio-économiques à l'échelle du quartier vietnamien mais aussi à l'échelle urbaine, singulièrement par la nécessité de déplacements journaliers alternants que cette délocalisation impose.

En outre, il reste à voir ce que deviendront les terrains libérés par le déguerpissement. Les autorités souhaitent-elles maîtriser les constructions nouvelles sur les terrains limitrophes et *in situ* ? Si tel est le cas, comment expliquer et justifier le maintien de quelques villas alors même que la quasi-totalité du secteur a été remblayée et nivelée par les bulldozers durant le second semestre 2003 ?

Le projet en cours de réalisation a dépassé les objectifs dans l'étude du schéma directeur de 1989. Il ne s'agit plus de 200 familles déplacées mais de 600. Il n'y est plus question de réserver un bassin de retenue des eaux pluviales puisqu'à l'automne 2003, la totalité de la zone avait été remblayée. L'attention très particulière qui devait être portée à ce projet semble avoir été oubliée puisque aucune fouille d'urgence n'a été réalisée avant les travaux de terrassement.

Il convient de remarquer l'absence quasi-totale de visibilité de ce projet : aucun document ne vient informer sur les aménagements prévus ; seul un panneau de présentation est affiché sur le chantier. Cette situation est représentative de ce qui se passe à l'échelle du quartier Dongpalane et de l'ensemble de la ville : mis à part quelques projets (dont les permis de construire ont certainement été déposés), les recompositions semblent réalisées dans la plus grande opacité. Les travaux débutent à l'arrière des constructions en place qui font écran et masquent les opérations en cours. Les bâtiments sont visibles une fois terminés, imposant un état de fait irréversible, du moins dans l'état actuel de la législation et de la marge de manœuvre des services en charge du contrôle de la construction.

2.3 Impacts sur le quartier et la ville

Déstructurations, effacements et ruptures

En octobre 2003, l'ensemble du secteur de Nong Chanh avait été détruit : délogement des populations, démontage et démolition des maisons du côté de Dongpalane, de Khuadhin et de Kkouvieng, suppression de toutes les formes de valorisation du marais (aquaculture en casiers et

plantées, élevage de porcs, maraîchage, pisciculture, etc.) et remblaiement de la zone humide qui était un des principaux bassins de retenue du système hydraulique de Vientiane.

Ces déstructurations sont révélatrices de la disparition d'un pan entier du patrimoine architectural, urbain et paysager de Vientiane et, plus largement des villes d'Asie du Sud-Est : villes végétales, villes jardins, villes de berges et d'eau où ce type de quartiers est une des composantes essentielles de l'architecture de la ville. Au-delà des considérations esthétiques et nostalgiques, l'assèchement progressif des zones humides de Vientiane ne sera pas sans effets écologiques.

Composition d'une façade urbaine à l'arrière du front bâti de Dongpalane

Entre les mois de mars et de novembre 03, nous avons vu se mettre en place les premiers éléments d'une façade dite urbaine, car principalement constituée de compartiments, orientée sur l'ancienne mare de Nongchanh. Les formes architecturales et urbaines à l'œuvre, qui rompent radicalement avec les structures antérieures, semblent préfigurer les aménagements du secteur. Les travaux en cours sur cette façade arrière sont réalisés en prévision des aménagements à venir sur lesquels le mystère plane, etc. D'ores et déjà, les terrains situés en marge du secteur ont vu leur valeur augmenter significativement, au point d'atteindre des coûts proches de ceux pratiqués dans la centre-ville.

Du parc de loisir au parc immobilier

Il est difficile d'être optimiste à la vue du panneau de présentation du projet. Très minéralisé, le parc paysager représenté ne témoigne ni de la zone humide ni du patrimoine écologique de Vientiane. Il est probable que, si une partie du secteur est aménagée en parc de loisir paysager, la majorité des terrains nouvellement remblayés et terrassés seront urbanisés à court terme compte tenu du dynamisme du quartier (pôle commerçant : marché/gare routière) et de la proximité du centre ville. Cette situation laisse à penser que le parc de loisir pourrait bien céder sa place à un parc immobilier.

Quelques opérations ou propositions d'aménagement en témoignent. En 2000, le mètre carré de terrain en bordure de mare revenait à 70 USD. Un investisseur et promoteur immobilier d'origine vietnamienne bien informé du projet d'aménagement de Nongchanh a pu acheter un terrain d'une surface de 2000 mètres carrés à un commerçant de tissus d'origine indienne du marché du matin pour construire 5 villas dont la plus grande offre une vue imprenable sur la mare. Leur mise en vente à 25 000 USD (quatre villas) et 50 000 USD (la mieux située) a assuré à cet homme d'affaires un bénéfice sur investissement d'un montant de 55 000 USD. Plus récemment, la partie située à l'arrière du marché Khuadinh a attiré quelques investisseurs, notamment chinois. En outre, un projet hôtelier a déjà été soumis au ministère de la construction. Bien qu'il ait été refusé, l'idée de l'implantation d'un hôtel en ce lieu a néanmoins été retenue. La destruction de l'actuel marché Khuadinh est elle aussi programmée à court terme.

A la fin de l'année 2003, les prix pratiqués en front bâti de la rue Dongpalane étaient d'environ 125USD /m², alors que dans la rue Cosco voisine ils ne dépassaient guère 60 USD /m². Le secteur de Dongpalane est devenu un des plus attractif de la capitale. C'est une des raisons pour laquelle les commerçants les plus fortunés, notamment ceux du marché du matin, en font actuellement une base arrière de leur négoce.

Remise en cause des promesses préfectorales

Le projet d'aménagement proclamé a tourné court, mais les effets souhaités sont là : l'habitat traditionnel, déclaré au mieux précaire, et qualifié de taudis, a été honnêtement éradiqué ; les populations sont parties en grande banlieue. Le site de leur relogement est particulièrement éloigné de leur lieu de travail mais elles continuent par nécessité vitale (travailler pour se loger, se nourrir, s'éduquer etc.) de fréquenter le quartier. Les derniers campements de fortune sur place n'ont d'ailleurs pas encore été détruits, comme en témoigne une vieille femme rencontrée qui continuait à venir chercher quelques plantes sur son ancienne plantation...

Mais désormais des espaces nouveaux sont accessibles à des propriétaires qui, grâce à leur fortune familiale s'approprient un secteur dont ils assurent l'urbanisation. Nous sommes en présence

de logiques individuelles familiales qui vont permettre d'assurer une nouvelle image au quartier du marché dont les recompositions sont étroitement liées à celles de Nongchanh.

VIENTIANE :

II. Création de la route transversale numéro 2

Confrontation entre un nouveau tracé et des structures existantes

D'une longueur totale de 6,6 kilomètres, la route transversale numéro deux, dite T2, est une voie de contournement urbain. Elle part de l'extrémité orientale de l'aéroport international, en activité depuis 2000, à la hauteur duquel s'effectue la jonction avec la route de Luang Prabang, un ancien axe structurant de la ville déjà représenté sur le plan de 1905. Elle bute sur la route de Phonekheng, dans le prolongement de l'avenue Lane Xang, le tracé étant interrompu pour des raisons d'impossibilité d'expropriation foncière⁵². De là, on rejoint la route transversale numéro 4, périphérique plus large qui mène au pont de l'Amitié et, sur l'autre rive du Mékong, à la Thaïlande. Aussi la T2 est-elle un axe primaire du réseau de voirie de Vientiane qui assure une fonction de desserte régionale et internationale : accès à l'aéroport et ouverture sur la Thaïlande ; et de desserte nationale : voie de liaison entre les axes routiers qui mènent au nord du Laos, notamment à Luang Prabang, et ceux qui rejoignent le sud du pays –Thakkek, Savannaketh, Pakse et Champassak – sans pénétrer dans le centre ville.

D'ouest en est, la T2 longe, traverse et dessert les villages et entités géographiques suivants (Pl. T2-1) :

- Akard, Wattay Gnay Thong, villages proches de l'aéroport, Nongsanokham, Oupmong, Nakham et leurs espaces rizicoles partiellement remblayés, Khuntha Thong, la mare Nongduang dont le remblaiement, déjà bien avancé en avril 2003 (rapport intermédiaire) est désormais terminé ;
- le quartier du " marché chinois " installé sur l'emplacement de l'ancien marché du soir (villages de Nongduang, Khualuang Neua) ;
- le secteur de Sihom et de la rivière *nam* Passak ;
- la rue du grand marché Thongkhankham (village Thongkhankham Neua et Thongtoun), le temple Dongmieng, puis les villages Sisavath Neua, Sisavath Tay, Sidamdouane, Thongsangnang, Sibounheuang.

Pourquoi avoir choisi la T2 comme étude de cas dans le cadre de notre recherche ? Cette route est, avec la rue Cosco et quelques segments de la T4, la seule voie qui ait été percée dans le cadre des derniers projets d'aménagement⁵³. Les autres rues concernées par ces projets existaient au préalable, parfois sous la forme de simples sentiers muletiers ; elles ont alors été aménagées. Cette particularité lui confère un statut particulier par rapport aux autres projets de voirie. Elle augmente l'intérêt légitime qu'on peut porter sur la voie de contournement la plus souhaitée pour le délestage du trafic des véhicules devant se rendre à l'aéroport, et au-delà au nord de la capitale, qui jusqu'à l'aboutissement de sa construction, étaient contraints de traverser la ville. À en juger par les questions que son existence suscite, l'étudier ne peut qu'être plein d'enseignements. Ainsi : comment a été pensée et réalisée la confrontation entre le tracé des percées et les structures existantes ; quels ont été les effets du projet à l'échelle urbaine et, plus localement, sur les ensembles architecturaux et urbains directement traversés ou desservis par le nouvel axe ?

Concernant l'approche méthodologique adoptée, nous avons procédé à une étude globale des dynamiques en cours le long de ce nouvel axe occidental de contournement : identification et localisation des structures anciennes (phénomènes de persistance, de transformation et de

52. Néanmoins, sa construction a nécessité 214 expropriations. Un comité composé des représentants des autorités compétentes (Le Département des Communications, Transports, Poste et de la Construction, le Vientiane Urban Development Administration Authority, des districts et des villages) a été créé pour traiter cette question. Selon les propositions, raisonnables semble-t-il, du comité, l'Etat aurait dû verser 8,08 milliards de kips aux propriétaires à titre d'indemnisation. Il n'aurait dépensé que 10 % de ce montant. Cf. B. SISOULATH, Vientiane, stratégies de développement urbain. Processus et acteurs de l'urbanisation dans la capitale de la république Démocratique Populaire Lao, Thèse de Doctorat, 2003, p. 336.

53. Pour le détail des projets, voir le chapitre quatre de la thèse de Bounleaum Sisoulath, notamment le tableau 146 pages 316 et 317.

déstructuration) et de nouveaux ensembles architecturaux et urbains (renouvellement ou réminiscence de modèles anciens, introduction de formes originales) ; conditions de la mise en œuvre des travaux d'infrastructures. La longueur de la voie, l'étendue des espaces en bordure et le caractère récent des interventions ne justifiaient ni ne permettaient, à l'image de ce qui a pu être fait dans le secteur Dongpalane, d'établir un relevé aussi détaillé des caractéristiques de ses espaces bâtis et sociaux. En revanche, nous avons pu suivre en temps réel, dès la fin de la percée de la rue, le processus d'urbanisation qui s'est mis en place, prenant forme et s'accéléralant, en différents points de son tracé. Il convient de préciser que nos observations interviennent au début du processus, les déstructurations et les recompositions étant en cours, nous ne pouvons que constater les intentions proclamées, les effets, les contradictions concernant la finalité des divers projets, et établir des suppositions à leur sujet.

Première partie :

Analyse critique du projet de création de la T2

1. La planification de la T2, révélatrice d'un urbanisme de projet

La « T2 » ! Ce nom assez peu local semble pour le moment reconnu. C'est une dénomination qui estampille son origine : le produit d'une planification urbaine décidée et élaborée par des urbanistes attirés. Si l'on fait d'entrée cette remarque, c'est pour mettre en évidence un changement fondamental et récent dans la façon de penser, de concevoir et de projeter la ville, notamment les espaces de l'immédiate périphérie de l'aire déjà clairement urbanisée, à Vientiane, au début des années 1990.

L'idée d'étendre le périmètre à urbaniser et de l'équiper d'une voirie augmentée de divers réseaux — réseaux primaires d'eau, d'électricité, de téléphone et d'assainissement notamment, qui accompagnent désormais, fréquemment, en ville la construction de cette sorte d'infrastructure — était dans l'air depuis des années, lorsque les travaux d'équipement allant dans ce sens commencèrent. Si le schéma directeur de 1962 préparé par le BCEOM annonçait déjà ce renversement de tendance, le SDAU⁵⁴ de 1991 le confirma : les plans antérieurs qui articulaient les projets architecturaux et urbains, notamment les plans directeurs dressés par les architectes du Service central d'architecture et d'urbanisme d'Indochine dans la première moitié du XX^e siècle, ont laissé la place aux schémas d'urbanisme dans la conception desquels l'architecture existante et projetée, dans son rapport à la forme urbaine, n'est pas appréhendée. Il y a une transformation tranchée dans les modes de projeter la ville qui correspond au passage sans transition du plan d'architecte aux schémas d'urbanistes.

Cette rupture s'appuie sur la participation de nouveaux acteurs introduisant de nouveaux outils d'analyse de projets, fondés sur d'autres modes de représentation. La fabrication urbaine a pris le pas sur l'architecture de la ville comme objet ; elle repose désormais sur la création de grands réseaux d'infrastructures et sur une organisation fonctionnelle de l'espace, issue d'un schéma de structure et d'un plan de zonage. Les nouvelles architectures y prennent place *a posteriori*, au gré des initiatives individuelles de petits investisseurs et tenants de la rue ou de groupements, tel que le consortium Lao World Group Company de Peter Chan⁵⁵. Se juxtaposant ou se superposant aux structures en place, elles ne s'inscrivent plus dans un projet d'ensemble mais s'imposent comme une succession d'initiatives individuelles et d'opportunités immobilières offertes par le marché foncier, lui-même très dépendant des programmes d'aménagement de la voirie. Car, en dépit de ce qu'affirment certains, les urbanistes, agents d'étude et de suivi des opérations d'urbanisme savent d'expérience que, surtout dans les villes en forte expansion, toute création de voie nouvelle conséquente influe sur la conduite de leur urbanisation et les ajustements organisationnels qu'elle génère.

L'introduction de nouveaux modes de penser la ville — où le chaînon manquant est désormais l'architecture — n'est pas un phénomène particulier à Vientiane, ni à Hanoi ni aux villes d'Asie, mais il

54. Après l'approbation du Schéma Directeur et d'Aménagement urbain de Vientiane en 1991, les autorités compétentes le considèrent comme projet-pilote avant de transférer ce modèle dans d'autres centres urbains provinciaux.

55. Peter Chan est membre du célèbre établissement « Tang frères » du 13^e arrondissement de Paris. Il en assure la fonction de président en Thaïlande et au Laos.

prend une ampleur et une acuité particulières au Laos en l'absence de véritable pouvoir de contrôle : on construit, on agrandit, on détruit et on déplace si nécessaire habitats et habitants sans autorisation ni sanction. L'administration, les ministères et les départements concernés, sont souvent impuissants ; les services sont désorganisés, les textes réglementaires inadéquats ou ignorés. Les citoyens ne disposent d'aucun pouvoir de contestation, encore moins de capacités d'opposition aux décisions gouvernementales.

Ainsi, pas de contrôle de la construction, pas de pouvoir de contestation : on est dans un espace déréglementé, car la règle n'est pas là où on l'attend. Dès lors, l'architecture de la ville semble se construire de façon aléatoire, sans préalables rigoureux de lieux ou de formes. En effet, les forces et les logiques économiques induites par le marché foncier sont omnipotentes ; elles peuvent, dans bien des cas, donner lieu à des projets et à des interventions en contradiction avec le SDAU et avec les autres textes législatifs qu'on réajuste et révisé alors après coup. Le principal objectif des schémas directeurs et de leurs révisions successives ne serait-il pas de mettre continuellement le plan en conformité avec la réalité de terrain, les développements urbains étant rapides et inattendus ? Ou, pour mieux dire, ils ne sont pas attendus par les analystes, car les documents de planification sont le plus souvent obsolètes, les outils et méthodes de planification à l'œuvre inadéquats, les schémas directeurs rarement en phase avec la réalité ; il y a toujours un écart, en avance sur le temps ou en retard, que ces révisions permettent de rattraper. Il semble qu'il n'y ait pas d'autres choix car plutôt que d'une carence de la réglementation et de son application, il s'agit là des effets du dynamisme d'une puissance socio-économique qui se manifeste en marge d'une législation inadaptée à une ouverture capitaliste du marché foncier et immobilier.

L'exemple de la T2 est révélateur de cette nouvelle donne, ce que montre notamment l'urbanisation irréversible de la mare Nongduang et de la disparition des activités qui lui sont associées, comme la pêche artisanale. Il y est manifeste que les lois du marché et les logiques économiques liées à la percée de nouvelles voies sont ici toutes puissantes. D'après le SDAU de 1991, la mare de Nongduang aurait dû être protégée ; un plan d'aménagement et de protection de cette zone avait été proposé par Asia Urbs. Or, en trois ans, on a pu observer sa destruction programmée par le tracé de la T2 qui la traversait et compromettait ainsi ses chances de protection. En 2000, la construction du tronçon traversant la zone humide était terminée. A l'automne 2001, les travaux de remblaiement et de terrassement commençaient. Ils furent d'abord effectués de nuit parce que théoriquement interdits, ensuite poursuivis à la vue de tous, les premières interventions ayant entériné le procédé. En mars 2002, le secteur ressemblait à un chantier ouvert : la mare était presque totalement comblée et des constructions commençaient à s'élever de part et d'autre de la T2. A l'automne 2003, lors de notre dernier passage, il n'y avait plus de mare(s), les terrains étaient comblés et nivelés, les constructions traditionnelles sur pilotis qui la bordaient avaient été détruites et de grands bâtiments et équipements construits – station d'essence, garage, parking, entrepôts, usines, etc., d'autres encore en travaux. Avant la construction de la route, le prix du m² de terrain était de 3 USD, en 2002 il atteignait déjà 60 USD. La préservation annoncée du secteur s'est vue condamnée par la création d'un axe de voirie valorisant les espaces qu'il dessert et qu'il traverse et dont témoigne clairement la hausse spectaculaire du foncier. Il est vite devenu impossible de contrôler les acteurs, les transactions foncières (vente et achat de terre) et les projets architecturaux. C'est ainsi que la protection de Nongduang et plus récemment celle de Done Chanh, zones protégées et inscrites au schéma directeur, ont été sacrifiées et bâties en quelques mois. Plutôt qu'une fatalité contre laquelle personne ne semblait pouvoir s'élever, il faut y voir la marque d'investissements étrangers, véritables pouvoirs qui expliquent les enjeux économiques se traduisant par des ententes politiques régionales et autres accords aux arguments incertains.

Dans cette situation, où déficiences et détournements de la législation en vigueur reflètent une inadaptation de la mise en œuvre légale de l'urbanisation, la ville ne se constitue pas dans ces secteurs nouvellement planifiés comme elle continue à le faire dans les quartiers plus anciens. Un nouveau rapport opérationnel entre les infrastructures de voirie, les tissus urbains et les architectures qui les composent, modèle désormais des pans entiers du territoire urbain dont la mise en œuvre échappe à une réglementation inadéquate. Ceci peut expliquer en partie la négation des textes réglementaires que nous constatons et dont nous devons rappeler qu'elle est périlleuse pour le bon fonctionnement futur de la ville et pour les garanties de vie citadine de ses occupants.

Autant qu'un moteur de l'urbanisation de Vientiane, la construction de la T2 est un révélateur des dysfonctionnements provoqués par la faiblesse des services administratifs face à l'ambition

urbanistique affichée. Cette situation administrativement incontrôlable est fâcheuse. Elle semble pourtant être la seule solution trouvée qui soit à la hauteur de la construction de la capitale économique de la RDP lao pour mettre en place en un temps très court, trois à quatre ans, des infrastructures devenues impérativement indispensables à ses ambitions régionales.

2. Projets de la T2 et réalisation

La T2 est issue de cette nouvelle politique urbaine, des études d'urbanisme récentes⁵⁶ ayant insisté sur l'absence quasi totale de liaisons transversales périphériques et sur leurs discontinuités au sein du tissu urbain consolidé. Elle s'inscrit dans un projet sans précédent de réseau structurant de voirie (SDAU 1991) dont l'un des principaux objets est de constituer un grand maillage de voies primaires comportant cinq pénétrantes à aménager en priorité et trois longues transversales (Pl. T2-2). Les objectifs sont de fluidifier la circulation, de désenclaver les quartiers excentrés, d'imprimer une trame qui supportera et orientera les poussées attendues de l'urbanisation.

Considéré comme la ceinture périphérique intérieure de Vientiane, le tracé projeté de la T2 reliait les pénétrantes numéros 1 et 6, un prolongement à l'ouest étant envisagé, à plus long terme, jusqu'à l'aéroport. Ainsi, la nouvelle transversale devait doubler sur 3 km la route de Luang Prabang et soulager le trafic dans l'ancienne ville *intra muros*. Ce n'est cependant pas seulement une création *ex nihilo*. En effet, elle remplit une fonction nécessaire et qui faisait défaut jusqu'à il y a peu. Elle relie des quartiers et villages urbains existants – d'est en ouest, Dongpalane, Phone Xay, Pasak et éventuellement Wattay – établis pour les plus anciens depuis le début des années 60, dès l'époque où certains grands équipements indispensables furent mis en place, dont l'aéroport, des camps militaires et même des marchés, relativement informels au moment de leur apparition, qui ont été repris, construits, étendus, consolidés, de ceux-ci le grand marché du soir qui a fortement contribué à l'épaississement du quartier qui désormais l'entoure. Le SDAU prévoyait d'aménager cette voie par tronçon : le premier (T2 I), de part et d'autre de la Nam Passak, correspondant à la percée projetée dans le cadre du projet de Sihom ; le second (T2 II) supposant de « sérieux aménagements » de la voie existante à travers le secteur de Nam Passak ; le troisième (T2 III) opérant un arc de cercle de 600 mètres environ au nord et au nord-est de l'arc de triomphe ; le quatrième (T2 IV) poursuivant sur remblai le tracé à travers les rizières jusqu'à la P6, au sud. La description des différents tronçons, telle qu'elle est argumentée dans le SDAU, est présentée plus en détails dans le commentaire du document iconographique correspondant (pl. T2-2).

Le programme de la T2 a été repris dans le projet de développement urbain intégré de Vientiane (Vientiane Integrated Urban Development Project, VIUDP)⁵⁷, proposé par le ministère CTPC et soutenu par la Banque asiatique de développement (BAD), qui a vu le jour après l'approbation du SDAU et a été entrepris sur une période de cinq ans (1996-2000). La T2, dans sa nouvelle configuration, devient une demi-ceinture intérieure de la capitale, son tracé reprenant celui qui avait été dessiné dans le SDAU, à l'exception du segment compris entre la route Phonekheng et la pénétrante numéro 6 (Pl. T2-2).

L'aménagement de la T2 a été réalisé en 24 mois, de mars 1998 à mars 2000. Effectués par l'entreprise chinoise Transtech Engineering Corporation, les travaux d'un montant global de 3 040 698 USD⁵⁸ peuvent être décomposés comme suit : la construction d'une nouvelle route à deux voies d'une longueur de 3,9 kilomètres, la réhabilitation de voies existantes de 2,7 kilomètres, notamment la section percée en 1997 (560 m), traversant la zone ; la réalisation d'un système de drainage et de trottoirs sur les deux côtés de la voie. L'emprise de cette voie est de 17m, dont 13 de largeur de chaussée.

Le SDAU révisé en 2002 prévoyait également que les tronçons T2 III et T2 IV projetés dès 1991 dans le prolongement de la voie de contournement aménagée de Wattay à la route de

56. Urban Sector Strategy Lao PDR. Draft final report, May 1997 (Asian development Bank) et SDAU en 1989-91.

57. Le projet VIUDP, proposé par le ministère CTPC et soutenu par la BAD, comporte quatre volets principaux : amélioration de l'environnement urbain et sanitaire (A), aménagement et modernisation du réseau viaire (B), programme d'action sociale (C) et renforcement institutionnel et assistance technique (D).

58. D'après le contrat établi entre l'autorité administrative pour le développement urbain de Vientiane (VUDAA) et cette entreprise ; cf. Bounleuam Sisoulath.

Phonekheng, soient traités comme des axes secondaires⁵⁹ (Pl. T2-3). Ainsi l'emprise de la nouvelle route sur les tissus existants devait-elle être moindre, mais le projet nécessiterait de nouvelles percées, le réseau de voirie représenté sur le plan de 2000 (et sur la photographie aérienne de 1996) ne comportant pas de tracé existant sur la portion de territoire considérée.

Le projet de la T2 correspond à la nécessité, pour Vientiane, de prendre sa place à l'échelle régionale de l'Asie du Sud-Est, ceci dans un temps relativement court puisque des conférences de l'ASEAN doivent s'y tenir en 2004, et pour son avenir sur le plan international. Dans la perspective du mouvement d'ouverture économique et politique de la capitale nationale de la RDP Lao, le projet participe de la mise en place des infrastructures, équipements et attributs nécessaires à une ville de ce rang. On peut affirmer que la mise en œuvre de travaux tels que la percée et l'aménagement de la T2, dynamise significativement l'urbanisation vientianaise présente, en en modifiant les logiques et les formes. En effet, la construction de cette nouvelle voie est étroitement liée à l'ouverture, en 2000, de l'aéroport international, ce qui infléchit le mouvement d'urbanisation, très dépendant de la conjoncture internationale, de toute la partie ouest de la ville.

3. Le tracé au regard des structures existantes

Avant d'entrer dans l'exposé de ce qu'on peut observer, en 2003, le long de cette voie récemment ouverte au trafic, il convient de s'arrêter sur le site linéaire de son implantation. Déterminer la ligne idéale du tracé d'une voie de cette importance suppose de concilier certaines exigences qui ne sont pas naturellement compatibles, ce qui implique des choix et des aménagements pour s'assurer le bénéfice à terme d'une telle décision. Il s'agissait de construire une transversale qui puisse remplir en même temps une fonction de plus grande accessibilité de certains quartiers (mise en liaison des quartiers entre eux et avec les espaces déjà urbanisés de l'ancienne ville *intra muros*) jusqu'alors relativement excentrés et une fonction de voie de contournement par le nord-ouest : à la fois *by pass* et grande voie urbaine de desserte rapprochée. C'est dire qu'à peine construite, son usage est soumis aux exigences imposées par la dimension marchande des activités socio-économiques fortement implantées sur les tronçons préexistants signalés précédemment.

Le tracé retenu s'est appuyé sur des voies existantes (sentiers, ruelles et rues, notamment à vocation marchande), certaines depuis les années 50, qui ont été re-profilées, élargies et correctement équipées, traversant ou desservant des espaces bâtis de types divers (villageois, commerçant, administratif, etc.). Ce fut notamment le cas pour les trois secteurs déjà urbanisés lors de la construction de la T2 : Sidamdouane et Sisavath qu'elle effleure, produisant un renforcement de leur urbanisation en leur bordure nord ; Dongmieng et Thongkhankham, puis Nongduang, implantés sur deux marchés d'importance que la T2, en créant en bordure de ces deux équipements commerciaux un carrefour très passant, a étonnamment vivifiés. Sur le reste de son parcours, des percées ont été opérées à travers des espaces naturels (rizières et zone humide) qui ont nécessité des grands travaux de remblaiement et de terrassement pour mettre leurs assises définitivement hors d'eau.

La simple description de ce constat porte le handicap d'un futur pas si lointain. Il est évident en effet qu'il faudra songer à repenser les capacités de la T2 à l'horizon d'une petite génération (une vingtaine d'années) et la remodeler pour lui conserver sa vocation première de fluidité de circulation d'engins motorisés, tout en maintenant sa vocation marchande qui ne peut se satisfaire que d'une limitation de vitesse sur les tronçons les plus densément urbanisés de son parcours. Il appartiendra alors aux gestionnaires de la cité de trouver une réponse à un avenir qui sans être pour demain se laisse néanmoins déjà entrevoir. C'est là un phénomène qui rattrape successivement toutes les grandes villes de l'Asie du Sud-Est. Vientiane à son tour devra lui apporter une réponse raisonnable et raisonnée. En définitive, les infrastructures mises en place peuvent pour le moment répondre à une situation qu'il faudra cependant reconsidérer dès que l'augmentation du parc des véhicules motorisés l'exigera, à moins que d'ici là une politique rigoureuse de transports en commun s'établisse.

59. Bounleuam Sisoulath, p. 360.

De la nécessité d'une étude rétrospective pour appréhender les transformations actuelles

Mais on n'en est pas encore là et la connaissance de la progression du choix du tracé de la T2 constitue une approche prospective des aléas, remords, innovations et conditions qui présideront aux implantations programmées de l'ensemble du réseau de voirie et d'infrastructures lourdes et primaires qui est appelé à façonner la capitale de la RDP lao de 2020. Pour les besoins de cette connaissance, nous avons restitué le tracé de la T2 sur six documents iconographiques anciens : trois photographies aériennes de 1954, 1959 et 1995 (pl. T2-4) ; trois plans de 1961, 1970 et 2002, fin de l'aménagement de la T2 (pl. T2-5). Ce dernier, qui est pourtant le plan de la ville le plus récent dont nous disposons, fait presque figure de document d'archives pour ce secteur particulier de la ville, au regard des transformations architecturales, urbaines et paysagères réalisées par la suite le long de cette percée. Sur la base de ce document, nous présenterons un état des lieux à l'automne 2003 qui tient compte des déstructurations et recompositions en cours depuis la fin du projet.

L'objectif d'une lecture rétrospective des documents anciens au regard des développements actuels est double : d'une part, comprendre comment a été projetée et mise en œuvre la confrontation entre le nouveau tracé et les structures existantes (en d'autres termes, il s'agit d'analyser le processus de création d'une rue, les logiques et les dynamiques qui sont entrées en œuvre dans sa réalisation) ; d'autre part, identifier et localiser les ensembles architecturaux et urbains qui en jalonnent et ponctuent le tracé : les structures anciennes qui perdurent ainsi que le pourquoi et comment de leurs transformations ; les conséquences à l'échelle urbaine de celles qui ont disparu ; les nouveaux ensembles qui renvoient à des modèles antérieurs ou des formes nouvellement importées.

En effet, si l'on veut conserver ce qui appartient à la dimension identitaire du Laos dont Vientiane doit témoigner dans sa façon d'en assumer la continuité en en acceptant la modernité, il faut envisager dès à présent l'élaboration souhaitée d'une suite urbanistique adaptée quoique lointaine à la construction du grand Vientiane. Cela passe d'abord par la mise en évidence des interactions qui opèrent entre la voie, le bâti qui la borde et les tissus qu'elle structure, selon les logiques de groupements (villageois, mixte : résidentiel/commerçant, artisanal/industriel, etc., les types architecturaux et urbains, et les caractéristiques socio-économiques du lieu⁶⁰.

De la nécessité d'une étude fine des caractéristiques architecturales, urbaines, paysagères et socio-démographiques afin de saisir les spécificités de chaque quartier

Avant de décrire plus précisément les compositions et recompositions liées à la création de la nouvelle route, il serait bon de proposer quelques éléments de réflexion sur les phénomènes qui opèrent entre l'architecture et la ville, et en particulier leurs implications autour de la T2.

Un premier regard, moins étayé par des enquêtes spécifiques des différents secteurs urbanisés de la capitale du Laos, incite à admettre qu'il n'y a pas dans cette ville une grande mixité des formes architecturales et urbaines. Situation qui semble aller en se renforçant du fait même de la multiplication de constructions conjoncturelles qui renvoient régulièrement à de nouveaux modèles importés, porteurs d'une certaine image de la modernité. Toutefois, si on peut avoir une impression globale d'unité dans cette mixité⁶¹, une observation plus fine fait apparaître des différences entre les quartiers, bien que modestes et aux limites diffuses, dont les spécificités sont déterminées par l'origine des populations qu'ils regroupent et les strates historiques de leur formation. Dans cette conjoncture, on se demande quels pourront être les effets des poussées d'une urbanisation relativement rapide à l'échelle de Vientiane, qui réponde aux exigences imposées par la nouvelle donne qu'est la mondialisation, à laquelle la ville ne saurait échapper et que ses responsables politiques et économiques revendiquent. Il s'agit, pour le secteur auquel on s'intéresse ici, de considérer la convergence de ces caractères avec

60. Est-il nécessaire de signaler ici que la mise en chantier du schéma directeur du Grand Paris, c'est-à-dire de la région de l'Île de France, n'est pas encore achevée, alors qu'elle a été programmée par Paul Delouvrier et les services de l'IAURP, aujourd'hui IAURIF, créé à cet effet, sous la magistrature du Général de Gaulle, il y a maintenant 40 ans ! *Mutatis mutandis*, vingt ans n'est donc pas un horizon mythique pour réfléchir à l'aménagement et l'urbanisation du grand Vientiane.

61. Cette impression d'unité dans la mixité ne concerne ni les espaces villageois qui, bien que compris dans le périmètre administratif de Vientiane, restent à l'écart du mouvement d'urbanisation ni les quartiers à vocation administrative ou commerciale affirmée par l'importance de leurs équipements publics (ou disponibles pour un large public), notamment dans l'ancienne ville *intra muros* et dans ses premières extensions urbaines.

ce que l'on note ailleurs, en prenant en compte la nouvelle transversale, désormais partie prenante du trafic et des activités dont elle renforce nécessairement l'intégration au reste de la ville.

Deuxième partie :

Etat des lieux : compositions et recompositions en 2000-2003

1. Principaux secteurs en transformation

Les enquêtes de terrain effectuées en août 2002⁶² et à l'automne 2003 ont permis d'établir un état des lieux provisoire des déstructurations, compositions et recompositions en cours le long du nouvel axe. Car bien que se jouxtant, les villages de la T2 diffèrent par leur ancienneté, leur type d'implantation, leur mode d'occupation (résidentiel, commerçant, mixte) et leur dynamisme économique. Ces diverses situations sont très influencées par la construction de la T2 et l'origine des populations.

On note deux opérations distinctes de part et d'autre de la route de Nongduang : à l'est, des aménagements de voies anciennes opérés à travers la ville déjà constituée ; à l'ouest, la création d'une nouvelle route à travers la zone humide (Pl. T2-12).

Nous avons identifié sept secteurs qui jouent un rôle singulier dans le mouvement d'urbanisation impulsé par la T2 :

- trois pôles urbains qui correspondent à des quartiers commerçants anciens ou émergents, dont le développement est étroitement lié à la présence d'un grand équipement public structurant, marché et/ou gare routière ;
- deux zones d'urbanisation interstitielle sur la mare de Nongduang : un secteur d'équipements et de petites industries artisanales ; l'ébauche d'un secteur mixte (villas, commerces, artisanats, etc.) ;
- deux quartiers qui entrent dans une nouvelle phase d'urbanisation dans la ville déjà constituée : celui de Sihom et le secteur de l'ancienne route sur digue, dont les caractéristiques architecturales et urbaines dépendent principalement de l'ancienneté des implantations.

1.1. Les polarités urbaines commerçantes : quartiers de Nongduang, Thongkhankham, et de Nakham

Le nouveau tracé est venu s'appuyer sur deux quartiers commerciaux anciens, Nongduang et Thongkhankham, organisés autour de leurs marchés (*talat* Leng, le marché du soir et *talat* Thongkhankham) et un pôle nouveau, celui de Nakham⁶³.

Les deux premiers comptent, avec Dongpalane, parmi les secteurs marchands les plus importants de Vientiane à l'extérieur de la ville ancienne ; le projet de voirie n'a fait qu'en renforcer le

62. Fraction de sondage : un tiers des entrées. Leur présentation s'appuie sur l'observation directe et sur les données de l'enquête éclairantes pour la compréhension du phénomène étudié : ancienneté et usage du bâtiment, statut d'occupation du logement, origine géographique et mobilité des populations actives et résidentes, nature et dispersion des activités des membres du ménage.

63. Pour faciliter la compréhension, nous avons donné à ce quartier le nom de la mare Nakham sur laquelle il a été édifié.

dynamisme. L'aménagement de la T2 ne semble pas avoir provoqué de destruction dans les structures existantes⁶⁴ ; au contraire, on observe des phénomènes de persistance et de consolidation des activités et du bâti ancien par extension et densification de ces ensembles.

Dans la même perspective, la percée de la voie à travers la zone humide de Nongduang a donné lieu à l'implantation d'une gare routière, laquelle a suscité un projet de marché et le développement du nouveau quartier commerçant de Nakham. Il est manifeste que les quartiers commerçants, anciens et émergents, constituent les points d'ancrage de la T2 et du mouvement d'urbanisation qu'elle a provoqué. Pour les raisons signalées précédemment, toute remise en question du bien fondé de ces points d'ancrage devra être considérée avec prudence si l'on ne veut profondément perturber les façons de vivre, d'habiter à Vientiane et de s'approprier, comme c'est culturellement et fondamentalement le cas actuellement, l'usage nécessaire de l'espace urbain

Car ces quartiers ne sont pas implantés de manière aléatoire. Ils sont articulés au réseau de voirie et aux éléments structurants que sont les marchés, auxquels sont aujourd'hui fonctionnellement associées des gares routières.

Comme on a pu le voir en d'autres lieux de Vientiane, l'importance de ces associations marché/gare routière est manifeste. Elles jouent un rôle clé dans l'émergence et l'affirmation de centralités urbaines fortes, s'appuyant principalement sur les activités commerciales ; c'est le cas du quartier de Dongpalane (gare routière/marchés du Matin et de Khuadinh). Ainsi, à l'ouest de la route Nongduang, se constitue un nouveau pôle qui participe d'un processus d'urbanisation plus large de la partie occidentale de Vientiane.

Ces quartiers sont situés à l'intersection de voies primaires, en l'occurrence de la transversale qui deviendra la future T2, et des radiales qui reliaient déjà le centre ville à sa périphérie. Par la suite, le mouvement d'urbanisation procède de la construction progressive du réseau viaire dont la T2 constitue l'épine dorsale, et de l'étalement des espaces bâtis, identifiant le pôle de Nakham.

Deux logiques sont donc à l'œuvre (Pl. T2-12) :

- un axe structurant planifié, porteur d'une urbanisation linéaire, à partir duquel s'organise un réseau de voirie secondaire hiérarchisé ; celui-ci résulte d'aménagements et de créations conjoncturels de voies qui participent des poussées de l'urbanisation ;
- un pôle urbain commerçant implanté sur cet axe, à partir duquel s'organise la conquête progressive des espaces à urbaniser, le long des rues et dans la profondeur des tissus.

Ainsi, l'observation des dynamiques à l'œuvre met en évidence une relation opérante et interactive entre le réseau de voirie et les espaces bâtis en formation.

A Nongduang comme à Thongkhamkham, le bâti est aussi dense que dans les rues commerçantes du reste de la ville. Il est dominé par la présence de compartiments constitutifs de la "rue marchande", aux rangées de petites boutiques généreusement ouvertes, voire débordantes, sur le trottoir et la chaussée, et aux façades à étages tramées de bâtis étroits et juxtaposés. A la suite des aménagements de voirie, la tendance est à la persistance et à la reproduction de ces formes architecturales et urbaines caractéristiques des quartiers commerciaux, sous la forme, soit de fragments continus de rangées de compartiments, soit de projets isolés qui rapidement deviennent les points d'ancrage de nouveaux groupements de même type. Ces constructions riveraines viennent dans le prolongement des noyaux existants ; aux deux principaux carrefours⁶⁵, les linéaires de façade se prolongent sur plus de 100 mètres de profondeur au nord et de 300 mètres en quasi continu au sud. Elles interviennent majoritairement dans l'émergence de nouvelles polarités urbaines, comme on peut le voir à Nakham.

64. Toutefois, le recul dont nous disposons ne nous permet pas de présager des changements de tendance susceptibles d'intervenir par la suite. La ville constituée étant contraignante, les transformations prennent forme plus lentement que dans les espaces périphériques, à moins d'une opération immobilière d'envergure ou d'une table rase, comme cela a déjà été le cas en d'autres lieux de Vientiane.

65. Notamment les croisements Dong Mieng (T2)/Thongkhamkham et le marché Nongduang (T2)/Khualuang.

L'ampleur du processus donne à penser que ce mouvement d'urbanisation, dominé et impulsé par les quartiers marchands, gagnera à terme la quasi totalité du linéaire de voirie, au détriment du patrimoine architectural et urbain traditionnel. Dans cette conjoncture, les éléments végétaux qui faisaient le charme du paysage de Vientiane sont progressivement détruits et remplacés par des constructions en dur ; on assiste à un changement radical et déjà irréversible au plus proche du centre : la ville jardin est remplacée par la ville minéralisée.

Dans les quartiers anciens, comme c'est maintenant le cas à Nakham, la prégnance des modèles architecturaux et urbains marchands impose un rapport direct et contraignant entre le bâti et la chaussée. De ce fait, la T2 absorbée par la ville devient une rue ordinaire et sa fonction initiale de voie rapide de contournement est compromise.

La formation du quartier de Nakham s'inscrit dans un processus d'urbanisation plus large de la partie occidentale de Vientiane dont les dynamiques et les formes sont très liées à l'ouverture régionale sur l'Asie du Sud-Est. En effet, il est situé à proximité de l'aéroport, du projet de lotissement pour les personnalités (VIP) qui participeront à la réunion de l'ASEAN et de plusieurs bâtiments destinés aux étrangers (Novotel, Executive Suite, etc.) ; il est accroché à une voie de contournement urbain aux fonctions de dessertes nationale et internationale. Progressivement pourvu d'infrastructures et d'équipements significatifs, ce quartier semble s'affirmer comme un des noyaux urbains à partir duquel s'organisent, de part et d'autre de la T2, l'aménagement et les recompositions de l'ensemble du secteur.

Il semble bien que ces quartiers sont fortement influencés par le dynamisme des communautés étrangères, comme c'est le cas à Nongduang, chinoises et commerçantes, et à Thongkhankham, surtout vietnamiennes et tout aussi commerçantes. Ces populations étrangères demeurent en relation étroite avec leur pays d'origine dont elles continuent d'accueillir de nouveaux immigrants. Cette situation sociologique particulière favorise des activités commerciales qu'elle dynamise. Les marchés jouent ici un rôle prépondérant dont ces communautés fournissent des acteurs des plus efficaces.

Le quartier chinois et commerçant de Nongduang

Constitué des villages de Nongduang et Khualuang Neua, ce quartier s'est développé sur une voie ancienne, au tracé rectiligne, ouverte à travers les rizières, sur les franges de la mare de Nongduang entre 1954 et 1959 (Pl. T2-04 et T2-05). Cette voie a été aménagée sur terrain non construit, si l'on en juge par le cliché de 1954, pour relier la route de Nongduang au centre ville. Dès 1959-61, on y voit des constructions disséminées sur son tracé ou groupées à ses deux extrémités, le long de sentiers latéraux. Sur le plan de 1960, elle est qualifiée de *chemin d'exploitation ou piste carrossable* ; elle n'accroche pas de réseau secondaire. En revanche, le plan révèle un début d'urbanisation, lâche et discontinue, préfigurant la rue marchande qui s'est développée après la construction, en 1966, du marché en dur de Nongduang ou marché du soir (*talat Leng*), qui a remplacé les éventaires commerciaux temporaires.

Dès le début des années 1970, la voie élargie, consolidée en terre et aménagée change de statut, elle entre dans la catégorie des *routes et rues* (cf. plan 1970). Elle porte, à l'ouest du marché du soir, un front bâti linéaire composé de compartiments dont certains sont encore en place et, en amont, un quartier défini par un quadrillage de voirie aux îlots bordés de rues marchandes. Cet ensemble, régulier et consolidé, constitue le premier pôle commerçant périurbain de la partie occidentale de la ville ; il se distingue des formations villageoises antérieures dont l'habitat, en matériaux végétaux, jalonne le site de la future T2 ; il s'inscrit donc en décalage des structures existantes.

Ce quartier regroupe trois structures commerciales différenciées :

- l'ancien marché du soir (*talat Leng*) des années 60 peu actif ;
- à l'entour de ce dernier, un centre commercial récent dénommé « marché chinois » par les citadins. Ce bâtiment de deux niveaux et de forme circulaire de 6 000 mètre carrés peut accueillir 288 boutiques de neuf mètres carrés chacune (trois mètres sur trois). En 2002, seulement les deux tiers de la surface commerciale disponible étaient occupés par cent-vingt commerçants ;
- le marché de quartier Nongduang légèrement excentré, néanmoins dynamique et répondant aux nécessités quotidiennes de sa clientèle locale.

Après la création en 1993 du centre commercial chinois et son ouverture en 1995, ce quartier connaît un renouveau qui se traduit, sur le plan des formes architecturales et urbaines, par une progression des rues marchandes, la densification et la consolidation progressives des îlots, ainsi que par la construction de nouveaux types de compartiment. On peut y distinguer le centre commercial, les deux marchés, les rues adjacentes du marché du soir desservies par la T2.

Le quartier commerçant de Thongkhankham

Comme le quartier commerçant de Nongduang, celui de Thongkhankham s'est ancré sur un tracé primitif qui apparaît sur la photographie aérienne de 1954. Il s'agit d'un sentier sur digue de plus de 7 km qui, à la grande périphérie de l'ancienne ville, débute au niveau de la rivière *nam* Passak, passe à 550 m au nord de l'Arc de triomphe et se poursuit jusqu'à la route du *that* Luang préfigurant le tracé périphérique de la T2. Traversant ou longeant des zones inondées (au-dessous de la cote 170), c'est un chemin de desserte, tracé par l'usage et contraint par la topographie du site, qui donne accès aux villages en retrait et à leurs terres agricoles, ainsi qu'au secteur résidentiel construit dans le prolongement nord-occidental de l'ensemble administratif de l'Arc de triomphe. Cette configuration est semblable à celle que l'on observe dans le quartier de Dongpalane, à la hauteur du village de *ban* Fai, à la même époque.

Au niveau du futur quartier de Thongkhankham, le tracé ne porte ni réseau de voirie secondaire ni élément bâti (plan de 1960) ; en revanche, il est relié à la ville ancienne par une des voies radiales de Vientiane, configuration habituelle puisque les nouvelles polarités urbaines commerciales se développent régulièrement à l'intersection de voies qui relient le centre ville à sa périphérie, notamment au carrefour de transversales et de radiales.

Au début des années 1970, le chemin a été aménagé, élargi, consolidé et prolongé jusqu'à la nouvelle radiale construite à partir de l'Arc de triomphe. La voie longe et traverse des espaces villageois et résidentiels peu denses, construits en retrait de la chaussée.

Avec ceux du matin (*talat* Sao), Khuadinh et That Luang, le marché de Thongkhanham est un des 4 principaux marchés de Vientiane. Construit au début des années 1980, il a bénéficié indirectement du report des activités du quartier de Nongduang, après l'incendie de son marché (marché du soir). Un quartier commerçant s'est alors constitué, sur le modèle de la rue marchande, au carrefour des voies qui deviendront les futures T2 et P2, c'est-à-dire de deux axes majeurs du grand maillage de voirie de Vientiane. Il est le second pôle commerçant périurbain de la moitié occidentale de la ville sur lequel s'accrochera la T2. Il a connu un développement considérable et créé une importante dynamique commerciale dans ce quartier, l'urbanisation prenant là aussi la forme de compartiments.

La construction de la route transversale T2 a favorisé son développement car elle passe juste devant ce marché et offre de nombreuses places de parking. Cette facilité d'accès est cependant contrecarrée par la relative exigüité de l'îlot, le nombre limité d'entrées latérales et le caractère rudimentaire des constructions basses en bois.

Quartier commerçant de Nakham

Le quartier de Nakham est situé sur les territoires urbanisés à la suite de la percée de la T2 à travers la zone humide de Nongduang, dans une courbe, à son intersection avec l'ancienne voie radiale qui relie la route sur digue N13 (dite route de Luang Prabang) et le village de Vattay Noy Thong (Pl. T2-09). Ce quartier s'appuie donc sur un maillage de voies déjà visible sur le plan de 1970 qui, en 2000, portait les premiers éléments d'un groupement d'habitations, lequel préfigurait la conquête des territoires compris entre la route de Luang Prabang anciennement urbanisée et la T2.

Le développement de ce quartier a été impulsé par la création d'une gare routière en 2001 qui figure aujourd'hui parmi les plus importantes de la ville, remplissant une fonction de dessertes régionale et nationale (cf. encadré). C'est elle qui a incité le projet d'un nouveau marché et le développement d'un pôle urbain commerçant. Sur le plan architectural, il se manifeste par la construction de rangées de compartiments, s'ouvrant directement sur la T2 et les rues adjacentes, qui rappellent l'architecture des quartiers de Nongduang et Thongkhankham.

Le projet de marché renforce le processus d'urbanisation, confortant l'émergence du pôle urbain. Il a certainement été élaboré parce que le site proposait un potentiel de développement

significatif dû à la présence de la gare, à l'apport toujours renouvelé d'usagers et à la sédentarisation d'une première génération de population conservant ses habitudes de vie, dont la fréquentation quotidienne des marchés. A la fois lieu de transit et de sédentarisation, l'ensemble gare routière/marché est structurant de nouveaux quartiers commerciaux ; ce phénomène continue à correspondre, à Vientiane, à un mode de vie local.

La gare routière de Nakham, actuellement première gare de Vientiane

Année de création : 2001

Mode de gestion : 80 % privé, 20 % public : départements de la Construction, Transports, Postes et Communication (CTPC) et des Finances de la Préfecture.

Desserte et trafic de la gare : Nord du Laos : 25 bus par jour avant la période d'attentat, pour des raisons de sécurité 15 bus par jour depuis l'été 2003 ; Sud du pays : 33 bus par jour ; Chine : 4 bus par semaine ; Vietnam : 3 bus par semaine (bus du gouvernement vietnamien).

Bénéfices : 90 % aux propriétaires des bus ; 10% versés aux gestionnaires de la gare dont 72 % au propriétaire de la gare, 10 % au département des Finances, 18 % au département CTPC.

Informations sur le propriétaire de la gare routière : Entrepreneur possédant également une entreprise de bus, auparavant installé à la gare routière du centre commercial chinois dont l'emplacement était exigu et l'accès incommode.

Projet programmé dans le secteur : Création d'un marché attenant à la gare. L'investisseur a acquis le terrain en 1994 à 650 baths le m² (environ 20 USD) alors que le propriétaire de la gare avait fait une proposition moins intéressante. Projet toutefois compromis pour des raisons d'accessibilité à la voirie.

Prix du terrain (m²) : En 1991, lors de l'achat des terrains par le propriétaire de la gare : 3 USD ; après achèvement de la route en 1998 : 30 USD ; 2003 : 60 USD.

1.2 Zones d'urbanisation interstitielle sur la mare de Nongduang

La lecture rétrospective des documents iconographiques montre que la zone humide de Nongduang qui, en 1954, s'étendait jusqu'à l'aéroport a été progressivement réduite par la mise en place d'un réseau de voirie, la dernière opération et la plus lourde étant la T2, et l'extension des secteurs urbanisés étroitement liés à ces voies (Pl. T2-07 et T2-08). On observe donc la destruction de l'écosystème et des structures villageoises attachés à Nongduang. En effet, la zone humide est désormais remblayée et terrassée de part et d'autre de la voie ; seules quelques mares résiduelles bordées d'habitations traditionnelles sur pilotis demeurent dans la partie méridionale du secteur en attente d'une urbanisation à venir.

A l'est et à l'ouest du quartier commerçant de Nakham, on relève deux secteurs en cours d'urbanisation, aux caractéristiques architecturales et urbaines différenciées.

A l'est, une zone d'équipements et de petites industries artisanales est en cours d'aménagement dans le prolongement du quartier chinois de Nongduang. Elle correspond aux derniers espaces de la zone humide à avoir été remblayés, une partie de la mare était encore visible sur le plan de 2000 (Pl. T2-10). La première construction qui y fut élevée, au printemps 2002, a été une station d'essence. Depuis, sur de vastes parcelles, des équipements de petites industries et entreprises ont été implantés en retrait de la route : usine de montage de véhicules, vente de camionnettes de seconde main, montage de motos chinoises, hangars, parking et garages. Si le bâti reste clairsemé, plusieurs autres chantiers de même type sont en cours, laissant à penser qu'une façade singulière, se distinguant des compartiments des quartiers marchands, a commencé à s'organiser en ce lieu.

A l'ouest de Nakham, en direction de la route sur digue N13, une urbanisation plus diffuse s'égraine irrégulièrement de part et d'autre de la route. Les formes architecturales qui entrent en jeu dans la composition de ce paysage sont variées.

Le village le plus à l'ouest, Akard, proche de l'aéroport, est principalement occupé par des familles de militaires et de policiers riveraines ou non de la nouvelle voie. Une trentaine de maisons individuelles jalonnent la T2, dont deux tiers ont été construites après sa percée, alors que seulement un cinquième datent des années 1970 et du début des années 90. Plus de 40 % des adresses sur la route ont un usage strictement résidentiel. Lorsqu'ils ne sont pas dans le secteur de la défense, leurs

occupants sont des fonctionnaires liés à des activités aéroportuaires : pilotes, gardien d'entrepôt. Les principales activités observées en 2002 correspondent donc à ces caractéristiques de « village résidentiel ». Il s'agit de commerces et de services de proximité : épiceries, salons de couture et de coiffure. Toutefois, quelques activités sont indissociables de la nouvelle configuration spatiale du secteur. Elles sont axées sur une clientèle de passage : restauration, atelier de réparation des deux roues ou de soudure et gérées soit par des conjoints de militaires soit par des personnes récemment installées et sans lien social avec les précédentes.

Plus proches de la gare routière, Nongsanokham et l'ouest du village de Nakham, et bien qu'en vis à vis et de part et d'autre de la voie, n'ont pas généré des opportunités similaires. C'est pourquoi nous avons choisi d'étudier les impacts de la nouvelle voie sur la rapidité et la durabilité des bouleversements qui en ont résulté. A titre d'illustration, quelques fiches signalétiques particulièrement parlantes des opportunités apparues depuis la mise en service de la T2 sont présentées.

En bordure de rizières, Nakham, dans la partie qui nous concerne, n'a commencé à s'urbaniser, notamment par la construction de nouvelles formes d'habitat dont des compartiments mais aussi un habitat précaire en matériau végétal et quelques villas, qu'avec l'ouverture au trafic de la T2 et la construction de la gare routière Nord.

Les compartiments accueillent en un premier temps quelques activités encore peu diversifiées dont des entrepôts (en attendant d'autres utilisations probables) et des locaux en rez-de-chaussée en attente. Ce dernier cas est le fait de commerçants exerçant sur les grands marchés et des professions liées au transport de marchandises et aux échanges transfrontaliers avec la Chine. La proximité de la gare routière en est peut-être la raison principale. L'habitat précaire abrite des activités artisanales ou de petits services dont la restauration, suscitées par l'apparition d'une clientèle de passage.

- **Travée de compartiment** de cinq pièces de la fin des années 1990. Caractéristiques du ménage : Huit personnes : couple d'une trentaine d'années, leur fils âgé de 2 ans, le beau-frère, deux neveux et les beaux-parents du chef de ménage ; 3 actifs. Statut d'occupation : propriétaire. Nature et année d'ouverture de l'activité : Aucune usage résidentiel. Activités des membres du ménage : un douanier (chef de ménage), un fournisseur d'épicerie avec la province de Xiengkhouang, un serveur exerçant à l'aéroport. Commentaires : déménagement pour accéder à la propriété. Chef de ménage originaire du village voisin Vattay, belle famille de Xiengkhouang.

- **Maison habitat précaire** en matériaux végétaux de deux pièces construite en 2000. Caractéristiques du ménage : un couple de la trentaine et leur enfant âgé de 3 ans. Statut d'occupation : indéterminée. Nature des activités : vente de plats cuisinés à domicile et vannerie à 15 mètres depuis moins de deux ans. Commentaires : Gens modestes natifs de Vientiane. Epouse du chef de ménage né au village Khountha, proche de Nakham. Venus s'installer en raison de l'opportunité commerciale générée par le trafic de la nouvelle route.

- **Villa luxueuse** de cinq pièces de la fin des années 1990. Caractéristiques du ménage : deux personnes, couple d'une quarantaine d'années de nationalité australienne, dont un actif et une personne au foyer. Statut d'occupation : propriétaire. Nature et année d'ouverture de l'activité : Aucune, usage résidentiel. Activités des membres du ménage : Chef d'entreprise de plus de 10 personnes dans le secteur de la construction. Commentaires : Originaire du village, le chef de ménage est parti étudier en Europe en 1988. Réside en Australie de 1998 à 2000. Retour à Vientiane pour commencer une entreprise.

Accoté à un axe d'urbanisation linéaire appuyé sur la route de Louang Prabang, le village de Nongsanokham était en voie d'intégration urbaine dès avant la construction de la T2. Néanmoins, la situation en bordure de mare s'est trouvée fortement valorisée par celle-ci. La facilité d'accès a ainsi entraîné une exploitation opportune fondée sur l'implantation, d'épiceries, de quelques services et de restaurants (cf. fiches signalétiques). Ces derniers sont spacieux et de fréquentation populaire. Ils ont su jouer la carte de l'eau, la facilité nouvelle d'accès et un certain cadre romantique. On en trouve de semblables sur les bords la mare du That Louang depuis la construction du grand périphérique (T5) la longeant.

- **Structure sur pilotis** construite en 2002. Caractéristiques du ménage : 13 personnes dont 12 actifs et un enfant en bas âge. Statut d'occupation : locataire du terrain, propriétaire des installations. Nature et année d'ouverture de l'activité : grand restaurant ouvert en 2002 donnant sur la mare. Commentaires : Entreprise précédemment établie au bord du Mékong jusqu'au déguerpissement en 2001, de type familial dont un gérant, un comptable, deux cuisiniers, 8 serveurs (12 personnes).

- **Maison** de cinq pièces du début des années 1990. Caractéristiques du ménage : 11 personnes : une mère d'une soixantaine d'années, ses quatre enfants, deux gendres et quatre petits-enfants ; cinq actifs. Nature et année d'ouverture de l'activité : Epicerie ouverte en 2000 occupant un individu du ménage. Autres activités des membres du ménage : un électricien, un comptable et un commis (vente de bois) employés dans le secteur public, un musicien.

- **Maison** de 12 pièces du début des années 1980. Caractéristique du ménage : 27 personnes : un couple d'une soixantaine d'années, quatre filles de vingt à trente ans, deux gendres, 3 petits-enfants âgés de moins de dix ans, un neveu et une nièce et quatorze autres membres de la famille au sens large ; vingt-deux actifs. Statut d'occupation : propriétaire. Nature et année d'ouverture des activités : grand restaurant et pharmacie ouverts depuis plus de deux ans. Autres activités des membres du ménage : un médecin à l'hôpital Mahosot. Commentaires : Etablissement de type familial dont quatre cuisiniers, seize serveurs, un commis. Le médecin, gendre du chef de ménage, exerce deux activités : médecin et serveur au restaurant. Nous ignorons lequel des actifs vend des médicaments à domicile. Installation dès les années 1980. Opportunité commerciale depuis la percée de la route. Auparavant, la taille du ménage se limitait à 13 personnes et la maison à un usage résidentiel.

Autres commentaires : L'entreprise familiale est un modèle économique et social très répandu dans la société lao. La pression du milieu ne se faisant plus sentir, il n'en est plus de même des familles relativement modestes d'origine étrangère établies à Vientiane.

Les constructions y sont récentes (réalisées entre 2000 et 2003) et semblent implantées de-ci de-là, sans logique apparente : compartiments en bordure de rue ; restaurants sur pilotis à proximité de l'aéroport ; grandes villas construites en bordure ou en retrait de la voie, avec jardin enclos ; petits lotissements de villas. A première vue, cette urbanisation peut paraître désordonnée, voire sauvage ou spontanée ; elle est, en réalité, opportuniste et spéculative, déterminée par les incitations immédiates du marché foncier et les perspectives, à moyen terme, de développement du secteur.

Deux autres secteurs participent notablement au mouvement d'urbanisation de cette partie de Vientiane :

- le projet de lotissement résidentiel pour les chefs d'Etat de l'ASEAN qui se réuniront à Vientiane en automne 2004. Une trentaine de villas seront construites sur le site de l'ancienne mission française ; le programme sera réalisé par le consortium Lao World Group Company de Peter Chan ;

- les espaces urbanisés de part et d'autre de la route sur digue n°13 (dite route de Luang Prabang). Si les développements actuels ne sont pas directement liés à la création de la T2, puisqu'il s'agit des premières extensions de la ville ancienne vers l'ouest (plan de 1939), ils doivent être pris en compte dans l'étude des transformations qui opèrent entre les deux voies : N13 et T2. C'est là en effet que doit se jouer la confrontation entre des modèles architecturaux et urbains anciens, ceux qui sont structurés par la route sur digue, et les formes nouvelles expérimentées à partir de la T2.

1.3 Nouvelle phase d'urbanisation des quartiers anciens de la ville déjà constituée

Au niveau de la Nam Passak, la photographie aérienne de 1996 montre l'état d'avancement du projet d'aménagement et de réhabilitation du quartier de Sihom, commencé en novembre 1993 et terminé en juin 1997. La rivière a été canalisée sur une longueur de 1,3 km pour évacuer les eaux usées et pluviales vers le canal *hong Xeng*. Le réseau de voirie interne au quartier a été aménagé. Une troisième portion de la future T2 a été réalisée afin de relier les quartiers commerçants du marché du soir et du marché de Thongkhankham : un ancien chemin de desserte interne du quartier de Sihom a été aménagé (redressement de son tracé et élargissement de son emprise) ; un segment de voie a été percé à travers les structures villageoises installées sur la rivière. Ces aménagements ont été à

l'origine de recompositions des ensembles architecturaux, urbains et paysagers, nécessitant une série d'expropriations⁶⁶.

La nouvelle voie traverse un secteur résidentiel peu dense, comparé aux tissus des quartiers commerciaux ; elle dessert deux pagodes et des groupements de maisons traditionnelles qui témoignent d'un ancien village d'où émane une subtile atmosphère de ruralité. Par endroits néanmoins, même en ce secteur, la présence de maisons traditionnelles améliorées, villas, petits commerces et constructions adventices, ainsi qu'une école primaire réalisée dans le cadre du projet de Sihom, indique que l'urbanisation perce sous la ruralité.

Entre le marché de Thongkhankham et la route nationale numéro 13 (route de Phonekheng), la T2 s'appuie sur un sentier sur digue déjà visible sur la photographie de 1954 (cf. description du quartier de Thongkhankham). Longeant la zone exondée, la digue marque la limite septentrionale d'un ensemble urbanisé, au nord du camp militaire de l'USOM (plan de 1960). On observe les prémices d'une urbanisation de part et d'autre de celle-ci : quelques chemins et sentiers amorcent un futur réseau de voirie, des constructions s'étendent vers le village de Thongsangnang en amont et en aval jusqu'à l'enceinte de la ville ancienne. Au début des années 70, la digue a été aménagée, élargie, consolidée et prolongée jusqu'à la nouvelle radiale construite à partir de l'arc de triomphe. Elle longe et traverse des espaces villageois et résidentiels peu denses ; à la différence des quartiers commerçants, on ne relève pas de rapport particulier entre la route et le bâti qu'elle dessert, situé en retrait et en contrebas.

En 1996, les quartiers sont significativement densifiés en aval de la voie ; en amont, l'urbanisation gagne progressivement sur la zone humide, aux radiales branchées sur la future T2. Le bâti y est caractérisé par la mixité des types architecturaux : quelques maisons traditionnelles sur pilotis, des habitations de facture traditionnelle améliorée, presque toujours récentes et de qualité, et une majorité de maisons en dur, étroites et simples ou, au contraire spacieuses, construites dans un style très influencé par ce qui se fait en Thaïlande. Un habitat en dur y domine, bordé par des constructions commerciales adventices, souvent provisoires et en matériaux légers.

Dans la formation du pôle structuré par la gare routière et le marché entrent en jeu des processus, ainsi que des formes architecturales et urbaines, que l'on pourrait qualifier de classiques des quartiers marchands. Ils rappellent ceux qui ont présidé à la création des secteurs du marché du soir, 40 ans auparavant et du marché Thongkhankham, 20 ans plus tard, bien que les typologies architecturales (marchés, centre commercial, compartiments, etc.) aient été adaptées, modifiées et renouvelées, et que les rythmes d'urbanisation se soient considérablement accélérés.

La création de la gare à l'intersection de deux voies a suscité l'installation d'une population qui a, elle-même, appelé la création d'un marché et d'un pôle commercial. Dans les deux autres secteurs, on observe un phénomène différent. Les constructions ont été réalisées par des investisseurs financiers, au gré des opportunités foncières dont les analyses prospectives sont d'un autre ordre. Elles s'appuient davantage sur l'ouverture économique de Vientiane, notamment des territoires situés à l'ouest de la ville ancienne, dans une perspective régionale et internationale plutôt que sur les besoins d'une population de quartier. Dans cette conjoncture, l'urbanisation est caractérisée par la dispersion des constructions, bien que la tendance soit de constituer une façade sur rue, encore discontinue et disparate, caractérisée par une grande variété architecturale. Les constructions *ex nihilo* nouvellement réalisées manifestent une même rupture dans l'échelle des projets, dans le type des bâtiments et dans les rapports établis entre la rue et le bâti.

Il n'y a là ni volonté ni phénomène à dimension urbanistique, du moins à court terme, mais des opérations conjoncturelles et opportunistes, sans être pour autant aléatoires (investissement à long terme). Ce qui n'est pas le cas du quartier de la gare où, l'absence de planification urbaine incluant la dimension architecturale ne signifie pas *de facto* l'absence de certaines logiques et unités urbanistiques (les logiques sont alors créées par les besoins des habitants qui les mettent en œuvre). D'un côté, il y a une juxtaposition d'actions et d'investissements individuels, pas nécessairement antagonistes, mais très certainement non concertés ; de l'autre, il y a un sens, une logique ... un projet commun, même implicite, qui est de créer et de tirer profit du potentiel économique d'un nouveau quartier commerçant. Les ruptures d'échelle et de nature des projets, comme l'hétérogénéité des formes architecturales et urbaines sont moins évidentes, il y a comme un cadre (un fil directeur) qui semble contraindre ces

66. Cf. thèse de Bounleum Sisoulath et mémoire de DESS de Pascale Dalix.

projets ... une sorte de consensus et de conscience collective de l'œuvre urbanistique finie qui renvoient à des modèles anciens plus ou moins adaptés, comme en attestent les formes de persistance ou de réminiscences des structures anciennes.

2 Impacts sur les commerçants et leurs activités

2.1. Le quartier chinois et commerçant de Nongdouang

D'après nos résultats d'enquête, un tiers des résidants de Khualuang Neua est né à Vientiane, dont la moitié à Khualuang Neua et les villages limitrophes, un cinquième dans des quartiers anciens du centre-ville où les étrangers s'étaient établis durant la période du Protectorat français, et 30 % dans des secteurs plus éloignés de leur lieu de résidence actuel (tableau 14). Un quart des chefs de ménage et leurs conjoints sont nés en Chine dans les provinces du Yunnan, de Zejiang et du Hunan. Ces informations confirment l'impression et la réputation de ce village, du quartier du marché du soir et du centre commercial : celle d'être le premier quartier Chinois de Vientiane.

**Tableau 14 : Lieu de naissance des chefs de ménage et de leur conjoint par sexe
dans le village de Khualuang Neua en août 2002 (effectifs en %)**

Lieu de naissance	Homme	Femme	Ensemble
Khualuang Neua	11	12	11
Sihom, Nongduang : villages limitrophes	7	3	5
Haisok, Mixay, Nongchanh : villages anciens du centre ville	4	6	5
Dongnasok	0	3	2
Hongkhe	0	6	3
Villages ruraux et éloignés de la Préfecture	11	3	7
Province de Vientiane	7	11	8
Province de Champassak	7	14	11
Province de Khammouane	11	3	7
Province de Savannakhet	0	6	3
Province de Huaphan (Samneua)	0	6	3
Province de Xiengkhuang	7	6	7
Chine	25	15	20
Thaïlande	7	3	5
Vietnam	3	3	3
Total	100	100	100

Source : enquête « activités-ménages »

Le centre commercial Chinois, apparemment peu attractif⁶⁷

Bien qu'inauguré et ouvert le 26 octobre 1996, le centre commercial ou marché Chinois ne commença à véritablement fonctionner qu'à partir de l'automne 1999⁶⁸, sous l'impulsion de son gestionnaire, l'entreprise Hongrui, qui incita des commerçants de la province du Yunnan à venir s'y installer. En outre, celle-ci effectue les démarches requises d'obtention de patentes pour les commerçants chinois, lesquels n'ont plus qu'à s'occuper du règlement des taxes. Elle exécute les

67. Ces informations résultent d'entretiens menés avec les commerçants in situ et de la société de gestion du centre commercial à la fin 2001. Sources : programme « Mobilités des populations et recompositions spatiales à Vientiane », IRD-MCTPC-UNL.

68. Lors de l'ouverture, le centre commercial « chinois » n'accueillait que treize commerces, dont neuf au rez-de-chaussée et quatre à l'étage. Seulement deux commerçants chinois y exerçaient des activités.

décisions de la maison mère, *Kunming international trust and investissement co* (KITIC), qui a financé la construction de ce centre commercial d'un montant d'environ deux millions de dollars et en a obtenu de la Préfecture de Vientiane une concession pour une durée de vingt-cinq ans.

En 2002, le bâtiment qui peut accueillir 288 boutiques était occupé par 120 commerçants. 80 % d'entre eux sont de nationalité chinoise, pour la plupart originaires de Kunming, chef lieu du Yunnan et province frontalière avec le Laos, ou de Chengjiang également dans le Yunnan. La durabilité de leur installation dépend de leur réussite dans le négoce et s'inscrit souvent dans un réseau familial très organisé jouant sur la complémentarité des produits et/ou géographique transfrontalière et sur les différences de prix entre la Chine et le Laos (cf. fiches). La contrebande n'y est pas exclue. Quelques-uns de ces commerçants dorment dans leur magasin mais ils doivent alors payer plus de 5 dollars par mois par personne et par boutique aux autorités villageoises. Dans la plupart des cas, ils résident soit à Nongduang, dans les rues adjacentes au marché, soit à Khualuang. Environ dix huit pour cent des commerçants sont laotiens, les deux pour cent restant sont soit Vietnamiens soit Indiens.

Les produits vendus sont généralement fabriqués en Chine d'où ils sont acheminés par des camions passant par LuangNamtha, province frontalière de la Chine et du Laos. Au premier niveau il s'agit principalement de matériel électronique (Hi-Fi, lecteurs vidéocédéroms, téléviseurs, etc.), de bijoux, vidéocédéroms et cassettes vidéos. A l'étage se sont réunis les commerçants de vêtements et de meubles. Sa fréquentation n'est pas très importante pour les raisons suivantes : marchandises disponibles ne provenant que d'un seul pays ; choix donc plus limité ; qualité des produits parfois moins assurée même si les prix sont généralement bas ; faible intégration des commerçants aux pratiques laotiennes ce qui peut la rendre difficile. La clientèle est soit jeune et attirée par les produits venus d'ailleurs⁶⁹, soit chinoise installée au Laos.

Les fiches suivantes témoignent et illustrent concrètement les situations rencontrées.

Interviews de commerçants du centre commercial chinois

- Employée laotienne d'une boutique d'appareils électroniques appartenant à un couple de chinois de Chengjiang (Yunnan).

Le couple aurait deux enfants poursuivant leurs études et résidant à Chengjiang. Il se fournit à Kunming mais la fabrication des produits achetés proviendrait de Shenzhen. A tour de rôle l'époux ou l'épouse fait un court séjour en Chine chaque mois ou chaque deux mois. Il se rend d'abord deux jours à Kunming pour y acheter les produits qu'il commercialise au centre commercial chinois de Vientiane et rend ensuite visite à ses enfants à Chengjiang. Ces commerçants tenaient une joaillerie en Chine qu'ils liquidèrent pour venir établir à Vientiane leur négoce actuel. Le transport des produits achetés à Kunming est assuré par deux entreprises spécialisées dans ce domaine, Hongyun et Thienlong. Chacune d'elle jouit d'un joint-venture au sein même du centre commercial, ce qui facilite l'acheminement des marchandises.

Remarque : Noter l'importance du commerce transfrontalier.

- Commerçant chinois de vêtement de Chengjiang (Yunnan)

Ce chinois et son épouse résident au Laos depuis un an. Ils sont venus pour étendre géographiquement leurs affaires commerciales. Toute la famille du négociant fait du commerce et ses grands-parents étaient eux aussi des commerçants, une tradition dans la famille. L'existence de véritables réseaux commerciaux familiaux organisés leur permet d'être mobiles et souples dans leurs déplacements et leur négoce. En effet, certains de leurs enfants s'occupent de leur commerce à Chengjiang, la sœur de l'époux est propriétaire d'un atelier de confection et son frère a une activité semblable à la sienne à Kunming. La majeure partie de son stock et de celui de son frère provient de l'atelier appartenant à leur sœur. Les affaires familiales s'étendent de Kunming (et Chengjiang) à Vientiane. Les bénéfices ne sont pas importants à Vientiane, aussi songe-t-il à confier ce commerce à l'un de ses fils qui vient d'achever ses études et qui lui apporte son soutien au Laos depuis peu. Lorsque les affaires sont médiocres, lui ou sa femme se rend en Chine pour s'occuper d'autres négoce, principalement celui de Chengjiang. Chaque mois environ, à tour de rôle lui ou sa femme fait un voyage en Chine pour voir les enfants et comment se portent les affaires. Ses clients sont pour l'essentiel des clientes jeunes.

Remarque : Noter le commerce à cheval sur les deux pays et le réseau familial.

69. La jeunesse dorée de Vientiane est fortement influencée par les modes vestimentaires et musicales des pays voisins, dont la Thaïlande. Elle fréquente ce centre commercial pour y chercher ce qui le rend attractif : son grand choix de vêtements et de musique et de films.

- Commerçante laotienne d'une trentaine d'années, propriétaire d'une échoppe de produits cosmétiques

Réside à Nongduang, à proximité du marché et du centre commercial. Originaire de la province de Champassac (Paksé), elle vit à Vientiane depuis 4 ans et y exerce son activité commerciale depuis un an. Elle a quitté Paksé où elle exerçait la même activité à la suite de la mutation de son mari, fonctionnaire de l'Etat. Les produits qu'elle commercialise proviennent de Thaïlande et dans une moindre mesure de Chine. Dans le premier cas, elle fait ses achats à Vientiane à des commerçantes laotiennes qui ont fait les leurs à Nongkhai, première ville d'une certaine importance à proximité de la frontière lao-thaï, à environ 30 kilomètres de Vientiane. Ces commerçantes ont passé la frontière par voie fluviale, de façon illégale et n'ont donc pas payé de taxes d'entrée. Aussi notre interlocutrice obtient-elle la marchandise de contrebande à un prix intéressant et peut revendre à son tour ces produits thaïlandais. Elle achète aussi à des Chinois des produits fabriqués en Chine. Elle pense que ces derniers payent une taxe à l'importation. Sa clientèle est pour l'essentiel laotienne et jeune (16-30 ans).

Remarque : Noter le commerce transfrontalier, y compris des produits de contrebande.

Le marché du soir (talat Leng) et ses rues commerçantes

La création de deux marchés centraux, celui du matin en 1940 sur l'avenue Lane Xang et du soir à Nongduang en 1966 a entraîné un développement rapide des constructions et de l'économie de leurs quartiers respectifs. Indubitablement, les marchés stimulent le développement de l'économie urbaine de Vientiane⁷⁰. Ces deux secteurs marchands se sont inégalement développés : l'un est devenu le premier pôle commercial de la cité⁷¹, le second a connu une phase de déclin après 1980 et de renouveau ces dernières années, grâce à l'implantation du centre commercial Chinois en ses abords, au dynamisme entrepreneurial de cette communauté, à une meilleure accessibilité consécutive aux travaux de voirie.

Le marché du soir était le seul marché de produits vivriers (fruits et légumes, poissons et viandes) de ce secteur de la ville. Il était très fréquenté et directement approvisionné par des agriculteurs de la plaine de Vientiane, principalement originaires du village du kilomètre 52⁷², de Paksane, Thagon et Thadeua. La grande majorité des commerçants étaient laotiens mais on y trouvait aussi quelques Chinois laocisés résidant de façon permanente à Vientiane et parlant le lao, la plupart tenanciers de petits restaurants de soupes chinoises (*pho*). Détruit en 1981 par un incendie, le marché du soir a été reconstruit en 1983-84. Les autorités ont alors décidé la création d'un nouveau marché à Thongkhankham (cf. fiche), sur un terrain non viabilisé mais plus central, au croisement d'une radiale se dirigeant vers le nord et d'une voie transversale émergente. Les commerces de l'ancien marché de Nongduang ont alors périclité.

En 2002, les activités commerciales de l'ancien marché du soir sont peu nombreuses et peu diversifiées. Près de cent vingt points aménagés pour la vente dont seulement les trois quarts accueillent des boutiques, et une vingtaine d'autres n'ont, actuellement encore, qu'un usage résidentiel, se répartissent sur cet espace commercial peu animé. Sur la rue, il s'agit principalement de commerces de pièces détachées, d'outillage, électronique et électrique, de la vente de bois, de charbon de bois et de médicaments. A l'intérieur du marché, on trouve de nombreuses activités de restauration (restaurants, vente à emporter), surtout depuis la création du centre commercial chinois, quelques coiffeurs, couturiers, des vendeurs de cédéroms et vidéo cédéroms, des bijoutiers, des commerces d'objets du culte, des épiceries, quelques vendeurs de tissus. Environ la moitié des commerçants sont établis depuis moins de 5 ans, donc après l'ouverture du centre commercial qui le jouxte, dont 40 % depuis moins d'un an seulement. Ils résident très majoritairement dans le secteur du marché (80%) dans les villages de Nongduang, Khualuang, Sihom, Oupmong, ou dans des quartiers proches bien intégrés à la cité (10%) et sont, dans 80% des cas, de nationalité ou d'origine chinoise.

70. C'est aussi le cas à Phnom Penh. Son marché central et emblématique, PsarThmei, est exemplaire du rôle du marché comme principal équipement structurant l'urbanisation en quartiers.

71. Le marché du matin, Talat sao, est le plus grand pôle commercial de Vientiane et le mieux achalandé, où l'on trouve les produits locaux, notamment les tissus artisanaux traditionnels recherchés par la clientèle lao comme étrangère et tous les produits importés. On n'y vend plus de produits agricoles depuis la reconstruction en 1988 du nouveau marché de Khuadin, implanté de l'autre côté de la rue Mahosot, sur des terres vacantes à l'ouest de la mare de Nongchanh.

72. C'est le nom administratif de ce village. Des populations déplacées par le gouvernement l'ont toujours été dans des villages créés pour les accueillir et portant pour seul nom le nombre de kilomètres de la ville la plus proche.

En revanche, les rues commerçantes sont très actives. Le long de la section du marché desservie par la T2 (villages Sihom et Khualuang Neua), 72 entrées ont été repérées, 53 accueillent des activités, 14 sont exclusivement résidentielles, 4 sont vides ou ont une fonction d'entrepôt. Quelques commerces dominent largement : celui de médicaments en gros anciennement établis (Sihom), d'outillage et pièces mécaniques, et depuis 2000 la vente de motocyclettes. Cette dernière activité a connu un essor important ces dernières années, elle est généralement exercée aux carrefours et dans les rues adjacentes aux marchés. On trouve aussi de nombreux restaurants chinois et vietnamiens dans l'allée du marché ouvrant sur la rue (Khualuang Neua).

Dans la plupart des cas, les populations sont installées de longue date dans des compartiments des années 1960 et 70 (cf. encarts) où elles ont dans un premier temps, établi leur résidence et dès qu'elles ont en eu la possibilité économique, ouvert un commerce en rez-de-chaussée. Parfois, des commerçants ne résident pas sur leur lieu d'emploi mais généralement à proximité. Ils sont cependant bien ancrés dans la vie du quartier. A Sihom, plus de 60% des populations sont de nationalité ou d'origine chinoise, pour un quart de Laotiens et, pour environ un dixième, des Vietnamiens. A Khualuang Neua, au moins les deux tiers de la population sont de nationalité ou d'origine étrangère : majoritairement chinoise, mais aussi vietnamienne et thaïlandaise. En définitive, les commerçants qui ne sont pas d'origine chinoise, sont alors vietnamiens, parfois aussi thaïlandais, ou bien laotiens mariés à une Chinoise ou à une Vietnamienne. Il s'agit, à une très forte majorité, de populations d'une manière ou d'une autre d'origine extérieure.

Sihom, section faisant face au marché du soir

- **Trois travées d'un compartiment des années 60** comprenant 4 pièces habitables. Caractéristique du ménage : Couple sans enfant. Statut d'occupation : propriétaire. Nature et année d'ouverture de l'activité : Pharmacie depuis plus de 25 ans occupant le rez-de-chaussée de 3 travées. Origine du gérant : chinoise. Né en Chine en 1937. Pour des raisons économiques, arrivée au Laos en 1951 : Vientiane, Hatsady (quartier du marché du matin). Installé à Sihom après son mariage en 1962. Epouse laotienne née à Sihom en 1949.

- **Travée d'un compartiment des années 60** comprenant 3 pièces habitables. Caractéristiques du ménage : 4 personnes, un couple d'une trentaine d'années et leurs 2 enfants. Statut d'occupation : propriétaire. Nature et année d'ouverture de l'activité : aucune, usage résidentiel. Activités des membres du ménage : chef de ménage commerçant de matériaux de construction à proximité de son domicile, épouse mère au foyer. Chef de ménage : Laotien, né dans la province de Luang Prabang, arrivé à Vientiane à Khualuang neua en 1980 ; conjointe d'origine chinoise, née à Khualuang en 1969. Couple établi à Sihom depuis 1993.

- **Deux travées d'un compartiment des années 70** comprenant 6 pièces habitables. Caractéristiques du ménage : 9 personnes : un couple de 60 et 50 ans, deux fils et une fille, une belle-fille et deux petits enfants âgés de moins de 5 ans. Statut d'occupation : Propriétaire. Nature de l'activité : miroiterie. Autres activités des membres du ménage : Commerce de vitres, glaces à Anou (quartier chinois) géré par deux enfants depuis plus de 15 ans ; belle-fille restauratrice à Vatchanh. Commentaires : chef de ménage originaire du Yunnan, ancien épicier, actuellement inactif. Est Arrivé au Laos et à Vientiane en 1958, d'abord à Nongduang puis à Sihom à la suite d'un incendie en 1985. Epouse originaire de Hanoi, arrivée à Vientiane en 1959 à Wattai, déménagement à Nongduang en 1968. Belle fille née dans la province de Vientiane (district de Vanvieng), arrivée à Vientiane en 1989 avec sa famille, à Sihom en 1995 après son mariage.

- **Une travée d'un compartiment des années 60** comprenant 4 pièces habitables. Statut d'occupation : propriétaire. Caractéristiques du ménage : 3 personnes, un couple âgé de 76 et 65 ans et leur fille de 25 ans Un seul actif. Nature et année d'ouverture de l'activité : épicerie depuis plus de 10 ans. Nationalité : chinoise. Chef de ménage né en Chine, a quitté son pays à la suite de graves inondations. Arrivée au Laos en 1968, à Sikhaï (VTE), déménagement à Sihom en 1984 car il a estimé que l'endroit était propice à l'activité commerciale. A toujours été commerçant. Epouse ayant eu le même parcours résidentiel. Fille née à Sikhaï. Etablis dans le village de Sihom depuis plus de 15 ans. Usage résidentiel seulement durant plus de 5 ans (fin des années 80, début des années 90).

Khualuang neua dans la section longeant l'ancien marché du soir

- **Travée d'un compartiment des années 60** comprenant deux pièces habitables. Carrefour du marché du soir. Statut d'occupation : locataire. Caractéristiques du ménage : 3 personnes : un couple d'une vingtaine d'années et le beau-frère du chef de ménage. Un seul actif : chef de ménage. Nationalité des 3 membres du ménage : chinoise. Nés à Shaotong dans la province du Yunnan. Arrivés au Laos, à Vientiane à Khualouang Neuva en 2000. Déménagement en 2001 pour des raisons commerciales : agrandissement de son établissement, localisation le long de la T2. La vie au Laos est perçue comme moins pénible qu'en Chine. Nature et année d'ouverture de l'activité : commerce de motocyclettes chinoises depuis un an.

- **Deux travées d'un compartiment des années 80.** Intersection de la T2 et du centre commercial chinois. Statut d'occupation : Indéterminée. Usage commercial. Nature et année d'ouverture de l'activité : papeterie depuis plus de 10 ans, employant au moins 2 employés. Caractéristique du gérant : Homme âgé de 55 ans. Origine : Thaïlandaise. Arrivée à Vientiane et à Khualuang neuva en 1973. Commentaires : le gérant réside à proximité de son lieu d'activité. La papeterie a succédé à une fabrique de papier.

- **Travée d'un compartiment des années 70** construit en matériaux mixtes (bois et ciment) comprenant 6 pièces. Statut d'occupation : propriétaire. Caractéristiques du ménage : 10 personnes : une mère âgée de 65 ans, ses 5 enfants âgés de vingt à trente ans, un gendre, 3 petits-enfants ; Quatre actifs ; Origine du chef de ménage : thaïlandaise. Ancienne rizicultrice, elle a quitté son pays natal en 1948 ; arrivée directement à Khualouang neuva. Nature et année d'ouverture de l'activité : restaurant ouvert depuis plus de 15 ans occupant 3 des actifs (un cuisinier et 2 serveurs) ; Auparavant : usage résidentiel. Autres activités des membres du ménage : deux enseignants, un à l'école de Dongmieng, l'autre à l'école de Oupmong et Khualuang neuva.

- **Travée d'un compartiment du début des années 70** en matériaux mixtes comprenant 5 pièces habitables. Statut d'occupation : propriétaire. Caractéristiques du ménage : 6 personnes, un couple, sexagénaire (chef de ménage) et quinquagénaire (épouse), et leurs 4 enfants âgés de 18 à 30 ans ; 5 actifs ; Chef de ménage né en 1938 dans la province de Vientiane. Chauffeur dans le secteur public. Arrivée à Vientiane en 1958 à Nongchanh, départ en 1980 à Khualuang neuva. Epouse d'origine vietnamienne née dans la province de Xiengkhuang (district Pek, commerçante d'épicerie). Arrivée à Vientiane en 1970, résidence à Nongchanh jusqu'en 1980, déménagement à Khualuang pour démarrer un commerce d'épicerie et accéder à la propriété. Nature et année d'ouverture de l'activité : épicerie et couture depuis plus de 15 ans. Auparavant, usage résidentiel. Autres activités des membres du ménage : un chauffeur de camion, une secrétaire du secteur public à Simuang.

Le marché Nongduang, grand marché de quartier

Il est établi depuis 1987, environ 300 points de vente du marché de Nongduang occupent une surface de 5400 mètres et proposent un très large éventail de produits vivriers (plus de la moitié des stands) et non vivriers (vêtements, chaussures, quincaillerie, épicerie, bijouterie, cosmétiques, pharmacie, etc.) et quelques services (couture, coiffure). Grand marché de quartier, la société *Seng trading Import-Export Co.* en assure la gestion sous forme de concession privée d'une durée de cinq ans renouvelables depuis 1998.

Suite à l'incendie du marché du soir en 1981, les autorités du district ont demandé aux commerçants de se déplacer provisoirement à proximité du Cirque, dans le village Savang, avant réinstallation au marché Thongkhankham les années suivantes. Certains insatisfaits ont préféré s'installer le long de la rue commerçante reliant les deux marchés actuels : du soir de Nongduang et Nongduang. Compte tenu des difficultés de circulation et de malpropreté provoquées par ces activités, les autorités du district décidèrent de créer l'actuel marché Nongduang, alors appelé le marché Sikhot d'où une certaine confusion dans leur dénomination.

L'activité marchande est surtout féminine, avec plus de 90% du total. Il s'agit de populations commerçantes pour 90 % laotiennes, les étrangers étant de nationalités vietnamienne, thaïlandaise, chinoise et parfois cambodgienne. Un cinquième des commerçants y travaillent depuis plus de 10 ans, un tiers depuis 5 à 10 ans, un autre tiers depuis 2 à 5 ans, un sur dix depuis moins de deux ans.

A la différence de l'actuel marché du soir de Nongduang, les lieux de résidence des marchands sont diversifiés en fonction de leur activité : si un tiers d'entre eux sont logés à proximité du marché dans les villages de Nongduang et un dixième dans les villages commerçants voisins (Oupmong, Sihom, Khualuang), une part non négligeable -un tiers- vit dans des villages plutôt éloignés, faiblement urbanisés où les terrains agricoles marquent encore le paysage (Nong Ping, Parkthang, Nong Buathong) : c'est le fait des commerçants de produits vivriers, notamment de fruits, de condiments et de légumes ; un cinquième réside à quelques kilomètres mais dans des secteurs assez bien intégrés à la ville (Dongpalep, Phonthong Chomany). Ces caractéristiques manifestent à la fois le rayonnement

relativement important de ce marché et la part significative des produits alimentaires qui y sont mis en vente.

2.2. Le quartier commerçant de Thongkhankham

L'importance du marché de Thongkhankhan, un des quatre principaux marchés de Vientiane, tient notamment à ce qu'on y trouve aussi bien les articles importés que les produits locaux, tissus, agricoles et alimentaires. Nous y avons recensé 1200 points de vente en août 2001. A ceux-ci s'ajoutent ceux de la partie extérieure au marché, en particulier le marché de l'aube qui se tient quotidiennement de 5h00 à 7h30 environ, où les commerçants de produits frais viennent s'approvisionner ainsi que des ménagères modestes.

Tableau 15 : Durée d'implantation dans ce marché en août 2001 ⁷³

Durée d'implantation	Pourcentage	Durée d'implantation	Pourcentage
Moins d'1 semaine	0,7	3 à 5 ans	13,2
1 semaine à 1 mois	0,7	5 à 8 ans	8,1
1 mois à 3 mois	4,4	8 à 10 ans	10,4
3 mois à 6 mois	3,0	10 à 15 ans	30,2
6 mois à 1 an	5,1	15 à 20 ans	1,6
1 à 2 ans	8,8	Plus de 25 ans	4,5
2 à 3 ans	9,3	Ensemble	100

Source : enquête « Mobilités spatiales des marchands à Vientiane »

Plus d'un cinquième des commerçants y exercent leurs activités marchandes depuis les travaux d'aménagement de la voie qui le dessert (moins de 2 ans). Mais plus d'un tiers d'entre eux s'y sont installés il y a au moins 10 ans, ce qui est un signe de rentabilité et/ou de faible concurrence (tableau 15).

73. Fraction de sondage : un dixième.

Troisième partie :

Impacts de la création de la T2 à l'échelle urbaine

Dans sa configuration initiale (SDAU 1991), la T2 aurait été la première « voie périphérique » de Vientiane, doublant la rue en arc de cercle aménagée dans la première moitié du XX^e siècle sur les ruines des remparts de l'ancienne ville coloniale, puis transformée en boulevard. Elle devait donc jouer un rôle clé à l'échelle urbaine dans le développement du réseau de voirie primaire de la ville, ainsi que dans le contrôle – orientation et cadrage – de l'urbanisation. Or le projet n'a été que partiellement mis en œuvre dans le cadre du programme VUIDP, à l'ouest de l'avenue Lane Xang. Aussi la voie a-t-elle un impact déterminant sur la partie occidentale de Vientiane, de la N13 à l'aéroport, c'est-à-dire sur les territoires qu'elle traverse et les espaces qu'elle dessert. Les effets de sa création à l'échelle urbaine restent limités.

1. Mouvement d'urbanisation vers l'ouest

La création de la T2 tend à réorienter une urbanisation qui, jusqu'alors, s'ancrait uniquement sur les radiales rattachant les quartiers excentrés au centre ville et, plus à l'ouest, au bourrelet urbanisé de part et d'autre de la route sur digue de Luang Prabang⁷⁴. Depuis la fin des travaux en 2000, on a vu se constituer un front bâti encore discontinu (mais certainement plus pour longtemps) le long de la route, notamment sur le segment compris entre l'ancienne rue de Nongduang et l'aéroport qui n'était quasiment pas construit avant l'aménagement de la T2. Ainsi, dans la moitié ouest de la ville, on assiste au passage d'une urbanisation linéaire portée par les radiales à une urbanisation linéaire s'ancrant sur la transversale numéro 2 (Pl. T2-12). Ce changement d'orientation donne lieu à une conquête rapide des territoires compris entre l'ancien marché du soir de Nongduang et l'aéroport qui prend, en 2003, les allures d'un nouveau front pionnier parallèle au Mékong (ce qui est une tendance ancienne de la formation de la ville) aux caractéristiques architecturales et urbaines différentes selon les portions de territoires traversés. Pour autant, le rôle des radiales n'en semble pas affecté. Au contraire, les pôles de développement urbain se concentrent à leur point d'intersection avec la T2, dynamisant ainsi les quartiers anciens en recomposant le découpage de l'espace urbain par le passage des casiers rizicoles à un maillage matérialisé par des voies et typiquement urbain, ou suscitant la création de nouveaux pôles de développement. C'est ainsi que de nouveaux bâtiments et

74. Il devient de plus en plus difficile de confondre le centre ville de Vientiane avec la ville d'avant 1960, car ce « centre », ou peut-être devrait-on dire la fonction de centre, s'étend et se déplace en s'accroissant, si bien que les quartiers excentrés dont on parle ici, ne le sont plus vraiment bien qu'ils soient encore pour quelques années en limite du site urbanisé.

infrastructures urbaines – tels que la gare routière et le marché qui lui est attenant, la station d'essence, la zone industrielle et artisanale, etc. – sont construits le long, ou en recul, de la voie, mais sans articulation avec le réseau de voirie primaire préexistant. Désormais, le choix du site est surtout déterminé par les opportunités foncières du marché et les accords entre les acteurs : un ensemble bâti se constitue alors, s'épaissit et se densifie progressivement, suscitant la création ou l'aménagement de voies embryonnaires, de nouvelles polarités apparaissent ainsi sur la T2, servant d'appui à de futurs développements qui prennent forme le long de la voie ou dans l'épaisseur des tissus, en amont ou en aval de la route.

A court terme (2000-2003), l'impact de la création de la transversale se manifeste principalement par un mouvement d'urbanisation linéaire, structuré par la voie et parallèle à la bande urbanisée le long de la route sur digue de Luang Prabang. Toutefois, les chantiers en cours et les projets annoncés nous conduisent à penser que l'ensemble des territoires compris entre les deux transversales sera bientôt urbanisé. Jusqu'au moment des travaux de la T2, cet espace présentait peu de constructions, hormis la mission française ; il était occupé par la zone humide de *Nongduang*, des terres agricoles et des étangs piscicoles en réseau avec *Nongduang* désormais condamnés (voir Asia Urbs). Le premier grand projet est celui de la résidence des dirigeants de l'Asean sur le site de la mission française. Le processus d'urbanisation du secteur se fait par un épaississement progressif des espaces bâtis portés par les transversales et par un jeu d'interactions et de réciprocité entre les aménagements du réseau de voirie et la réalisation de projets immobiliers, souvent ponctuels et opportunistes, à l'intérieur des tissus. De fait, le développement de la voirie — extension, densification ou consolidation des rues, ruelles et sentiers existants et création de voies — tel qu'on peut l'observer entre les deux transversales et, dans une moindre mesure, en amont de la T2, résulte d'un double mouvement :

- d'une part, les opportunités immobilières offertes par le marché foncier entraînent la réalisation de projets (lotissements de villas de luxe, maisonnettes, constructions mixtes résidentielles et commerciales, etc.) implantés, sans logique apparente, dans ces territoires en recomposition, mais qui imposent des travaux de voirie afin de les relier aux deux transversales du secteur. Ces travaux qui sont en cours, bien que modestes, suscitent d'ores et déjà de nouvelles constructions sur les territoires qu'ils valorisent ; les observations de terrain nous autorisent à penser que ce processus ne peut aller qu'en s'accroissant et en s'accéléralant dans un avenir proche ;

- d'autre part, les grands programmes d'infrastructure, qu'il s'agisse de la création de la T2, de la construction de l'aéroport, de la gare routière et de marchés, dynamisent le développement urbain, suscitant le développement de noyaux existants et l'émergence de nouveaux ancrages (Pl. T2-13). Les constructions récentes ne sont pas limitées aux abords de la T2, mais elles gagnent et s'étendent de part et d'autre des voies adjacentes qui, à terme, feront l'objet d'aménagements afin de les mettre en conformité aux pratiques quotidiennes qu'elles supportent et de les relier à l'ensemble de la ville. Ainsi, les pôles de développement urbain créés ou renforcés par la T2, qui joue le rôle d'épine dorsale du secteur, participent à une redéfinition structurale et globale du réseau des voies.

2. Le réseau de voirie articulé à la T2

Il n'y a pas de plan d'aménagement des territoires compris entre la T2 et la route sur digue ni projet urbain comportant un schéma de voirie ni projet architectural, mais un processus qui prend forme au gré de réalisations individuelles et singulières, s'appuyant ou s'inscrivant dans la continuité des structures existantes – tracés et groupements d'habitations. L'importance que joue le réseau de voirie dans les recompositions de l'ensemble du secteur nous a amené à en faire une observation plus détaillée.

Il ne s'agit pas ici du seul réseau primaire, revêtu ou en terre stabilisée et correctement drainé, mais, comme à Dongpalane, de l'ensemble des rues, ruelles, routes et chemins qui progressivement s'organisent et se diversifient de part et d'autre de la T2 dans les quartiers existants, en cours d'implantation ou en devenir. Le croquis de ce réseau, dont la hiérarchie se fonde sur la qualité de la chaussée et sa capacité de recevoir des véhicules lourds ou seulement légers, donne une première image de la conquête spatiale qui progressivement prend possession de cette partie de la ville dynamisée par l'existence d'un nouvel axe de circulation. Ce réseau a crû au rythme des constructions qui l'ont suscité ou ont profité de son existence. Il donne une idée de la manière dont l'espace se

construit, tandis que les bâtiments qui en bordent les ramifications rendent compte d'articulations singulières entre la chaussée et le bâti qui révèlent une certaine hiérarchisation.

La lecture cartographique montre que quelques voies radiales relient la route de Luang Prabang à la T2. Les plus anciennes, qui sont représentées sur les plans de 1960 et 1970, sont des routes structurantes du réseau de voirie actuellement en cours de réalisation, qui peuvent être empruntées par des véhicules d'importance. Elle confirme qu'à leur intersection avec les voies transversales, notamment la T2, s'ancrent de nouvelles polarités urbaines. On observe en outre des amorces de rues et de ruelles, pour la plupart en impasse, organisées selon le principe du peigne de part et d'autre des rues principales, en particulier celle de Luang Prabang, qu'une coalescence probable formera à terme en micros réseaux. Ce schéma de voirie réticulaire se reproduit à l'identique le long de la route de Luang Prabang et le long de la T2. On y retrouve ce que l'on a observé dans le processus de structuration du quartier de la Dongpalane : des tronçons de voies pour l'usage des deux roues, qui se construisent orthogonalement à la rue d'ancrage, se prolongent puis se divisent et tendent à se rejoindre grâce à de nouvelles rues transverses. Un maillage circonstanciel s'élabore, dont la forme et le processus de croissance sont en conformité remarquable avec ce qui s'est édifié en divers secteurs urbanisés du site de Vientiane. Ainsi, entre la T2 et la route de Luang Prabang des rues asphaltées consolident le mouvement d'urbanisation et une hiérarchie de voies s'établit : rues bitumées, rues en terre compactée, drainée et stabilisée, rues plutôt mal consolidées, voire par endroits seulement ébauchées.

Il en est de même dans le secteur des Sibounheuang et Thongsangnang, où quelques voies revêtues ordonnent la croissance sur une épaisseur de quelques centaines de mètres de part et d'autre des voies déjà bitumées, et aussi entre l'ancienne Dongmieng, actuelle T2, et l'arc de triomphe, dans les quartiers contigus de Sidamdouang et Sisavat. Là, l'urbanisation est plus accomplie, l'aspect urbain si caractéristique de Vientiane (maisons et jardins associés et imbriqués) y est identique à ce que l'on peut voir dans la partie très urbanisée de la ville, bien que moins dense ; les rues n'y sont que modestement commerçantes.

Les quartiers qui se développent autour des marchés Thohngkhankham et Nong Douang qui en furent dans les deux cas le noyau initial jouissent également d'un réseau de voirie hiérarchisée bien relié au centre-ville. Cependant, selon le processus déjà décrit, ils continuent à croître dans leur partie nord où l'espace, à vocation précédemment rurale, s'ouvre largement à une extension qui se fait à un rythme assez soutenu bien qu'en rien spectaculaire. Sans recourir à l'image des fractales qui serait quelque peu abusive, le processus se reproduit à l'intérieur des polygones formés par cette voirie bitumée.

Les territoires situés au nord de la T2, quoique parcourus de chemins de terre et pénétrés par quelques tronçons bitumés, ne sont pas limités par des voies d'importance. On ne l'a considérée que sur une largeur de quelques centaines de mètres. Ces espaces sont parcourus de routes et de sentiers partant de la T2, traversant des terrains en friches, des zones inondées et aussi des rizières. Ils aboutissent à des plantations et parfois à des petits villages demeurés très ruraux, où se distinguent quelques maisons dont l'architecture est influencée par la ville proche, ou finissent en impasse sur une villa ou un petit lotissement résidentiel nouvellement construit à l'arrière de la voie. Le plan résultant de notre observation des recompositions du secteur, ainsi que le schéma directeur révisé en 2002, indiquent que la T2 matérialise une première limite, certes provisoire, aux espaces urbanisés de la partie occidentale de la ville, ceux-ci étant désormais contraints, du sud au nord, entre le Mékong, l'ancienne route sur digue et la nouvelle voie. La T2 et les structures bâties qui s'y accrochent marquent la limite nord de l'espace urbain : seuil, écran, voie à franchir susceptible de contenir pour un certain temps l'étalement de l'urbanisation vers l'amont, le long des radiales.

Il n'est pas prématuré de prétendre que l'ouverture de la T2 a déjà significativement modifié l'urbanisation de ces quartiers, notamment en apportant par sa présence une opportunité d'extension linéaire s'ancrant sur ses rives. Implantée en remblai au milieu de terrains inondables, sa partie nouvelle a été livrée, à la suite de travaux de terrassement et d'assainissement, à une colonisation constructive menée par une multitude de petits propriétaires qui s'improvisent promoteurs pour la durée de la construction de leur maison. Pourtant, le processus n'en est qu'à son début : sur plus de la moitié de son tracé, en sa rive nord, elle n'est encore bordée que de rizières, de terrains en friche et d'espaces marécageux ; et, en sa rive sud, plus construite, elle reste actuellement assez mal reliée par

quelques chemins, aux quartiers proches plus anciennement construits qu'elle. Elle demeure ce qu'elle était prévue d'être : une voie transversale et de contournement.

La lecture des plans fait apparaître que les deux voies transversales accrochent, selon un principe similaire, un réseau secondaire de voies en impasse organisées en peigne ; le processus est plus apparent sur la route de Luang Prabang compte tenu de son ancienneté. Pourtant, l'analyse des formes architecturales et urbaines révèle que ces deux transversales portent des types d'habitation et des modes de groupement distincts.

Celle de Luang Prabang est une route sur digue, traversant des espaces bâtis en contrebas, mais la nécessité de créer un rapport plus direct à la rue, notamment pour des raisons commerciales, incite sa population à élaborer de nouvelles typologies architecturales ; constructions à deux niveaux, le niveau supérieur ouvrant directement sur la chaussée. Si ces constructions implantées en bordure de rue intègrent à la fois des fonctions commerciales et résidentielles, elles ne renvoient pas pour autant aux compartiments caractéristiques des quartiers commerçants. Il s'agit là de l'adaptation de la maison traditionnelle rurale (ou des habitations déjà dérivées de ce modèle d'origine) qui est progressivement agrandie et consolidée pour prendre place dans le système urbain, les villages étant rapidement rattrapés par la ville. Alors, des corrélations fortes s'imposent entre la voie et le bâti, ce qui n'est pas le cas pour les structures villageoises.

Sur la partie occidentale de son tracé, la T2 est une route sur terrassement traversant des terrains vierges. Les constructions qu'elle suscite ne renvoient pas à des modèles architecturaux traditionnels, lesquels ont plutôt tendance à disparaître, mais à de nouvelles typologies inspirées des compartiments présents dans les quartiers commerçants voisins et des habitations de type villa, en rupture avec les formes architecturales et les modes d'habiter anciens.

En conclusion, nous remarquons que bien que l'organisation du réseau de voirie, articulé sur les deux transversales considérées, semble similaire, les architectures en présence et leurs positionnements par rapport à la voie sont différents, créant de ce fait des ensembles et des paysages urbains singuliers. Le long de la route de Luang Prabang, les transformations sont endémiques et participent de l'urbanisation des espaces villageois. Par contre, le long de la T2, les persistances des structures anciennes sont plus à rechercher dans les phénomènes d'adaptation et d'interprétation des formes architecturales et urbaines commerçantes que sont les compartiments et les rues marchandes.

En définitive, les rues et sentiers accessibles aux petits véhicules à moteur et qui s'articulent sur la T2, constituent un réseau loin d'être définitivement implanté bien qu'il soit déjà clairement hiérarchisé là où la ville se construit depuis 10 ans et plus. On retrouve ce qu'on a longuement étudié à Dongpalane. Ce qui indique sans ambiguïté qu'à Vientiane il y a un style de croissance de l'urbanisation fondée sur la construction de la voirie principale, la seule infrastructure de VRD mise en place de manière programmée et délibérée. Cependant à trente ans d'intervalle, entre Dongpalane et la T2, deux éléments d'importance ont changé : le Laos vit une période de stabilité qui se prolonge, ce qui permet une planification urbaine assez bien dominée ; l'ensemble de la population urbaine est entré dans une économie ouverte où posséder un moyen de locomotion motorisé n'est plus le privilège d'une tranche étroite de citoyens. Si bien que l'accélération de la conquête de nouveaux espaces affectés à une urbanisation réglementée est évidente. Ce qui a réclamé le temps d'une génération à Dongpalane, ne nécessitera guère plus qu'une dizaine d'années le long de la T2.

Conclusion

Le projet de la T2 est une percée urbaine, une intervention volontaire, planifiée et réalisée en conformité avec les schémas d'aménagement. Son tracé a été dessiné sur le papier — pour des raisons principalement fonctionnelles de desserte urbaine — sans que soient prises en compte ses composantes architecturales existantes et projetées et sans étude préalable de l'impact du projet sur les structures existantes, à court et à long termes. Or, sur ses portions aménagées comme sur celles qui ont été créées, l'histoire de la T2 est celle de la confrontation entre un tracé nouveau et des ensembles architecturaux, urbains et paysagers anciens.

Les raisons en ont déjà été clairement exposées : dès l'instant où la ville met en service une voie nouvelle, elle incite par la disponibilité très ouverte de cette infrastructure à l'installation sur son tracé de lotissements et à l'apparition progressive de nouveaux quartiers. La voirie secondaire sommaire qui prend appui sur ce nouvel axe de circulation est le premier acte de cette conquête, et la création de structures construites pour des usages qui doivent être chaque fois définis en est la suite logique. Ce sont les rives immédiates de toute nouvelle rue équipée qui sont d'abord construites, à condition que le site le permette. Le long de ces rives dont la valeur foncière croît au rythme des avantages économiques que leur accès fait espérer, l'habitat en dur prédomine. Actuellement des 6000 mètres de la T2, presque 5000 mètres linéaires sont construits au moins sur l'un des côtés de la Transversale et 90% des constructions sont en dur, les 10% restants, à quelques exceptions près, sont constitués d'un habitat traditionnel amélioré. Ces constructions n'ont pas toutes pour autant le même style et la même importance.

Ainsi donc, on observe que malgré cette mixité de types architecturaux, de matériaux et de style, quelques règles semblent se manifester : les secteurs les plus commerciaux des quartiers, autour des marchés et sur les carrefours principaux (toujours sur voies bitumées), sont fortement minéralisés. Ils portent un habitat construit en continu, aligné sur rue, en dur, où les compartiments sont nombreux. Les rues les plus fréquentées voient aussi leurs rives se durcir. Il est clair que la recherche de rentabilité des promoteurs agit dans ce sens.

En revanche, plus on s'éloigne des points socialement et économiquement hyperactifs, moins le resserrement des structures d'habitation est grand. La mixité se renforce. On trouve notamment un habitat dit traditionnel amélioré, tout aussi récent qui apparaît de plus en plus comme l'expression bien venue d'un style lao modernisé. Il semble bien adapté aux moyens et aux modes de vie des Vientianais qui y trouvent une continuité dans la modernité et dans la fonctionnalité interne de leur logement. Il correspond à des usages enracinés dans leur éducation. Ou peut-être serait-il mieux de dire dans leur culture ? Cette tendance, qui se traduit dans une architecture pleine de charme, mériterait une étude particulière.

Et si on se trouve aux confins, vite atteint, des quartiers en expansion, l'habitat traditionnel se maintient et s'entretient. En fait, il y a pour chaque îlot cerné par des voies bitumées, mais qui peut être traversé de ruelles en terre battue, une permanence : les parties les plus externes sont en dur — avec de vastes maisons, qu'elles soient entièrement en béton ou, moins fréquemment, en briques et bois (traditionnel amélioré) — et plus on pénètre au centre de l'îlot, moins le béton se maintient ; on y trouve de petites maisons en matériaux légers et, encore souvent, des maisons lao traditionnelles qui subsistent.

Ce que l'on a observé à partir de l'analyse des réseaux, se confirme avec le bâti. Il y a une façon identique de construire les quartiers tout au long de la T2 et dans les autres quartiers proches du centre-ville. La différence, de taille, avec un quartier comme celui de la Dongpalane étant dans le rythme d'urbanisation et dans un usage plus limité du bois dans les constructions. C'est un processus qui traduit un bouleversement progressif, profond, irréversible, des façons d'habiter, de vivre au jour le jour, et finalement d'être citadin. On ne peut nier que ça influera à terme sur la manière de s'approprier et d'utiliser des espaces urbains.

De nouvelles constructions ont été récemment implantées, ou sont en passe d'être achevées, en limite septentrionale des quartiers que la T2 contourne par le nord en les longeant. On peut y voir une tendance qui demeure mal cernée, car entre les premières maisons de ces quartiers, si l'on

excepte quelques implantations de plain pied, mais isolées et non vraiment significatives, la bande de quelques dizaines à une centaine de mètres d'épaisseur qui est en contrebas du remblai de sa chaussée demeure non aménagée et laissée en terrain vague. En outre, cette transversale, malgré la croissance indéniable des quartiers qu'elle traverse en se confondant avec le tracé de rues plus anciennement construites qui la mettent de niveau avec eux, demeure une barrière malaisée à sauter. Cela est bien compréhensible. Car si les promoteurs individuels veulent bien des avantages de cet axe nouveau c'est pour l'apport d'activités fixes qu'il entraîne, activités qui sans marquer de solution de continuité s'incorporent au tissu urbain là où, attirées par les marchés aux allures de centres commerciaux, se rencontrent les pratiques qui font tourner services aux particuliers, ateliers et commerces, et non pour la colonisation, pas nécessairement lucrative, de points isolés en bordure de la chaussée nouvelle. C'est pourquoi la croissance continue à se faire en profondeur et à exercer une pression sur les espaces disponibles au droit des quartiers pré-établis.

Les seuls points qui, pour le moment, se construisent modestement en rive nord de la T2 sont les amorces des chemins de terre carrossables menant à quelque village suburbain distant de 400 à 500 mètres, ou bien un équipement public nouveau, comme la nouvelle gare routière. À cela rien de surprenant, l'infrastructure routière et les réseaux primaires qui l'accompagnent (eau, électricité, assainissement, ou autres) ne suffisent pas à provoquer une sédentarisation se traduisant par la construction de logements et de lieux d'approvisionnement. Pour ce faire il faudrait que des équipements en quelque sorte fixateurs viennent compléter les atouts que sont les VRD. En cela les comportements des citadins de Vientiane ne diffèrent en rien de ceux de toute ville moderne dont la croissance est orchestrée par des règlements et des actions planifiées incitatrices d'urbanisation.

La lecture rétrospective des documents iconographiques démontre que les tracés anciens ont marqué l'organisation du territoire sur la longue durée, y compris dans le projet de la T2. Il y a une puissance des tracés et un pragmatisme des aménagements. Sur une grande portion de son tracé, le projet reprend et aménage un ancien sentier sur digue (visible sur la photographie aérienne de 1954) qui reliait la Nam Passak et la route du That Luang, dessinant une large boucle à la périphérie de la première enceinte. Ce sentier tracé par l'usage quotidien et la topographie du site préfigurait l'actuelle T2.

La percée et l'aménagement de la transversale ont des effets à l'échelle locale, on peut y observer des recompositions architecturales et urbaines qui vont de pair avec l'effacement de pans entiers du patrimoine urbain :

A court terme,

- on a vu disparaître la zone humide de Nongduang. Le processus de remblaiement était commencé depuis plusieurs décennies, comme en attestent les documents iconographiques anciens, mais il est devenu irréversible depuis les années 90 avec la reprise effective de l'urbanisation. La disparition de la mare implique l'effacement de pans entiers du patrimoine de Vientiane : disparition des mares qui sont des composantes clés du système hydraulique ancien, destruction des compositions paysagères, conversion d'espaces agricoles, piscicoles et villageois, protégés ou non, en terrains à bâtir dotés d'une forte valeur foncière du fait de leur centralité et de la construction de la rue, expropriations et destructions du bâti, déplacements des populations et des activités liées à la présence de la mare (on retrouve, en moins "musclé", les mêmes procédés que ceux qui ont été utilisés pour la mare de Nongchanh), etc. ;
- les quartiers commerçants de Nongduang et Thongkhankham désormais traversés par la nouvelle route, loin d'en être déstructurés ont été dynamisés, devenant eux-mêmes les pôles de diffusion d'un nouveau mouvement d'urbanisation. Ce mouvement se manifeste par l'extension et la densification des noyaux urbains existants qui ponctuent la voie étudiée : nouvelles dynamiques urbaines à l'entour des pôles urbains déjà constitués, accélération du processus, renforcement des polarités existantes par la construction de compartiments en bande le long de la route qui sont attachés aux groupements en place, interventions individuelles résultant de la valorisation foncière des espaces directement desservis par la T2. Dans ce cas, il n'y a pas de véritable rupture dans les formes et les usages du bâti bordier qui, en s'adaptant formellement, s'inscrit dans le prolongement des groupements existants.
- On assiste à une urbanisation interstitielle sur l'ancienne mare de Nongduang, avec la construction de bâtiments entre les noyaux urbains existants qui rompent avec les formations

antérieures. Entre les structures préexistantes, la route accroche des projets d'envergure : infrastructures (gare routière, pompe à essence, marché...), des bâtiments et équipements à usage artisanal ou industriel. Il y a alors une véritable rupture d'échelle et de nature des projets : on ne s'inscrit pas dans une continuité typologique et morphologique de l'existant. Les nouveaux projets présentent des types architecturaux, des fonctions, des échelles, un mode d'occupation du sol, un rapport à la rue et à la chaussée qui rompent avec les modèles villageois et urbains antérieurs. Cette urbanisation *a posteriori* n'est pas officiellement planifiée, mais officieusement attendue. Les bandes bâties qui jalonnent la route en certains points singuliers (Nongduang, branchement sur la N13, gare routière, ...) ne sont pas intégrées aux tissus urbains. Elles "flottent" entre la T2, les terrains encore cultivés, les villages situés à l'arrière et les noyaux urbains en place. On voit néanmoins se mettre déjà en place les éléments de nouvelles polarités urbaines.

A moyen terme,

- le mouvement d'urbanisation impulsé par la T2 réoriente la croissance de la ville vers l'ouest comme cela avait été le cas, dans les années 40, à la suite de la construction de l'aéroport. Faut-il pour autant considérer ce phénomène comme de la reprise du "tropisme vers l'ouest" qui aurait initialement présidé à la construction de la ville sur le Mékong et à proximité du port d'alors ? Nul doute en tout cas qu'elle participe fortement à l'urbanisation de la partie occidentale de la ville ;
- à moyen terme également, la fonction de contournement de la T2 est compromise du fait de son absorption par la ville : la transversale devient une rue urbaine, bientôt une rue ordinaire de Vientiane ; les objectifs du SDAU sont dépassés par la capacité de la nouvelle voie à générer et porter de l'urbanisation ;
- les constructions en matériaux végétaux tendent à disparaître, du moins le long de la nouvelle rue ; elles sont progressivement remplacées par des bâtiments en dur. L'observation des formes et des dynamiques contemporaines laisse supposer que le processus gagnera l'ensemble de la partie occidentale de Vientiane, enserrant puis absorbant progressivement les poches villageoises résistantes. En ce qui concerne les formes architecturales et urbaines, la tendance est à la reprise et au renouvellement des modèles du compartiment, composés ou non sous la forme de "rue marchande", et des villas inspirées des constructions coloniales, mais surtout des prototypes reproduits dans les catalogues d'architecture par les promoteurs, expérimentés en Thaïlande et garants, à ce titre, d'une certaine image de la modernité conforme aux désirs d'ouverture sur le monde.

A plus long terme, au-delà de l'échelle locale des territoires directement desservis par la T2, le projet participe aux dynamiques urbaines en action à l'échelle de Vientiane et de sa région :

- report de la circulation et des investissements le long de la T2 ;
- urbanisation de la partie occidentale de Vientiane et redéfinition des polarités
- altération, et probablement destruction progressive du système hydraulique.

Ainsi, le processus étudié précédemment à propos de la rue Dongpalane se retrouve en certains de ses aspects, mais profondément modifié et plus agressif, si l'on peut dire.

La rue Dongpalane s'est formée petit à petit, au gré des opportunités et des interventions individuelles, sur une période de 40 ans ; elle s'est appuyée sur des infrastructures en place, notamment les marchés et a bénéficié de la présence de communautés étrangères (vietnamienne et américaine). Ce processus de formation de la rue et de ses quartiers a perduré jusqu'à très récemment, au moment charnière où ont été décidés et mis en œuvre de grands projets : la percée de la rue Cosco et l'aménagement de Nongchanh. Ces projets marquent un changement significatif dans l'histoire du secteur. Notamment parce qu'ils sont entrepris alors que le pays s'ouvre à l'économie de marché. Désormais le Laos n'échappe plus à l'urbanisation qui est la marque et la nécessité de notre époque. Ce qui ne va pas sans appréciation à la hausse de tout ce qui participe d'une manière ou d'une autre aux investissements et particulièrement à la spéculation foncière. Ainsi les prix du foncier flambent, nourris par la perspective des nouveaux projets qui font espérer la revalorisation des terrains situés à la proximité de la ville ancienne à laquelle ils sont désormais bien reliés, ainsi qu'à l'ensemble de la ville, notamment au grand périphérique T4 qui assurera de solides plus values aux espaces encore villageois et agricoles qui devraient profiter de grands aménagements, tel celui d'un parc de loisir. Ces nouveaux investissements sollicités, plus lourds et plus significatifs que les précédents, loin

d'être exclusivement l'affaire des habitants de la rue, attirent des personnes ayant un tout autre pouvoir de réalisation. Si c'est l'occasion pour les habitants et les grands propriétaires fonciers de rentabiliser leur patrimoine, à la fois en investissant dans l'immobilier (vente ou location) et dans les activités commerciales (puisque le quartier est en plein essor et ils ont tout intérêt à avoir pignon sur rue) ; c'est aussi, pour de nouveaux investisseurs celle d'acheter et de construire dans un quartier prometteur de Vientiane. Les transformations actuelles se jouent entre des projets locaux, d'échelle et de nature différentes selon les habitants, qui ne sont que la continuation de ce qui se faisait déjà, et de nouveaux projets qui prennent place dans les espaces libres aux marges des structures existantes qui les contraignent. Nous sommes dans des rapports/articulations entre les transformations et recompositions de l'existant et de nouvelles formes architecturales et urbaines qui se juxtaposent ou se superposent aux structures en place maintenues, voire renouvelées par la relecture et la réécriture des formes anciennes. C'est ici le même phénomène que ce que nous observons dans les noyaux commerçants anciens de la T2. Ce passage de projets vernaculaires autofinancés à des projets planifiés et soutenu par des acteurs étrangers qui se manifestent d'abord par leurs prestations d'expert pour ensuite se rendre indispensables. A Vientiane, la mondialisation est en marche !

HANOI :

I. Ville et projets

Tendances

Première partie :

Une ville en mouvement

1. Hanoi ville millénaire

Hanoi est une ville millénaire. Elle a été façonnée par les dix derniers siècles dont les cent vingt dernières années ont apporté avec la présence française les plus amples bouleversements. Ainsi de la citadelle, cité impériale enclose dans ses murs, et du quartier des marchands qui la jouxtait à l'arrivée conquérante des Français, le deuxième s'est maintenu, tandis que la première, symbole d'un pouvoir renversé a fait place à un quartier militaire et administratif qui depuis s'y maintient. Car contrairement aux usages de tant de conquérants ou de révolutionnaires, les Vietnamiens ont su estimer, assimiler et conserver les témoins architecturaux et un mode de composition urbaine apportés par leurs envahisseurs. De cette longue histoire, certains signes imprègnent ce qui reste de la vieille ville. Ils sont toujours saisissables, mais pas nécessairement là où on les attend. Certes on y voit encore des monuments qui témoignent par leur architecture et par l'histoire très particulière de chacun d'eux, architecture et histoire qui sont l'expression sauvegardée des rôles qu'elles eurent en d'autres temps. Il y a aussi ces très anciennes fondations retrouvées dernièrement au centre de l'ancienne citadelle démantelée par les Français à la fin du XIXe siècle.

Cependant ce ne sont pas ces témoignages qui méritent ici notre attention. En revanche ces mille années ont permis d'élaborer un art de vivre le quotidien des travaux et des jours qui perdurent comme des sédiments sans cesse remaniés portant en eux la richesse des éléments qui les ont construits et les composent intimement. Leur dimension culturelle est ancrée dans les mœurs des Hanoïens, au point de se transporter avec eux dans les extensions actuelles. Ce phénomène n'est évidemment pas le propre de la seule ville d'Hanoi, mais prendre en considération sa place et sa signification permet de mieux apprécier les capacités d'appropriation de l'usage de l'espace urbain, reflet d'une intégration assurée, par les populations de chaque cité considérée. Si l'on veut bien saisir cette force qui fait de chaque nouveau venu dans la ville le reflet inconscient et omniprésent de la culture urbaine qui la singularise, dimension latente et signifiante que les usages véhiculent et dont ils témoignent, il faut au moins les évoquer avant d'aborder de manière très objective et très concrète ce que nous avons pu observer de la capitale vietnamienne. Ce sera ce que donnent à voir la rue et les constructions qui la bordent qui en sera le premier indicateur.

Bien des villes d'Asie du Sud-Est ont maintenu une organisation où chaque commerce, chaque artisanat a ses rues affectées. Alors que cet usage a disparu des villes européennes depuis que les corporations ouvrières, les guildes de marchands et les confréries religieuses ont cédé la place à d'autres organisations sociales se référant à une vision très éclatée de l'économie. Il s'agit, dans les

deux cas d'une situation fondamentale. La première est l'expression d'une permanence citadine culturelle qui rattache les usages actuels à un passé toujours accepté ; la deuxième a aboli depuis longtemps ces mœurs citadines, sans cesse réajustées et reformulées selon une morale sociale mouvante⁷⁵.

Mais au-delà de cette dimension organisationnelle et socialement structurelle, la rue nous enseigne bien autre chose. Ainsi, et au Viêt-nam plus à Hanoi qu'à Hô Chi Minh-ville, la première image que l'on a en se promenant dans les rues, notamment dans celles des quartiers populeux, est l'usage qui en est fait. La majorité des espaces publics ouverts qui s'insèrent dans les constructions et se caractérisent par une chaussée plus ou moins bien revêtue et, sauf pour les ruelles et les impasses, par des trottoirs, y est accaparée par les habitants et leurs activités. D'une heure après l'aube jusqu'à quatre heures après la tombée du jour, cet accaparement varie selon les moments de la journée. La présence des gens y est néanmoins permanente et intégrale. Elle ne se limite pas aux espaces équipés pour le fonctionnement de la ville et la sécurité des piétons, mais ceux-ci prennent, et se gardent sans souci, la chaussée linéaire et ses carrefours. D'ailleurs les personnes y sont alternativement à pied, à bicyclette ou à motocyclette. C'est une population centaure lorsqu'elle se déplace, qui tolère les voitures à condition que celles-ci sachent rester discrètes. En vérité, les deux-roues y sont le prolongement des citadins au point qu'aux heures ouvrables ils stationnent sur les trottoirs alors impraticables aux piétons dans les rues étroites, et qu'ils passent la nuit dans les ateliers, les boutiques, les salles de restaurant ou dans les salons⁷⁶.

Notre description impressionniste n'exprime pas que l'expression exacerbée d'une façon de vivre très actuelle, elle reflète surtout d'anciens usages qui se perpétuent d'une manière apaisée dans le spectacle des riverains pour qui les trottoirs et la rue sont le prolongement admis de leur logement ou de leur lieu d'activité. Mais la rue est beaucoup plus que ce qu'en révèle la première vision. C'est une extension de la boutique et de l'atelier. À chaque pas on doit contourner des artisans au travail, comme dans la Hang Thiêc des « 36 rues », où s'activent les ferblantiers ; ou bien cheminer entre des ménagères lavant leur vaisselle ou préparant leur repas. Les gens déjeunent devant leur porte, sur le trottoir. Des petits restaurants s'y installent aux heures propices. Ou encore, dans l'embrasement d'une entrée grande ouverte sur la rue, des hommes dans leur chaise longue font la sieste ou lisent le journal ; assis par deux ou trois devisent, fument de rustiques pipes à eau ; des femmes installées sur des tabourets bas s'occupent d'activités marchandes ou domestiques, à moins que, tout simplement, elles ne papotent. Certes ce n'est pas en soi un témoignage de l'histoire des siècles passés, mais c'en est, à n'en pas douter, le produit très actuel. Cela démontre que Hanoi dans ses quartiers populaires maintient pour le moment un usage policé par sa longue histoire. Cette façon de vivre perpétue une manière d'être qui se rencontre déjà dans des récits anciens, elle procède d'une éducation urbaine transmise qui se satisfait d'une forme de vie de voisinage. Le témoin privilégié de cette prise d'usage des rues et quartiers est le *dinh*, construction villageoise à dimension identitaire et à vocation communautaire. En ville il s'adapte en devenant maison de quartier collectivement gérée, appartenant aux citadins souvent initialement originaires du même village ou du même district, installés dans le même *phuong* – quartier urbain traditionnel, unité de base de la ville correspondant à quelques rues – où, traditionnellement et encore aujourd'hui, s'exerce une même activité dans chaque rue, ou tronçon de rue. Ce sont des lieux d'expression identitaire qui marquent un territoire approprié autant symboliquement que matériellement. Ces *dinh*, ainsi que les pagodes, se rencontrent encore fréquemment bien qu'ils ne soient pas toujours très visibles pour le passant non résidant (Pl. Hno-01).

Divers témoignages recueillis viennent confirmer ces usages observer, en expliquer les permanences, en justifier la maintenance. Ainsi, au dire des habitants qui nous ont accueillis dans leur intimité familiale et qui, parfois bien connus, parfois rencontrés le temps d'un moment de sympathie, nous ont fait l'amitié de converser longuement avec nous, certaines habitudes villageoises, se sont probablement maintenues à Hanoi plus fortement qu'en tout autre ville du Viêt-nam, en se soumettant à ses contraintes factuelles cependant. Car cette ville n'a jamais cessé de s'augmenter, se peuplant de paysans qu'elle a toujours attirés au gré des circonstances dont celles du XXe siècle furent les plus

75. Si l'on prend cette expression dans son sens premier issu du latin *mores*, les mœurs, dont la pratique est initialement la morale.

76. Cf. aussi ce que dit René de Maximy, dans *Le commun des lieux* en parlant de la façon dont les citadins juchés sur leurs véhicules à deux roues, motorisés ou non, usent de la rue précisément dans une ville du Viêt-nam.

dramatiques, singulièrement celles de la guerre multiforme de 50 ans⁷⁷, qui a donné naissance au Viêt-nam actuel, et dont les séquelles demeurent fortes, bien que depuis une quinzaine d'années les réformes économiques en amoindrissent progressivement les effets. Ces paysans, nouveaux migrants, considèrent que les abords extérieurs du logement, fussent-ils sur le domaine public, font absolument partie de l'espace vital individuel et familial. C'était ainsi dans leurs villages, ça l'a toujours été et ce doit le rester dans la grande ville qui les accueille. Or, si dans les rizières, les potagers et les vergers des deltas ou des basses plaines fluviales et côtières l'espace extérieur ne manque pas, à Hanoi cet espace très nécessaire se réduit au mieux à un petit jardin, une modeste cour, plus souvent et plus humblement à la ruelle ou l'impasse partagées. Mais c'est le trottoir, qui a cet emploi le plus fréquemment. Cependant, chaque riverain doit en négocier l'usage quasi privé avec les agents de l'ordre public qui craignent les réactions de hargne et le franc-parler que les femmes manifestent face à leurs exigences et préfèrent s'arranger avec les maris en un jeu urbain qui n'est pas sans leur assurer une rente non déclarée. Voilà comment non seulement on garde des habitudes de vie campagnarde en vivant sur les trottoirs, mais encore pourquoi les motocyclettes les encomrent durant la journée.

Celles-ci sont un phénomène de société qui n'est pas sans conséquences sur la vie urbaine et la croissance spatiale de la Capitale où il n'y a de famille qui n'ait sa motocyclette ou, trop pauvre, sa bicyclette. C'est là désormais un outil de première nécessité. Il permet tous les déplacements : se rendre au travail, se ravitailler en toutes sortes de produits, se divertir, pouvoir s'installer en périphérie où le logement est meilleur marché. Dès lors, on peut vendre un logement situé⁷⁸ au centre de la ville, mais jugé obsolète et à coup sûr trop étroit, où vivent une ou plusieurs familles, toutes générations confondues, pour acheter avec le capital ainsi libéré un logement deux à trois fois plus spacieux, mieux équipé, plus moderne et plus facile à entretenir. En contrepartie, il se situe à plusieurs kilomètres de là, voire hors des limites urbaines. Cette migration intra-urbaine participe ainsi au desserrement des quartiers anciens, ce qui facilite leur rénovation, parfois brutale, suite à la libération et à un autre usage plus lucratif des espaces où les habitations une fois restaurées ou rénovées sont affectées à de nouvelles fonctions.

On observe également à Hanoi une dimension très minéralisée, où les rues et ruelles sont limitées à leur seules fonctions de transit et d'accès plus intimes au cœur de l'agencement des structures qui distribuent et compartimentent les plus humbles des maisons, et de celui de leurs abords symbiotiques les plus ordinaires. Il s'agit de couloirs resserrés, longs parfois de plusieurs dizaines de mètres, qui parcourent les bâtiments bas, conduisent à l'entrée des multiples logements, traversent des cours étroites. Ce sont des cheminements confidentiels, protégés qui se créent au fur et à mesure de la densification de la parcelle. Cette distribution couverte et linéaire se rencontre pareillement dans les quartiers anciens d'autres villes du Viêt-nam. Ces structures se complètent de nombreuses rues en impasse et d'autres, transverses et labyrinthiques, accessibles aux seuls piétons, bicyclettes, exceptionnellement motocyclettes. Lorsqu'ils sont extérieurs, ces espaces semi privatifs sinon par leur statut assurément par leurs usages qui viennent compléter ceux de la rue décrits précédemment, ont été délibérément aménagés. S'ils se rencontrent en des quartiers auto promus par des Hanoiens en quête de lieux d'habitat et astreints à s'installer sans l'aval d'une autorisation municipale formelle, ils sont usuellement les fruits de négociations.

Il n'est donc pas abusif d'affirmer que de très nombreux citoyens vivant modestement en des quartiers fortement peuplés d'une ville où l'habitat est traditionnellement bas, rarement plus de deux niveaux, se partagent des espaces communs qui ne sont pas pour autant communautaires. Ils sont chez eux à Hanoi si bien que bousculer ces expressions urbaines de leur sociabilité par un urbanisme qui n'en prendrait pas la juste dimension susciterait probablement de leur part des accommodements spontanés auxquels le pouvoir populaire municipal devrait alors nécessairement souscrire. Ce qui se fera d'autant plus aisément que les urbanistes et leurs commanditaires en auront pris conscience au préalable.

Le quartier des « 36 rues », témoin du vieil Hanoi, et tant de maisons, rues et ruelles construites aux temps coloniaux et qui, pendant un demi-siècle après le départ des Français, colonisèrent de nouveaux terrains précédemment agricoles pour faire face à une croissance urbaine irrépressible, offrent désormais peu ou prou ces caractéristiques que nous qualifions de culturelles et

77. De 1940, occupation japonaise, 1946-54 guerre d'Indochine, 1964-75 guerre du Viêt-nam, 1978-79 conflit avec le Cambodge, enfin 1991, accord de paix avec le Cambodge et normalisation des relations avec la Chine.

78. Dans les quartiers populaires mais commercialement attractifs du vieil Hanoi notamment.

morales. C'est, avec les quartiers plus richement établis et plus amplement agencés que suscita en son temps la présence française, l'un des aspects que l'on retiendra du rôle sociétal de la ville du XXe siècle et sa mise en balance avec celui de la ville qui s'esquisse actuellement.

Pour en avoir une vision analytique rigoureuse il importe de compléter les observations précédentes par la prise en compte d'attitudes urbaines qui font depuis peu leur apparition parmi les citadins les plus en phase avec une certaine modernité transnationale. Elles concernent les nouvelles possibilités de localisation et d'implantation des logements, ainsi que l'usage qu'on peut en faire. En effet, de nouveaux types de citadins tendent à se banaliser. Leur comportement d'insertion urbaine est dicté soit par un niveau de revenus au-dessus de la moyenne associé à une ouverture sur d'autres manières d'habiter ; soit par une option de spéculation foncière et immobilière qui les incline à profiter des opportunités que laissent les lacunes d'un règlement d'urbanisme, à supposer que celui-ci soit partout respecté ; soit, par la faiblesse de revenus des plus démunis qui les encourage à outrepasser certains interdits traditionnels comme le squat d'anciens cimetières ou de lieux considérés comme maudits.

Les premiers ont généralement acquis d'autres manières de vivre au gré de circonstances qui peuvent aller d'un assez long séjour à l'étranger où ils auront expérimenté un habitat qui leur paraît plus conforme à leurs goûts personnels, jusqu'au désir d'être en accord avec une idée qu'ils se font de la vie moderne telle que la vulgarise une supposée culture qualifiée d'occidentale. Pour s'installer ainsi, il faut en outre avoir les moyens de ces choix, notamment la capacité financière d'accéder à un habitat qui assure un espace domestique adéquat. Les nouvelles formes d'architecture qui se construisent influent naturellement sur ces choix qu'elles renforcent notablement. Même si les fréquentations changent on recherche son semblable, on choisit différemment ses amis, le poids de la famille s'estompe.

Les seconds veulent mettre en adéquation une recherche sociale de prestige et un logement qui témoigne de leur ouverture sur le monde extérieur ici aussi connoté occidental. Cela va de pair avec des espoirs ou des possibilités sociétales ou commerciales lucratives, les unes n'excluant pas les autres. Si l'on est amené à fréquenter leur demeure, on y trouve souvent le clinquant de ce qui ici comme partout caractérise le nouveau riche socialement parvenu.

Les derniers ne souhaitent qu'être mieux logés qu'ils l'étaient ou le seraient plus près du centre ville. Cette décision implique la vente du logement antérieurement occupé et la possession d'une motocyclette qui permet d'accéder en tout lieu d'approvisionnement, d'emploi et de services précédemment de proximité et désormais accessibles quelle que soit la distance où l'on demeure dans la ville. Comme pour les précédents, et c'est ce qui les rapproche, c'est également une manière de rompre avec la précarité d'une habitation désuète ou paysanne, avec la poussière qui ne manque pas dans les quartiers populeux et centraux, d'accéder à une habitation solide, mieux équipée, plus propre et plus brillante, bref de jouir d'un logement « hygiénique et de standing » selon l'expression de nos informateurs. La politique actuelle de construction de nouveaux ensembles en périphérie encourage ce mouvement de délocalisation alimenté par la vente avec une forte plus-value d'un ancien logement central et pour cela commercialement attractif, et s'accorde avec la mise sur le marché d'un habitat collectif de qualité et de coût d'acquisition acceptables. Cette politique des grands ensembles, les KTT, a déjà fait ses preuves comme on va le voir dans la suite de cette étude.

Pour le moment les deux premiers comportements ont un poids sociétal plus lourd que leur importance numérique. Ils fonctionnent comme des référents nourrissant une mode qui ne demande qu'à s'amplifier. En revanche, le dernier justifie les options d'une politique de l'habitat qui devrait assez rapidement redistribuer les densités d'occupation des divers quartiers d'Hanoi.

Une lecture cartographique, enrichie d'un commentaire critique, de la distribution des différents quartiers va permettre de mesurer la forme et l'ampleur que revêt progressivement la diversité de la situation urbanistique d'Hanoi.

2. Ville ancienne modifiée et refaçonée, entretenue et élargie

2.1. Avant 1954

En 1954, au départ des Français, Hanoi compte quelque 380 000 habitants qui vivent sur 1300 hectares. Elle comprend trois types de quartier.

Le plus ancien, primitivement divisé en 36 rues ; « A la fin du XVe siècle, Hanoi fut redistribuée en 36 rues et corporations qui forment toujours le cœur de la capitale »⁷⁹. C'est un triangle dont le sommet septentrional se situe au nord du pont Long Bien. Il est bordé à l'est par la digue qui longe et contient le fleuve Rouge (Sông Hồng) ; à l'ouest par la ligne de chemin de fer et, plus précisément, par les limites de l'ancienne citadelle ; au sud par la rue Hàng Bông, prolongée en rues Hàng Gai, puis Cau Gô. C'est un quartier commerçant et de résidents, bien intégré à la vie urbaine, peuplé de Vietnamiens de toute condition et animé d'une multitude d'ateliers, boutiques, échoppes et services aux particuliers. Les habitants s'en sont intimement appropriés l'usage, y compris celui des espaces publics dont ils usent d'une façon très libre et très présente.

A l'ouest, construit par les Français sur l'emplacement de l'ancienne citadelle, se rencontre un quartier à fonction administrative et militaire se prolongeant vers l'ouest par un grand parc urbain. Il s'agit d'un ensemble inscrit dans un carré d'un kilomètre deux cents de côté. Sur un espace très aéré, il se partage entre un secteur militaire s'étendant sur près de 70 hectares, abritant des casernements, des bureaux et des logements formant un ensemble fermé et, les jouxtant, sur 70 hectares également, de grands édifices publics construits pour accueillir des administrations d'intérêt général. Au départ des Français, après 1954, ils furent investis et affectés à des fonctions de même nature, mais désormais d'intérêt national. On y trouve actuellement le palais présidentiel, le siège du Parti Communiste, les ministères des Affaires Étrangères et celui de la Défense, l'Assemblée Nationale et de nombreux autres immeubles occupés par des administrations centrales. C'est aussi là que se dresse le mausolée d'Ho Chi Minh qui borde la place où se déroulent les grandes manifestations patriotiques. En outre de belles villas coloniales de style art déco et moderniste, sont le siège de plusieurs ambassades. Bien que sur le premier emplacement de ce que fut la ville d'Hanoi, c'est un quartier récent qui en vérité ne se différencie du quartier des Français que par le choix symbolique de son implantation ; il correspond à une façon de faire qui se rencontre dans tous les pays du monde conquis par une puissance extérieure qui proclame de cette manière la puissance du nouveau pouvoir qui s'instaure. Si les Vietnamiens n'ont pas agi de même, c'est apparemment pour deux raisons : un besoin immédiat de ces équipements renforcé par une reconquête de leur bien et, non sans controverse, la décision de s'approprier la ville coloniale qu'ils considèrent aujourd'hui comme un joyau urbain de leur patrimoine. Cette démarche est indubitablement beaucoup plus intelligente que le furent les comportements qui, impulsés par Mao, détruisirent une grande partie de ce qui était encore debout des remparts et portes du vieux Pékin lors de la Révolution Culturelle. Il est vrai néanmoins qu'en cette partie du quartier des Français, on ne rencontre pas d'activités commerciales et on ne fait que passer, comme s'il s'agissait d'un avatar national de la cité impériale qu'autrefois devait être la citadelle.

Le quartier des Français où « l'on inscrit la puissance coloniale dans la pierre »⁸⁰ se prolonge au sud immédiat sur le même mode de composition spatiale. S'y trouvent aussi quelques ministères et surtout des administrations centrales occupant les immeubles officiels construits par les Français. De même s'y rencontrent de belles demeures coloniales avec jardins, dont certaines sont devenues le siège d'ambassades étrangères. La similitude avec le quartier précédent se poursuit avec le maintien des fonctions d'ancien régime : la grande Poste, la Mairie devenu Comité populaire, des écoles qui s'élèvent dans le premier quartier administratif créé par les Français, entre le lac Hoan Kiem et le fleuve. De l'autre côté et au sud de ce lac se prolonge ce quartier tracé de larges avenues qui

79. Lê Bá Thảo, *VIET NAM, the country and its geographical regions*, Thê Giôi éditeurs, Hanoi, 1997, p. 300. Nous nous appuyons ici sur la lecture de divers plans publiés *passim* dans un numéro spécial des *Cahiers de l'Ipraus*, sous le titre *Hanoi, le cycle des métamorphoses*, 352 p., éditions Recherche/Ipraus, Paris 2001.

80. Philippe PAPIN, *Histoire de Hanoi*, Édition Fayard, 404 pages, Paris 2001.

n'accueillent que de très rares ateliers d'artisans et boutiques de commerçants. En son temps, la colonisation française a voulu marquer la présence de la France par le tracé et la construction de larges avenues se coupant orthogonalement, bordées de somptueuses villas et d'impressionnants immeubles de facture architecturale de qualité et à vocation publique. Les logements sociaux n'entrèrent pas dans cette politique de grandeur.

Cet ensemble urbain si caractéristique s'appuyant sur le lac Hoan Kiem, s'épaissit d'un côté jusqu'à la digue du fleuve Rouge, de l'autre jusqu'à la voie ferrée. Il se prolonge plus au sud selon le même mode rigoureux de rues orthogonales. Il s'accompagne de quelques lotissements construits initialement pour loger les fonctionnaires de la colonie. C'est la représentation d'une idée de ville sous les tropiques qui, bien que, ou peut-être parce que, s'inspirant d'un empire républicain et français demeure une référence d'équilibre et de bon goût pour l'intelligentsia et les autorités municipales d'Hanoi⁸¹.

La limite sud de la ville d'alors s'appuie sur les actuelles voies Dai Cô Viêt et Trần Khât Chân. Ces rues sont l'aboutissement d'une route, devenue la Dê La Thanh, construite sur digue à son entrée en ville, joignant Son Tây à la Capitale. Il faut cependant noter qu'au temps de la colonisation française les voies d'entrée et de sortie d'Hanoi étaient déjà occupées par de très nombreuses maisons où se logeait une foule d'habitants Vietnamiens ayant leurs occupations dans la capitale.

2.2. Entre 1954 et 1986⁸²

C'est une époque où le Viêt-nam a vécu une longue période de guerre et d'isolement qui a justifié une économie tournée vers l'Union soviétique, puissance tutélaire avec laquelle les échanges furent constants, mais qui a dû également fonder ses approvisionnements notamment alimentaires sur une économie socialiste fortement autarcique. Dès ce moment, Hanoi une fois de plus dans son histoire, libérée d'une présence étrangère insupportable, s'est évertué à construire la capitale d'un nouveau pays. Aussi le gouvernement ne s'est-il pas contenté de récupérer le patrimoine construit sous la présence française, car il devait faire face à une très forte pénurie de logements. Les circonstances l'ont donc amené à s'inspirer du modèle soviétique en cette matière. C'est ainsi que fut entreprise la construction des KTT, lotissements d'habitat collectif en bande, généralement de trois à quatre niveaux, regroupé en de vastes ensembles⁸³ ; cet habitat est largement répandu à Hanoi. Sa mise en œuvre est intéressante. Elle fut l'occasion de délaisser l'emploi de matériaux traditionnels pour passer à du préfabriqué en béton armé. De faible hauteur, construit autour d'équipements collectifs de base implantés en leur centre et pratiquement toujours situés à proximité d'un village de la proche périphérie, il a une dimension humainement acceptable et lors de sa création a représenté une sérieuse amélioration des conditions de vie des citoyens ainsi logés ou relogés.

La juxtaposition délibérée d'un village et d'un KTT toujours installé sur une voie carrossable, bitumée lors de l'implantation si elle ne l'était pas déjà, a créé un mitage de l'espace périurbain. Cette situation, déjà sensible mais relativement discrète auparavant, a renforcé une tendance du processus d'extension de la ville par conquête, sinon illégale à tout le moins incontrôlée, des espaces non bâtis entre ces lieux d'implantation d'une urbanisation volontaire et la ville d'avant 1954. Ainsi, progressivement et inéluctablement tant la pression était forte, la densité du bâti et le durcissement du tissu urbain ont rattaché sans solution de continuité à la ville précédente ce qui pouvait apparaître au départ comme une proche banlieue à caractère semi-rural. Or, l'habitat non contrôlé n'est pas nécessairement un habitat sans qualité. On le voit fréquemment le long des rues principales où des compartiments à l'aspect cossu, généralement en retrait de ces avenues, côtoient des maisons basses bordant des rues, ruelles et impasses construites en réplique d'une façon d'habiter et d'organiser les *phuong* dont le grand quartier des « 36 rues » donne le modèle.

Vu leur apparence, et leurs agencements comme la distribution des maisons et l'implantation de leurs accès incitent à le penser, ces constructions sont vraisemblablement le produit d'une stratégie concertée. Cependant une production due à l'économie dite informelle est aussi nettement visible comme nous le verrons par la localisation des marchés non construits et mieux encore par l'analyse

81. Nos discussions, lors de rencontres informelles, donc non protocolaires, avec plusieurs hauts fonctionnaires et avec des professeurs vietnamiens d'université, nous ont convaincu de cela. Le cahier de l'IPRAUS publié en 2001 sur Hanoi, lors de l'exposition réalisée par l'Institut français d'architecture le corrobore également.

82. Le Renouveau, *Doi Moi*, a été proclamé en 1986, mais sa véritable mise en œuvre commence au début des années 90

83. Ce genre d'habitat n'est d'ailleurs pas une marque spécifique des pays socialistes, comme on le sait.

proposée du cas choisi pour saisir et détailler les processus qui ont successivement marqué l'urbanisation d'Hanoi et continuent à le faire (Pl. Hno-02)

Il n'y a apparemment pas de rupture morale de rythme et d'usage, sauf dans leur densité, entre ces lieux de vie et ceux qu'offre la ville pré-coloniale des « 36 rues ». Cette ville de 1986 dont l'usage et le domaine bâti sont fortement appropriés, atteignait déjà alors la rivière Tô Lich à l'ouest et au sud du boulevard Truông Chinh, l'avenue Minh Khai qui prolonge la grande voie qui longe la Tô Lich en s'infléchissant vers l'est et le fleuve Rouge sur lequel un pont est projeté dans le dernier schéma directeur d'urbanisme proposé.

2.3. L'extension de Hanoi, 1986-2003

Il faut dès à présent noter le poids des forces sociales qui, indépendamment de la politique urbaine suivie, façonnent sans cesse les quartiers populaires de la ville et en conservent des formes plus anciennes d'occupation de l'espace. Ce poids est évident dans les quartiers que nous venons d'évoquer, mais également très visible dans les transformations apportées en une génération à la physionomie et l'organisation de certains KTT dont les façades des immeubles ont été profondément modifiées par ajouts successifs, certains bricolés et d'autres structurellement greffés, comme le montre l'iconographie qui accompagne notre exposé. Il ne s'agit pas que d'un impact technique, il est aussi socioculturel, à tel point qu'en se déplaçant dans certaines rues qui longent ou traversent ces grands ensembles, les façons de vivre, de pratiquer la rue au pied des immeubles et d'avoir des activités artisanales ou marchandes occupant une partie de l'espace public à usage collectif, les font oublier (Pl. Hno-05).

C'est ce que révèle également la représentation cartographique de la localisation des marchés permanents d'Hanoi. Les uns sont couverts et construits par la municipalité – indiqués en orange pour les marchés de gros, en rouge pour les autres – ; les autres, en vert sur la carte, sont en plein air et squattent généralement une rue ou un croisement de rues qu'ils interdisent à toute circulation autre qu'aux véhicules à deux roues, tolérés, n'y vont pas plus vite que les piétons. La représentation de l'ensemble de ces marchés donne une image parlante de l'enchevêtrement des divers types d'occupation des espaces urbanisés. Les uns sont marqués par une politique d'habitat planifié, les autres sont soit les témoins de structures villageoises résiduelles ou maintenues plus ou moins, soit un élément de la réponse des habitants arrivés en ville et contraints par les pressions démographiques et conjoncturelles à être les artisans nécessaires de leur habitat. Dans ce cas, ils ont reproduit des formes d'habitat mises en œuvre selon des techniques qu'ils connaissent. L'usage qu'ils en font, que ce soit de la structure d'habitation ou de la composition accompagnatrice des espaces publics, est alors une réplique adaptée à leurs besoins de cette forme que nous avons décrite à propos du quartier des trente-six rues. Les mêmes usages de la maison et de la rue s'y retrouvent. Il s'agit là d'une permanence dont nous avons déjà signalé la force. Cependant, ces espaces ainsi urbanisés étant dispersés, l'impression qui s'en dégage, quoique de même style que dans la vieille ville y est de moindre intensité. Mais nous sommes en présence d'implantations imposées sous la pression des usagers soumis à une nécessité économique urbaine qu'il a fallu satisfaire.

Les marchés nous livrent également des étapes de la croissance urbaine. Grâce à eux, on peut constater d'une part la dispersion des lotissements d'habitat collectifs dont le marché était un équipement de base dans les plans de KTT et le demeure dans ceux des Khu Do Thi, ainsi que les axes porteurs de la poussée de l'urbanisation contrôlée, d'autre part l'apparent remplissage des espaces livrés à une occupation moins réglementée se traduisant par des formes d'usage du domaine public répliques, comme on vient de le dire, de celles des quartiers anciens. En considérant attentivement la carte on voit : les tendances radiales distribuées plus ou moins en éventail, de l'urbanisation planifiée que les KTT et les marchés construits soulignent ; l'impression donnée par les marchés en plein air est plus confuse, elle renforce pour une part la représentation du rôle des axes majeurs, pour une autre part elle permet de localiser les secteurs accueillant de très haute densité de peuplement. Mais aussi cette image fait apparaître la limite sud de la ville coloniale, dont elle marque probablement un front d'urbanisation périphérique mal contrôlée dès avant 1954, où ces marchés forains constituaient un équipement traditionnel des villages proches et accueillants aux ruraux venus chercher un emploi en ville et se logeant au moindre coût hors du périmètre urbain. Ces villages ont été avalés par la ville. S'ils en ont été modifiés et partiellement transformés, recomposés, détruits, et si leur habitat a été densifié et reconstruit sur d'autres modèles, pour répondre à des besoins d'autant plus grands que leur population a dû en bien des cas plus que décupler, leur marché, eux, se sont maintenus et ont prospéré en diversifiant l'offre de leurs produits.

Naturellement, les marchés sont des points généralement assez fixes qui balisent la ville, pourtant ces modestes jalons ne sont pas des signaux spectaculaires. Ce rôle est désormais assuré par les tours et les grands chantiers qui s'ouvrent en de multiples endroits et font entrevoir une dimension très nouvelle de l'urbanisme hanoïen. Sans qu'il y ait eu rupture avec l'époque précédente, l'ouverture sur le reste du monde et ses options économiques libérales officiellement autorisées, encouragées et encadrées par l'État ont favorisé le marché en créant des entreprises étatiques ayant une autonomie de gestion, et en autorisant le commerce et les entreprises privés dont le dynamisme marque profondément les nouvelles extensions de la ville d'Hanoi dans leur paysage et leur gestion. Celles-ci sont singularisées par leur diversité, leur ampleur, l'importance de leurs investissements et la rapidité de mise en route des chantiers qui révèlent un changement d'échelle jamais rencontré jusqu'à ces toutes dernières années. On y constate une étonnante fringale de construction. Notamment des « nouvelles zones pour l'habitat » en vietnamien Khu Do Thi, des KDT, sont en cours de réalisation. Cependant les nouveaux lotissements promus font une place significative à la construction planifiée de maisons individuelles. Elles accompagnent désormais la construction de barres d'habitat collectif. Ces logements économiques mis sur le marché sont réputés plus habitables que les maisons délabrées où vivent encore des dizaines de milliers d'habitants. En outre ils assurent un statut d'occupation à des ménages qui jusqu'alors étaient à la merci d'expropriation sans garantie d'indemnités. Grâce à la motorisation généralisée la distance de ces KDT au centre ville n'est plus un obstacle à la délocalisation qui assure de meilleures conditions de vie personnelle et familiale. Une nouvelle carte d'adéquation des quartiers aux besoins de leurs habitants s'élabore. Désormais à Hanoi équipement et intégration se conjuguent.

Cependant, le plus novateur, est la politique de VRD lancée par l'État qui aboutit à un réseau de voies radiales et transversales ; au franchissement du fleuve Rouge, par deux futurs ponts dont la construction est inscrite dans les nouveaux projets d'urbanisme ; à une politique de nouveaux quartiers de haut standing, dont sur la route de l'aéroport le complexe très médiatisé de « Hanoi New Town », qui seront résidentielles et d'affaires. Ces nouveaux lotissements font implicitement référence à des modèles hongkongais qui privilégient une architecture verticale et un urbanisme d'empilement dont Hanoi n'a pas la culture. Une chose est certaine, la capitale vietnamienne découvre sa grande banlieue et tend de plus en plus à devenir une mégapole incluant dans son mouvement d'urbanisation toute sa région et même au-delà ses limites administratives. Ainsi depuis moins de cinq ans sur la rive orientale de fleuve Rouge sont apparus de nouveaux quartiers de résidence et se construit une vaste zone industrielle. C'est le premier maillon d'une longue chaîne d'usines qui constitue l'ébauche linéaire d'un chapelet de villes ouvrières établies en discontinu d'Hanoi à Haiphong. Verra-t-on se construire ici une nouvelle conurbation linéaire comme en Allemagne celle de la vallée de la Ruhr ou en Mandchourie celle du Laoyang ?

Il est évident que cette nouvelle donne a des aspects clairement promotionnels et spéculatifs qui vont obliger la municipalité d'Hanoi à repenser rationnellement son réseau de voirie, à le signaler strictement, à en user dans le respect d'un code de la route, à accélérer sa politique de mise en service des transports en commun, à changer l'usage sympathique mais indiscipliné du domaine public, singulièrement celui de la rue. C'est un bouleversement sans précédent dont il devient urgent d'analyser l'impact en même temps que de s'interroger sur les modifications des mœurs d'appropriation des espaces urbanisés auxquelles les citoyens devront se soumettre en tant que riverains, commerçants, artisans ou prestataires de services, et surtout en tant qu'usagers d'une motocyclette. Mais il ne fait aucun doute que les urbanistes devront aussi montrer une grande ouverture sur ces questions ; que les promoteurs devront les partager. Une très forte compréhension socioculturelle est requise, si l'on ne veut pas assister à une ré-appropriation spontanée par les Hanoïens des espaces apparemment disponibles que laisseront ces lotissements en chantier ou à venir, dans le maillage assez lâche qui accompagne l'implantation des nouveaux ensembles de très grande envergure. Une loi foncière, dont les décrets d'application ne sont pas encore fonctionnels, a récemment été élaborée dans ce sens. Mais un code de l'urbanisme s'impose également, dont la formulation ne pourra se faire uniquement sur des schémas préétablis copiés sur des exemples, fussent-ils remarquables, venus d'ailleurs. Le passé du fonctionnement de la ville d'Hanoi milite pour cette prise de conscience aux multiples entrées qui doit se faire dans la connaissance, la modestie et la rigueur, et non de manière idéologique, mécanique et rigide.

C'est dans cet esprit et avec en tête ces perspectives d'évolution vraisemblables que nous nous proposons de décrire la situation présente et le devenir proche de la rue Dê La Thanh, partie occidentale de la voie transversale orientée ouest/est qui fut la limite sud de la ville jusqu'à la fin des années 70 du siècle dernier et qui se trouve actuellement sur le front des bouleversements

qu'enclenche la politique urbaine ayant pour ambition de faire d'Hanoi une capitale moderne et fonctionnelle, en phase avec les exigences de l'internationalisation des échanges.

Deuxième partie :

Contexte urbain d'une ville en mutation

Les transformations urbaines que connaît aujourd'hui la ville d'Hanoi sont toutes, de près ou de loin, liées au nouveau réseau de voirie prévu par le schéma directeur pour 2020. Hanoi, longtemps privée de moyens, entreprend maintenant des travaux à une échelle jamais égalée qui propulsent la capitale vietnamienne dans une nouvelle phase de son histoire. La nature variée des chantiers mise en œuvre reflète une politique volontariste de modernisation : zones industrielles, nouvelles voiries, curage et aménagement de lacs, organisation d'un réseau de transport en commun urbain, nouveaux quartiers de logements, grands équipements, etc., mais également la création d'une loi foncière. La nouvelle donne économique d'un Viêt-nam intégré au marché mondial a produit un changement d'échelle nécessaire pour la mise en œuvre, le financement et la gestion des nouveaux projets urbains. Modifiant les habitudes vietnamiennes de travail par secteurs d'activités isolés, ils sont plus intégrés et regroupent de nouvelles équipes pluridisciplinaires (Pl. Hno-04).

1. Un nouveau schéma du réseau de voirie

L'analyse du réseau de voirie s'appuie sur les plans disponibles. Ceux qui concernent Hanoi sont relativement rares pour une étude à l'échelle de l'agglomération. Nous ne disposons, en plus du schéma directeur à l'horizon 2020⁸⁴, que de trois plans qui donnent assez clairement le réseau actuel de voirie ou les projets en cours. Le premier, de 1992, au 1/10 000e est produit par le service géographique du Viêt-nam. Il donne une vision de référence du réseau à l'échelle de la zone urbanisée au début de la politique d'ouverture. Sur le second, réalisé pour la compagnie TRAMOC et l'IMV⁸⁵ dans le cadre du projet Asiatrans 2002, la voirie est représentée à la même échelle et dans son état le plus actuel possible. Cependant, bien qu'en général très précis, l'absence de certaines zones de la ville en relativise l'utilisation. Le troisième est le dernier plan touristique en vente à Hanoi. Il s'intitule « Where Hanoi », est édité par la maison de la cartographie et dessiné au 1/25 000e, il présente la ville avec ses ambitieux projets de voirie. Cette édition particulièrement soignée est le plan-image d'Hanoi affiché pour les 22e « Seagames » (South East Asian Games) organisés fin 2003 dans la capitale vietnamienne. S'agissant d'un plan touristique, la proportion des voies n'est pas respectée, mais

84. Compte tenu de l'extraordinaire vitalité d'Hanoi, les plans et schémas la concernant sont constamment modifiés.

85. TRAMOC est la société hanoïenne de transports publics et l'IMV est l'Institut de Métiers de la Ville, une coopération entre le Comité populaire d'Hanoi et la Région Ile-de-France.

transmet bien l'importance réelle ou souhaitée de chaque rue. De son côté, le schéma directeur présente une image de la ville désirée, ce plan au 1/25 000e correspond surtout à un zoning des extensions prévues et de l'usage du sol qui s'appuie sur le futur réseau de voirie dont, sur ce document, la structure reste pourtant difficilement lisible.

En analysant ces plans et en consultant nos observations sur le terrain, nous voyons qu'un type d'organisation du réseau des voies de l'agglomération d'Hanoi se construit sur un système de boulevards circulaires, et de voies principales rayonnantes ou pénétrantes. Ce schéma dessine une demi-« toile d'araignée » centrée sur la ville historique⁸⁶ et accrochée au fleuve Rouge. C'est dans ce système que le projet d'élargissement de la Dê La Thanh s'inscrit, devenant le boulevard circulaire le plus proche du centre ville. Ces voies circulaires sont légendées « Ring Road » sur l'édition récente de plan touristique « where Hanoi », alors que les autres voies, lorsqu'elles s'éloignent du centre de la ville, sont légendées « Main Road ». Sur le schéma directeur, elles sont présentées comme des boulevards urbains ou suburbains de très grande largeur, environ 50 mètres d'emprise. Tous n'ont pas cette dimension aujourd'hui, même si certaines voies ou parties de voies sont directement construites sur ces mesures, d'autres devront être élargies ou encore ouvertes dans le tissu urbain existant. La tendance est donc à la mise en place progressivement de ce type de voie, très large, sans remise en question de leur efficacité circulaire et de leur tracé.

Les auto-ponts font aussi partie des travaux engagés pour correspondre au schéma directeur 2020. Trois à ce jour sont opérationnels : le premier monte sur la digue du fleuve Rouge et permet l'accès au pont Chuong Duong, au district Gia Lam et à la route qui mène à Hai Phuong ; le second, sur la route n°1, enjambe une rue qui doit devenir le second périphérique autour d'Hanoi ; le troisième, est sur la route de l'aéroport et passe au-dessus du boulevard Cau Giay, pénétrante importante à l'entrée Ouest de la ville.

La construction de ces ponts autoroutiers et la typologie des nouveaux boulevards urbains prennent en compte essentiellement la fonction circulaire de la rue, l'ambition affichée étant de décongestionner les nœuds principaux du centre ville et de mieux circuler entre le centre et la périphérie. En effet, les textes relatifs au schéma directeur, les différentes études sur les transports en commun (SIDA, comité populaire d'Hanoi 1993 ; Dorsch 2000 ; Asiatrans-IMV 2003) s'appuient sur une analyse de la circulation motorisée et sur les perspectives de son évolution.

Les problèmes de circulation, dus à la très forte densité de population sur le territoire urbanisé, à la forte mobilité des citoyens et à l'insuffisance du réseau de voirie, compliquent de plus en plus les déplacements urbains et suburbains. Les congestions aux heures de pointe durent de plus en plus longtemps et se multiplient, paralysant la circulation (PI. Hno-03a et Hno-03b)

86. Constitué du quartier des 36 rues, de la Citadelle et de l'ancien quartier colonial.

Observations sur les tendances de la circulation à Hanoi

- L'utilisation des véhicules à deux roues reste encore largement majoritaire, mais d'année en année, le parc automobile, principalement de véhicules privés, augmente.
- Devant le nombre toujours croissant de voitures, des changements de la gestion de la rue s'amorcent : dans le quartier des « 36 rues », certaines rues sont interdites à la voiture, d'autres autorisent les voitures mais dans un seul sens seulement, des emplacements sont réservés pour leur stationnement. De ces voitures, ce sont celles de petite taille, plus maniables dans les rues encombrées d'Hanoi, qui séduisent surtout les usagers. Même les compagnies de taxi possèdent des petits modèles. Cependant, cette tendance reste encore insuffisante face à l'augmentation du parc automobile.
- La restructuration de la circulation se traduit par des expériences sur le sens de circulation dans certaines rues, avec plus de rues à sens unique, de nouveaux marquages au sol, une organisation des parkings pour deux roues, avec interdiction de se garer sur certains trottoirs des quartiers fréquentés par les touristes et des emplacements réservés en contrepartie. La fluidité devrait en être améliorée. Mais pour l'instant, les solutions avancées semblent être tâtonnantes. D'une semaine à l'autre les sens uniques changent de rue. Les usagers, déjà peu scrupuleux d'un quelconque code de conduite automobile, en sont encore moins disciplinés.
- Le nombre de motocyclettes a rapidement augmenté lorsque le Viêt-nam a autorisé l'importation de machines fabriquées en Chine, meilleur marché et donc plus accessibles. Parallèlement, de plus en plus de motocyclettes grosses cylindrées circulent dans les rues de la capitale. Elles sont un signe de réussite car leur prix est élevé. Quoi qu'il en soit, cette augmentation très spectaculaire traduit une amélioration du niveau de vie de la population.
- Le vélo garde une place non négligeable et des pistes cyclables, matérialisées au sol, sont aménagées dans certaines rues. C'est la population écolière ou âgée qui en fait surtout usage. On rencontre de plus en plus de vélos électriques, utilisés par la même population. Sans immatriculation, ces vélos sont peu rapides et silencieux, mais d'une utilisation facile.
- Les transports en commun étaient, il y a encore peu de temps, inefficaces, seuls de vieux bus interrégionaux circulaient à Hanoi. Le réseau urbain et suburbain est maintenant opérationnel, il rencontre un succès qui incite la municipalité à acquérir de nouveaux bus pour répondre à une demande croissante. Le parc actuel est déjà insuffisant en particulier pour une population suburbaine qui l'utilise quotidiennement. Cependant la conduite imprudente des chauffeurs, la vitesse moyenne de 20km/h, alors qu'elle n'est à Paris que de 12km/h, et leur circulation qui n'est pas en site propre, occasionnent gênes et troubles pour les autres utilisateurs. La municipalité étudie la possibilité de créer, en site propre, une première ligne pilote de tramway.

La situation, à ce jour, très peu maîtrisée de la circulation motorisée dans les rues d'Hanoi inquiète les responsables de l'unité de gestion des grands projets de développement urbain du comité populaire d'Hanoi. Pour y remédier, ils ont établi une liste d'actions prioritaires, dont le coût est estimé à 1 333 333 USD (200 000 millions de dôngs), le financement, demandé en partie à la banque japonaise JIBIC, et son exécution entraînera la nécessité de reloger 20 000 personnes déplacées consécutivement à ces projets de voirie. Des grilles d'indemnisation sont appliquées par la municipalité. Elles sont différentes pour les travaux de voirie qui, considérés d'intérêt public, génèrent de meilleures compensations financières et matérielles. L'indemnisation des foyers expropriés est un problème délicat. Il est arrivé, par le passé, qu'il soit sous-estimé et devienne le facteur majeur de l'abandon de certains projets. Que les autorités intègrent cette question aux financements des projets et la réglementent montre la volonté de réaliser et d'achever les travaux de voirie planifiés pour 2020.

2. Les travaux sur le réseau hydraulique

Trois lacs importants de la ville, qui reçoivent les eaux usées, font actuellement l'objet de travaux pour les assainir. Il s'agit des lacs Thien Quang, Giang Vo et Thanh Cong. Les abords du premier, sis au sud du quartier colonial, sont depuis les années 40 aménagés en promenade publique intégrée à la ville. Les deux autres se situent dans la première couronne d'Hanoi. Ils font partie de quartiers de logements collectifs, les KTT. Ceux-ci furent planifiés selon les modèles soviétiques et organisés autour d'équipements d'accompagnement : écoles, crèches, marchés, parcs, etc. Les plus grands avaient une autonomie de gestion. Des équipements d'infrastructure accompagnèrent ces

grandes opérations : stations d'approvisionnement en eau, remodelage des lacs dont les capacités de rétention devaient accueillir le drainage des quartiers les jouxtant. Cependant l'absence de séparatifs dans ces réseaux d'assainissement les a transformés en réceptacles d'eaux usées qu'ils n'ont pu absorber.

Au vu de plans anciens⁸⁷, la situation actuelle du réseau hydrographique d'Hanoi met en évidence la disparition progressive de nombreux lacs, quelles que soient leur taille et leur localisation, centrale ou périphérique. D'autres ont acquis un statut urbain, ce qui leur assure une réelle pérennité. Par exemple dans le district Dong Da, où une large zone basse était constituée d'un réseau de lacs plus ou moins grands, près de la moitié d'entre eux ont été comblés pour construire un lotissement. Le système hydraulique qu'ils constituaient a donc été détruit, bien que les deux plus grands aient été conservés et leurs abords aménagés. Leur proximité a bénéficié aux maisons les plus proches qui en ont acquis une plus-value.

En outre, un très grand projet de parc d'une superficie d'environ 200 hectares est à l'étude dans le sud de la ville dans une partie basse actuellement occupée par de larges plans d'eau. Ici encore, la majeure partie de la surface sera comblée, mais en son centre quelques lacs seront mis en valeur.

Certaines rivières (To Lich et Kim Nguu entre autres) ont aussi fait l'objet d'aménagements importants. Les rives sont canalisées et bétonnées, les eaux nettoyées, les lits assainis.

Selon les nouvelles récentes diffusées sur Internet, la municipalité envisage de nettoyer le lac Hoan Kiem, véritable cœur de la ville. Le fond, très envasé, devrait être assaini et recreusé, actuellement il n'a plus que 90 centimètres d'eau environ de profondeur. Sa valeur symbolique incite les habitants d'Hanoi à prêter attention à son environnement. L'unique tortue encore vivante dans les eaux d'Hoan Kiem mobilisera des précautions toute particulières lors des travaux.

3. Les nouveaux quartiers de logements, Khu Do Thi

3.1. Continuité et rupture, du Khu Tap The au Khu Do Thi

Dès le début de l'indépendance, Hanoi s'était engagée dans une production de logements collectifs très active. L'affluence de nouveaux citoyens venus travailler dans les administrations et dans les entreprises d'Etat et qui devaient se loger dans la capitale de la nouvelle République Socialiste du Viêt-nam en est la raison première. La demande était si forte que, même sous les bombardements américains, la construction des grands ensembles ne s'est pas interrompue. A la fin des années 80, la disparition du COMECON consécutive à la chute du communisme en URSS et en Europe de l'Est, a provoqué une crise économique qui s'est répercutée sur les pays asiatiques frères. Une solution aurait été de se rapprocher significativement de la Chine, mais les tensions culturelles et historiques entre les deux pays n'ont pas permis des échanges suffisants à écarter la crise économique. Le gouvernement vietnamien s'est donc rapidement désengagé de son programme d'habitat collectif. Ceux-ci ont été cédés en propriété aux habitants sous condition de la prise en charge de leur entretien. Ce n'est que très récemment, en changeant complètement sa politique du logement, que le gouvernement vietnamien a repris ces activités de construction.

On a donc créé des « zones nouvelles d'urbanisation pour l'habitat », Khu Do Thi en vietnamien, et des entreprises publiques avec autonomie de gestion pour se charger des nouveaux programmes de logement. Branches du ministère de la Construction (tel HUD, Housing Urban Development ; ou VCC, Vietnam Consultant corporation) ou des services de la municipalité (tel CDCC, Construction Department, Consulting and Conception), celles-ci sont donc d'économie mixte. Elles gèrent leurs capitaux de façon à rentabiliser les investissements à très court terme, comme le ferait une compagnie privée. Les compagnies entièrement privées sont encore très rares sur la scène urbaine hanoïenne. L'Indonésien CIPUTRA avec son projet de quartier résidentiel à l'ouest du lac Tay, reste une exception.

87. Par exemple le plan de 1873 qui dresse un état des lieux à l'arrivée des Français ou même celui de 1986, date de la décision de l'ouverture du Viet-Nam à une politique économique plus libre : Doi Moi.

De ce fait, ces nouveaux programmes de quartiers résidentiels sont très différents de leurs prédécesseurs, les KTT. Voici quelques différences majeures :

- la superficie :

Les appartements disponibles dans les nouveaux bâtiments de grandes hauteurs des Khu Do Thi offrent une superficie habitable bien supérieure aux ratios en vigueur dans les KTT ou dans les logements exigus des districts centraux surpeuplés de la ville. Entre 70 m² et plus de 150 m², dans les immeubles des nouveaux quartiers contre 16 m² à 50 m² dans les KTT. Cependant, la qualité architecturale et spatiale des appartements reste encore largement discutable ; il n'est pas sûr qu'elle satisfasse vraiment les usagers de ces nouveaux logements ;

- l'attribution :

La plupart des KTT était construit pour une population très ciblée, principalement fonctionnaire, ouvrière, voire militaire. Certains immeubles étaient aussi réservés pour les employés de la poste, d'un ministère, d'une usine sise à proximité, etc. Les appartements faisaient partie des avantages qui équilibraient les bas salaires. L'attribution prioritaire des logements dans les Khu Do Thi n'est pas efficace et n'a pas de fondement idéologique ou social, malgré les annonces d'intentions des entreprises les construisant. Les appartements ne sont pas loués, comme dans les KTT, mais vendus et leur commercialisation se termine avant même la mise en chantier des immeubles. Les « clients qui travaillent dans l'administration publique » sont prioritaires pour ces achats, ce qui ne signifie en rien qu'ils en seront majoritairement les habitants. Bien que le financement et la commercialisation des appartements soient dans un circuit exclusivement public, ils entrent dans celui de la spéculation privée, dès la première vente. Actuellement, il existe une telle demande en logements à Hanoi, qu'une spéculation s'est organisée avec la vente et la revente des appartements. De ce fait, leur prix final est deux à trois fois plus élevé que leur prix initial ;

- les équipements d'accompagnement :

Conçus et mis en œuvre par la compagnie gestionnaire de l'ensemble du Khu Do Thi, ces équipements sont construits après les immeubles de logement, parfois même après l'emménagement de leurs habitants. Ces investissements sont officiellement remboursés par la municipalité et gérés par celle-ci, cependant, la participation des habitants est requise en réponse à une demande des entreprises publiques afin d'accélérer une mise en œuvre ralentie par les lenteurs de remboursements de la municipalité.

L'organisation du nouveau quartier se fait avec et autour de ces équipements, parc, crèche, école, administration, etc. Ce processus de projet est en continuité avec l'habitude de planification soviétique que les urbanistes vietnamiens maîtrisent grâce à leur expérience acquise lors de la conception des KTT. Une différence non négligeable cependant : aucun marché n'est planifié pour le moment dans les Khu Do Thi alors qu'il était souvent central dans un KTT ;

- les équipements d'infrastructure :

Comme pour les équipements d'accompagnement, ils sont conçus par l'entreprise publique après accord et approbation des autorités de tutelles (ministères de la construction, des finances et municipalité). Les investissements dus à la voirie construite sur le périmètre de la nouvelle zone d'urbanisation ne seront pas remboursés par la municipalité comme cela était prévu. L'implantation de ces ensembles, comme pour les KTT, se fait sur d'anciennes terres agricoles décrétées nouvelles zones d'urbanisation par la municipalité et dans des districts récemment devenus urbains (Quan et non plus Huyen). Ils sont planifiés à proximité d'une voie existante, parfois élargie, ou d'une nouvelle voie sur laquelle ils se connectent. Ils participent au mitage de la banlieue d'Hanoi composée des KTT, des anciens villages, des grands équipements, des terrains agricoles résiduels, des industries et maintenant des Khu Do Thi (Pl. Hno06) ;

- la gestion :

Certains bâtiments des premières opérations de ce type (en particulier dans le Khu Do Thi de Dinh Cong) souffrent de nombreux désordres et de malfaçons. La demande étant particulièrement forte, le gain en superficie offert par ces appartements suffit à convaincre les futurs habitants pour qui, semble-t-il, ces problèmes sont secondaires. Par exemple : la climatisation des appartements est laissée aux soins des habitants, peu après leur emménagement, l'installation de climatiseurs commencent à envahir les façades des immeubles. La gestion de l'eau n'est pas collective, aussi pour avoir de la pression au robinet, chaque salle d'eau est pourvue d'un réservoir, autant de points de fuites

et infiltrations possibles si l'entretien n'est pas régulier. L'entretien des immeubles collectifs devrait être assuré grâce à la participation financière des habitants (30 000 dôngs par mois, soit 1,5 euro), à la location des emplacements pour garer les motos (30 000 dôngs par mois et par motos, soit 1,5 euro) et aux revenus obtenus grâce à la location des quelques boutiques en rez-de-chaussée. Or, selon une expertise française (IMV–2003), ces revenus suffiraient à couvrir 5 % seulement des frais réels d'entretien des bâtiments. Cette situation laisse présager à très court terme des dysfonctionnements de gestion ;

- le mode de production :

Les villas sont dessinées par l'entreprise ou par des architectes qui sont directement contactés par les propriétaires pour une commande privée. En général, un client connaît déjà un architecte (relation, publicité) et le prie de lui proposer un projet. Si le client le retient, un contrat est signé entre les deux parties pour réaliser la villa. Ce mode de production connaît de multiples variations, l'architecte pouvant être mandaté pour une remise de maison clés en main ou seulement pour la phase de conception. Le client se charge alors de la réalisation, seul ou avec un constructeur.

Un décret de la municipalité⁸⁸ interdit la construction de compartiments dans ces nouveaux secteurs. Cependant, ils demeurent un modèle d'habitat et un choix pour une grande partie de la population citadine. Ce décret semble donc lettre morte au vu des nouveaux compartiments planifiés et construits dans les Khu Do Thi et encore plus en observant le dynamisme urbain privé qui use et abuse de ce type de construction très en vogue. Ainsi certains nouveaux quartiers proposent une variété d'habitat dont le compartiment fait partie. Par exemple à Linh Dam, la compagnie de construction et de gestion (HUD), qui est aussi en charge de vendre les logements, propose des appartements dans des immeubles collectifs (de 11 à 18 étages), des terrains lotis de villas, des maisons de type compartiment où encore des terrains livrés avec le gros œuvre d'une maison jointive d'un habitat en bande de type compartiment, laissant au client le choix du second œuvre et du style.

3.2. HUD, Compagnies d'investissements de projets de développement de l'habitat et de la ville

Cette compagnie vietnamienne dépend entièrement du ministère de la Construction. Elle travaille avec le Comité populaire d'Hanoi pour la réalisation de plusieurs nouvelles zones urbaines pour le logement, Khu Do Thi, situées sur l'ensemble du territoire de la ville. Cette entreprise, semi-publique, a travaillé sur les premières expériences de nouveaux quartiers de logements⁸⁹. Plus précisément, elle expérimenta le premier bâtiment d'habitation de grande hauteur, neuf étages, dans la zone d'urbanisation de Linh Dam. La mise en chantier de ce nouvel habitat était une aventure risquée à Hanoi : HUD a dû passer outre la méfiance habituelle des Vietnamiens pour les immeubles d'habitation de grande hauteur. Les activités de cette compagnie d'investissements sont variées : elle ne se cantonne pas seulement dans la construction, la promotion, la commercialisation et la gestion immobilière ou de terrains à bâtir, mais construit aussi les infrastructures et équipements du nouveau quartier. Elle assure également l'entretien de l'ensemble des espaces communs du quartier. Il existe cependant des différences notables entre le discours⁹⁰ de la compagnie et la réalité. Le statut de la société est d'ailleurs ambigu, officiellement entreprise étatique, elle fonctionne plus comme un promoteur privé préoccupé par la rentabilité financière de ses investissements. HUD joue de cette ambiguïté en se substituant en partie à l'État pour certains services publics comme l'entretien de la voirie et des espaces verts, le ramassage des ordures, ou encore la sécurité du quartier relevant exclusivement de HUD.

88 Décret N°123/2001/QĐ-UB, signé le 6 décembre 2001. L'article 7 prévoit que les nouveaux quartiers (Khu Do Thi) devront être construits à 60 % d'immeubles collectifs de plus de 9 étages et à 40 % de villa entourée de jardin au milieu de leur parcelle. Le second alinéa de cet article stipule qu'il ne doit pas y avoir de construction de compartiments dans ces nouveaux quartiers.

89 Qui sont : Giap Bat, Linh Dam et Dinh Cong toutes situées dans la banlieue sud d'Hanoi. Actuellement, HUD met en chantier une nouvelle zone de développement et de logement, My Dinh II à l'Ouest d'Hanoi, proche du nouveau stade construit pour les 22^{ème} Seagames organisés à Hanoi en 2003 ; et une autre zone, Phap Van, aussi dans le sud de la banlieue hanoïenne.

90 Celui du directeur de la compagnie, Nguyen Manh Ha, lors des « regards croisés sur Hanoi » organisés entre le 12 et 14 novembre 2002 par l'IMV à Hanoi.

3.3. CIPUTRA

Le quartier résidentiel CIPUTRA n'est pas un Khu Do Thi, mais un quartier de standing proposant des appartements collectifs en copropriété de type condominium, comme ceux que l'on trouve à Singapour ou en Indonésie : un cas un peu particulier donc. C'est la seule opération de cette importance à être montée et financée entièrement par un investisseur étranger : pour les autres opérations, les modèles des appartements sont des copies de plans-types agencés rapidement et maladroitement entre eux. Il en résulte des dispositions inconfortables, peu fonctionnelles avec des pièces éclairées en double jour, voire sans lumière ni ventilation naturelle.

Quant aux bâtiments du futur quartier de CIPUTRA en construction à l'ouest du lac Tay, c'est entièrement terminé que leurs plans arrivent aux bureaux de représentation de cette compagnie à Hanoi. Les architectes installés sur place pour cette opération ont à gérer la mise en œuvre des bâtiments (plan d'exécution et suivi de chantier) sans avoir la liberté de modifier les plans reçus. Les plans, dessinés par un cabinet d'architecture de Singapour pour le promoteur indonésien, n'ont pas intégré certains modes vietnamiens d'usage de l'espace domestique. Aussi les principales critiques émanant des futurs habitants⁹¹ portent-elles sur l'absence d'emplacement pour l'autel des ancêtres et l'entrée qui se fait en traversant une pièce d'environ 14 m², considérée comme un espace perdu et inutilisable qui ne correspond pas au seuil habituel (Pl. Hno-08).

4. Restructuration des KTT

Certaines méthodes suivent le processus des opérations tiroirs très prônées en France dans les années 60-70 où il fallait également faire face à des questions de rénovation d'un habitat collectif bon marché obsolète. Elles sont considérées par certains comme brutales et sont effectivement expéditives. Elles témoignent en tout état de cause d'une volonté des autorités de rénover l'habitat populaire en l'améliorant, l'augmentant et en ne déplaçant pas les populations concernées. Une telle opération est en cours à Kim Lien : les habitants des barres de quatre étages demeurent en place pendant que se construisent deux nouveaux bâtiments de douze étages ; ceux-ci achevés, les habitants des petits immeubles y seront relogés dans les étages inférieurs, où ils occuperont des logements strictement équivalents en surface à ceux qu'ils vont quitter. Les bâtiments de quatre étages seront alors détruits, libérant de nouveaux espaces équipés pour la construction de quatre tours de dix-huit et vingt-deux étages.

D'autres opérations moins radicales sont ailleurs mises en œuvre :

dans le KTT de Trung Tu, les barres de logement sont épaissies d'une bande qui additionne une nouvelle pièce et une loggia à chaque appartement, assainissant et officialisant ainsi les « prothèses » construites, petit à petit et de façon autonome, sur les façades ;

la construction d'un seul nouveau bâtiment de neuf étages dans le KTT Giang Vo, sur l'emplacement d'un ancien immeuble de cinq étages qui avait des problèmes de structure ;

le projet de rénovation du KTT Thanh Cong, sans détruire les barres de logement existantes (Pl. Hno-07).

5. Equipements

De grands projets d'équipement et d'administration nationale sont aussi à l'étude. Par exemple celui d'un plan de sauvegarde et de rénovation qui comprend entre autres : la construction d'une nouvelle Assemblée Nationale, la sauvegarde du jardin botanique et le remodelage du quartier situé à l'arrière du mausolée d'Hô Chi Minh. Pour la nouvelle Assemblée Nationale, le site choisi était celui de l'Assemblée actuelle, sur la place Ba Dinh, face au mausolée d'Hô Chi Minh. Un concours international fut ouvert : 25 projets furent présélectionnés, puis 3 sélectionnés, enfin un choisi. Les travaux commencèrent. Du fait de sa position sur l'emplacement de l'ancienne citadelle, un chantier archéologique précéda celui des fondations du bâtiment. Les découvertes furent si inattendues, leur valeur si importante, que le gouvernement décida de poursuivre les fouilles afin de créer un musée à ciel ouvert, au cœur de la ville, pour mettre en valeur ce patrimoine national rare et précieux.

91 Selon des entretiens avec un architecte vietnamien travaillant au département architecture du bureau de représentation CIPUTRA Hanoi.

L'Assemblée Nationale sera donc construite dans le sud-ouest d'Hanoi, sur d'anciens terrains agricoles initialement prévus pour une nouvelle zone d'extension urbaine

6. Autres projets

Le schéma directeur dessine une ville qui s'étend largement au-delà du fleuve Rouge. Même si actuellement peu de projets, comparés aux prévisions de ce schéma, sont sortis de terre, nous pouvons en mentionner certains dont :

le projet de ville nouvelle « Hanoi New Town » qui est à l'étude en coopération avec un investisseur japonais. Située de l'autre côté du fleuve, sur la route de l'aéroport international, cette ville nouvelle devrait proposer une pluri-fonctionnalité, rassemblant habitat, équipements et services, industrie et commerce. Plusieurs formes d'habitat seront présentes dans chaque quartier : immeubles collectifs de hauteurs variables et villas. Les villages existants seront intégrés dans des nouveaux quartiers de logement planifiés avec une faible densité. Le modèle singapourien est omniprésent dans les différentes présentations de ce projet ;

la zone industrielle de Gia Lam, sur la route de Hai Phong et celle de Thanh Long, sur la route de l'aéroport international, accueillent des entreprises nationales et internationales ;

l'aéroport international a déjà été agrandi en 1999. Ces travaux se poursuivent, ils font partie d'un plus vaste projet d'aménagement, financé par les Japonais et qui, à terme, intégrera cet équipement dans la zone industrielle et technologique qui le jouxte.

HANOI :

II. Transformations de la Dê La Thanh

Première partie :

La création du boulevard circulaire sur l'ancienne route-digue de Dê La Thanh

La rue Dê La Thanh est une voie sur digue, Dê en Vietnamien signifie digue, mais ce mot est aussi utilisé pour désigner une rue ou route qui fait office de digue, tant les deux objets sont fréquemment liés au pays des rizières. La plaine du fleuve Rouge, où se situe Hanoi, est organisée par ce type d'infrastructure qui permet l'irrigation de grands casiers hydrauliques ; la maîtrise et la répartition de l'eau étant une nécessité de première importance pour toute installation agricole et humaine dans ce paysage de delta.

La Thanh signifie enceinte extérieure. Le caractère *La* est utilisé pour désigner quelque chose de clos, ou de circulaire ; le caractère *Thanh* veut dire murailles (on retrouve cette racine dans le mot vietnamien ville : *Thanh Pho*). Cette terminologie est utilisée pour parler des premières fortifications construites sur le site d'Hanoi, avant même que la capitale y soit installée en 1010. En 767 le gouverneur chinois Zhang Boyi érige au nord de la rivière Tô Lich une nouvelle citadelle qui prend le nom de *La Thanh*. Sous la révolte des Hung, rois vietnamiens, les Chinois durent reconstruire plusieurs fois leur citadelle. En 806 un autre gouverneur chinois, Zhang Zhou, nomma *An Nam La Thanh* la citadelle qu'il venait de construire, cette fois, au sud de la rivière Tô Lich : l'emplacement définitif de la ville⁹². La terminologie *La Thanh* fut ensuite utilisée pour nommer l'enceinte la plus extérieure de la ville. Ce serait en s'appuyant sur la digue de la rivière Kim Nguu (du buffle d'or) que celle-ci, devenue enceinte extérieure, prit le nom de : digue de l'enceinte extérieure, *Dê La Thanh* en vietnamien.

La Dê La Thanh actuellement

La Dê La Thanh relie la digue du fleuve Rouge – au sud-est du centre historique⁹³ – au pont de papier Cau Giay sur la rivière Tô Lich pour ce prolonger par le boulevard Cau Giay et l'autoroute qui mène à l'aéroport international. Elle traverse les districts urbains de Hai Ba Trung, Dong Da et Ba Dinh et débouche à l'ouest sur le district Cau Giay devenu urbain en 1999. D'une longueur totale de 7,7 kilomètres, sa largeur varie selon son état entre 2,7 mètres et 50 mètres, comme on le verra ci-après.

Sur une partie de son tracé, cette voie est une ligne de contact entre la ville coloniale dans ses limites les plus méridionales et la première « couronne d'extension » urbanisée après l'indépendance. Sur le reste de son tracé, elle passe dans cette première couronne. De ce fait, elle traverse et dessert un tissu urbain diversifié, composé :

92. Philippe Papin, *Histoire d'Hanoi*, Editions Fayard, 2001.

93. Nous entendons par " centre historique " la ville du début de l'indépendance, au milieu des années 50, constituée du quartier des trente six rues, de la Citadelle, du quadrillage colonial et des extensions de cette période.

- des anciens villages rattrapés par la ville, Kim Lien, Trung Tu, Giang Vo, Thanh Cong, Trần Khât Chàn ;
- des extensions de la ville coloniale, passant entre le quartier des fonctionnaires, l'université et l'hôpital Bach Mai (ancien hôpital René Robin) ;
- des grands ensembles d'habitat collectif KTT : Kim Lien, Trung Tu, Thanh Cong ;
- des complexes d'équipements : Universités (transport, polytechnique, arts industriels, culture), télévision nationale, quartier diplomatique russe.

Pourquoi étudier plutôt la Dê La Thanh qu'une autre voie urbaine ? Deux points ont influencé ce choix : sa position transversale reliant deux pôles de dynamisme urbain et son statut ambivalent de voie en cours de transformation.

La structure du réseau de voirie du schéma directeur d'Hanoi à l'horizon 2020 présente la Dê La Thanh comme un boulevard urbain, premier périphérique d'un système de quatre boulevards circulaires contournant le centre historique. Actuellement, l'ensemble de la voie n'est pas encore ce boulevard circulaire vers lequel elle tend, chaque étape de son évolution reste présente sur les tronçons qui la composent. Sa longueur de plus de 7 kilomètres et les moyens utilisés pour la transformer en boulevard, ne permettent pas d'entreprendre des travaux sur l'ensemble de son tracé. Ainsi, sommes-nous en présence d'une voie en chantier, où coexistent les étapes successives de sa transformation. Les recompositions urbaines qui accompagnent le projet de voirie sont donc facilement identifiables.

Par sa situation proche du centre ancien et traversant dans la première couronne d'extension, l'axe sera un trait d'union privilégié entre la partie sud du quartier colonial et la partie ouest de la première couronne d'extension : deux zones qui connaissent un dynamisme urbain très important ces dernières années. En effet, autour de l'ancienne limite coloniale sud qu'était la Dê La Thanh, quatre voies du réseau primaire ont été percées ou élargies au cours des quatre années passées (1999-2003), huit tours de plus de quinze étages sont en chantier, des secteurs entiers sont en restructuration (celui de l'université Back Khoa, celui de l'hôpital Back Mai, aménagement d'un nouveau parc...) et la rénovation des deux grands KTT est projetée. Dans la seconde zone, à l'ouest de la première couronne, les nouvelles constructions témoignent aussi des changements opérés ici : cinq chantiers conséquents de construction de voies ont été achevés entre 1999 et 2003 (le prolongement de la rue Lieu Giai à été ouvert en novembre 2003), plus de dix tours de plus de quinze étages sont en chantier alors qu'il en existe déjà six ainsi qu'une dizaine, plus basse, entre dix et quinze étages, construites entre 1997 et 2000. Entre ces deux zones, actuellement, la circulation est difficile. Un des enjeux de la percée de ce boulevard circulaire sera aussi d'équilibrer cette bipolarité par un axe de développement que deviendra la Dê La Thanh.

Une digue devenue boulevard

Sans être située dans le centre historique d'Hanoi, la Dê La Thanh joua très tôt un rôle structurant dans l'ensemble urbain. Il est admis que la ville fut fondée en 1010 sous la dynastie des Ly (1009-1225). L'empereur Ly Thay To, après un songe prémonitoire, transféra la capitale sur le site actuel d'Hanoi. Elle était alors constituée d'une citadelle impériale comprenant les palais et d'une ville civile, composée de quartiers artisanaux, commerçants et agricoles. La nouvelle capitale était limitée par trois cours d'eau : le fleuve Rouge à l'est, la rivière Tô Lich au nord et à l'ouest et la rivière Kim Nguu au sud ; ainsi les digues contenant ces cours d'eau devinrent les murailles : levées de terre devant des fossés remplis d'eau. La Dê La Thanh était la limite sud, en partie enceinte et en partie digue protégeant la ville des eaux de la Kim Nguu.

La Dê La Thanh est passée, au fil de son histoire, d'un chemin sur digue à une route coloniale toujours dans un paysage rural, puis, elle est devenue progressivement urbaine, traversant des quartiers de plus en plus structurés et s'enrichissant de la fonction marchande, enfin, elle se transforme maintenant en boulevard tronçon par tronçon. La Dê La Thanh, si elle a perdu sa fonction de digue, a gardé son tracé au cours de sa lente évolution.

1. La route-digue à travers la cartographie

Existant depuis les temps de la fondation de la ville, pour en comprendre l'évolution historique nous avons analysé sa représentation en la recherchant dans la cartographie d'Hanoi. Nous nous en sommes tenus aux plans historiques⁹⁴ contemporains des phases majeures de la croissance urbaine hanoïenne (Pl. Dlt-a1 et Dlt-a2).

La digue apparaît sur la reconstitution du plan de 1470 sur lequel figurent les enceintes successives de la ville : une première entoure la Citadelle, siège des pouvoirs politiques, militaires et administratifs ; une seconde, beaucoup plus large encercle la Citadelle, des villages sur leur finage et des éléments significatifs du territoire, pagodes et tertres notamment. La Dê La Thanh apparaît alors sous la forme d'une digue dont le segment le plus à l'ouest constitue une partie de la seconde enceinte. Plusieurs théories existent sur le déplacement progressif de la ville vers l'est. Sur ce plan, l'enceinte extérieure n'englobe pas encore la partie entre le fleuve et la citadelle (actuel quartier des « 36 rues »), ni le temple de la Littérature ni d'autres pagodes et temples de première importance. Cependant, la Dê La Thanh étant une digue sur l'ensemble de son tracé protège aussi ce territoire extra muros. Sur ce plan, l'ensemble de l'enceinte extérieure porte le nom de Dê La Thanh.

En 1873, lorsque les Français s'installent à Hanoi, la digue relie le pont de papier (Cầu Giấy), sur la rivière Tô Lịch, au fleuve Rouge. Elle apparaît sur le plan dressé par Pham Dinh Bach⁹⁵, et elle est alors superposée sur la partie sud de son tracé à l'enceinte extérieure dont elle prend le nom. Il convient de remarquer que cette seconde enceinte s'est déplacée à plusieurs reprises, s'appuyant toujours sur le tracé de la digue. Ce plan, particulièrement détaillé sur la partie centrale d'Hanoi, est resté précis dans la partie qui nous intéresse : autour de la Dê La Thanh. Ainsi, la légende indique trois portes sur cette enceinte : La porte Chô Dua (marché de cocos) ; la porte Kim Lien sur la route mandarine avec la mention « marécage » ; et la porte Cau Ren. La rivière Kim Nguu est nommée dans la légende Song Tô Lich, avec le commentaire suivant : le mandarin Tô Lich, envoyé sous les Duong, par l'empereur de Chine comme gouverneur de l'Annam, fit creuser, autour de la digue des Ly, un canal auquel il donna son nom.

Les premiers plans-projets de la période coloniale, étant des plans d'embellissement ou des plans d'aménagement, le service de la voirie y joue un rôle essentiel. En 1890, le plan d'extension est dressé par le personnel du service de la voirie sous la direction de Leclanger⁹⁶. Son intérêt est double, d'une part, il fixe précisément, physiquement et administrativement, la limite sud de la ville sur la Dê La Thanh tout en présentant son état en 1890. D'autre part, il témoigne des premiers aménagements français et présente le projet de quadrillage colonial au sud du petit lac, suivant la direction de la rue Paul Bert, artère reliant la concession française au bord du fleuve et la citadelle (devenue les quartiers militaire français). Sur ce plan la représentation de la Dê La Thanh est celle d'une frontière entre ville et campagne. Les districts face à la ville (Thanh Tri et Thanh Hoai) sont nommément appelés « huyen », nom utilisé pour les districts ruraux : 4 portes sont indiquées sur cette limite. N'y sont représentés que les villages situés à l'intérieur de l'enceinte de la ville, aucun de ceux qui ont une position ambiguë par rapport à la digue n'est reporté. Par exemple, les groupements de maisons extra-muros du village de Trung Tu, représentés sur la carte de 1873, ne le sont pas sur ce plan. En outre rien n'indique qu'il est possible de circuler sur la digue. Aux portes, sa représentation fait plutôt penser à une muraille, mais à l'extrémité ouest de cette enceinte, une voie (actuelle Giang Vo) s'y raccorde comme s'il s'agissait d'une voie de circulation.

94. Pour cela, nous utiliserons le travail d'inventaire de cartes et plans des villes d'Asie Pacifique réalisé à l'IPRAUS par Nathalie Lancet ; notamment le Cd-rom « Hanoi, la ville en plans 1873 – 1943 » réalisé avec le Centre des Archives d'outre-mer et le Centre des Archives de l'Institut Français d'Architecture en 2001.

95. Ce plan représente la ville en 1873. Il est édité par le service géographique de l'Indochine en 1916. Document d'origine au 1/12500ème (sans échelle graphique), support papier, représentation en couleur, orientation nord-ouest, mention « Echelle approximative 1/12500ème », légende distinguant quatre rubriques : Portes (1-16), Monuments (17-74), concession (a-g) et citadelle (A-R), deux feuilles (plan et légende), dimensions : 68 x 65 cm.

96. Plan de la ville, le 9 avril 1890, dressé par V. Leclanger, chef du service de la Voirie municipale, réédité en novembre 1924 par l'éveil économique de l'Indochine. Document d'origine au 1/10 000^e (avec échelle graphique), support papier, représentation en couleur, orientation nord-est, mention « conforme au plan d'ensemble d'alignement approuvé le 9 avril 1890 ». La légende informe notamment sur les constructions afférentes à l'ordre colonial (1-50), les constructions en briques et en paillotes, les édifices publics et religieux, les réseaux viaire et hydrographique ainsi que les caractéristiques géographiques du site. Dimensions : 77 x 63 cm.

En 1924, le plan d'aménagement dessiné par Ernest Hébrard⁹⁷ ne semble pas prévoir un traitement particulier de la Dê La Thanh, en revanche, le maillage de voirie projeté reliant le centre aux espaces périphériques comprend une série de voies pénétrantes qui la franchissent. Ce nouveau réseau projeté couvre une bonne partie d'un territoire encore non urbanisé.

Dans cette dynamique, au cours de la période coloniale, le territoire urbanisé s'étend progressivement vers le sud de la ville annamite (initialement constituée de la citadelle et du quartier des trente-six rues), s'approchant toujours plus près de la digue La Thanh. Dans les années 40, la ville franchit la limite qu'elle formalisait jusqu'alors. C'est l'époque où des équipements lourds, dont le campus universitaire et l'hôpital René Robin, sont construits de part et d'autre de la route mandarine menant aux provinces du sud du pays. Sur ce site précis, les extensions urbaines procèdent plus de la mise en place d'équipements, points d'ancrage de nouveaux noyaux urbains qui continuent de marquer le paysage actuel, que du développement de "faubourgs" ou de l'annexion d'espaces villageois. Le plan d'aménagement dressé par Pineau⁹⁸ en 1943 intègre entièrement la digue La Thanh à la ville. Certains segments étant déjà traités comme boulevards, il prévoit de l'élargir sur l'ensemble de son tracé. Mais ici encore, les transformations prévues ne sont pas spécifiques à cette voie, elles participent de la création d'un nouveau maillage, au même titre que bon nombre d'autres voies en périphérie proche du centre ville. Les transformations projetées de la digue La Thanh résultent alors de son intégration par branchement dans le maillage des voies proposé par l'architecte.

Dès la fin de la guerre d'Indochine, des plans d'aménagement sont dessinés par les toutes jeunes institutions d'un gouvernement tout aussi jeune, avec une volonté affichée de faire d'Hanoi une ville socialiste et moderne.

Le plan d'aménagement réalisé avec l'assistance d'urbanistes venus d'Union Soviétique, « Hanoi General Plan of City up to Year 2000 » publié dans l'atlas d'Hanoi en 1984, envisage une série de boulevards périphériques projetés selon une logique concentrique autour du centre historique⁹⁹. La rue La Thanh est élargie, son tracé ponctuellement modifié (il passe au nord du parc Thu Le – devenu un parc zoologique - et non plus au sud) afin de constituer le premier de ces périphériques. Ce plan ne sera pas suivi, au contraire les orientations des schémas directeurs suivants confortent le tracé existant.

Le Plan de 1986, dressé par le service cartographique Vietnamiens, est à notre connaissance la dernière représentation de la ville avant l'ouverture économique Doi Moi et l'entrée de la capitale du Viêt-nam sur l'échiquier des métropoles mondiales. Il rend compte de l'état avant les reconfigurations architecturales et urbaines qui s'en suivirent. Il s'agit donc d'un document de référence pour l'étude des transformations contemporaines d'Hanoi. Sur ce plan, sont notamment dessinés les nombreux plans d'eau (lacs et canaux) qui s'égrainent le long de la rue sur digue. On les rencontre près du pont Cầu Gai, devant le village Thanh Cong, près du marché O Cho Dua, entre le village Kim Lien et le quartier de logements collectifs du même nom, en partie le long du boulevard Dai Co Viet. Ils sont les dernières traces de la rivière Kim Nguu qui longeait la digue. A cette date, bien que l'urbanisation ait largement dépassé la route sur digue La Thanh, celle-ci traverse un tissu urbain peu dense et hétérogène (alternance de villages, terres agricoles, zones inondables, lotissements...). Seul le tronçon situé entre le parc Lénine et la rue Trần Khát Chân, dessert des espaces plus densément urbanisés, là précisément où les premiers équipements coloniaux périurbains avaient été implantés, à proximité de l'ancienne route mandarine.

2. La Dê La Thanh à travers le schéma directeur

Si les schémas directeurs successifs ont proposé des orientations différentes, parfois contradictoires, notamment liées à l'identité des acteurs engagés dans la production des documents, l'aménagement et l'élargissement de la Dê La Thanh n'ont pas été remis en question. Il s'agit d'une des composantes récurrentes des projets (Pl. Dlt-b1).

97. Ernest Hébrard était Architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux, il fut le premier architecte en chef du service central d'Architecture et d'Urbanisme en Indochine en 1923.

98. Louis Georges Pineau était Architecte de première classe des travaux publics de l'Indochine de 1930 à 1945, directeur adjoint du service central d'Urbanisme et d'Architecture d'Hanoi en 1941 et 1942.

99. Dans cette configuration, le centre historique, largement étendu vers le nord, comprenait le Lac Tay.

Dans le dernier schéma directeur, dessin de la ville pour 2020, la Dê La Thanh est présentée comme un large boulevard urbain reliant le pont de papier sur la rivière Tô Lich à la digue du fleuve Rouge, partant du district Câu Giay, traversant les districts de Ba Dinh, de Dong Da et celui de Hai Ba Trung. Ce nouveau boulevard circulaire doit permettre une meilleure liaison entre les quartiers du centre et les districts suburbains où se jouent les enjeux de la ville actuelle. Un second atout de cette nouvelle voie est d'assurer une connexion directe avec la route de l'aéroport international.

Le bureau de l'Architecte en Chef d'Hanoi a produit une représentation du schéma directeur à l'horizon 2020 à l'échelle de chaque district. Celle-ci, bien que plus précise que le plan au 1/25000^{ème}, à l'échelle de la ville, reste un zoning des affectations fonctionnelles du sol qui s'apparente à un schéma d'intentions. Elle donne des directives et orientations pour le devenir du district, mais ne précise pas les projets : c'est l'exposition d'une image de la ville à venir.

L'aménagement du boulevard va être réalisé par phases. Le projet est en charge du ministère de la Construction. Les travaux sont réalisés par de grandes entreprises d'état ou internationales grâce à des financements au montage complexe regroupant les participations des collectivités locales, de l'Etat et de capitaux étrangers. Les Japonais participent activement aux investissements nécessaires à la réalisation des coûteux travaux d'infrastructure, en finançant (via des banques comme la JIBIC) la construction de ponts, de rues ou de quartiers de relogements destinés aux populations déplacées.

La résistance des collectivités locales a constitué un obstacle réel à la mise en œuvre de certains tronçons, ralentissant les travaux ou s'y opposant efficacement ; c'est encore le cas du segment où la digue longe les villages Kim Liên et Trung Tu. Les expropriations et indemnités octroyées, parfois sujettes à discussion avec les intéressés, alourdissent le poids financier de ces travaux. De ce fait, la planification de la réalisation du boulevard circulaire doit s'adapter pour ne pas créer de situation trop tendue avec les habitants. Cette flexibilité imposée s'additionne à celle nécessaire aux financements aléatoires.

L'ensemble de la digue, nommée Dê La Thanh sur les plans historiques d'Hanoi, connaît actuellement plusieurs dénominations : *Phô* (rue) Câu Giay, *Duong* (boulevard) La Thanh, Dê (digue) La Thanh, *Duong* Đào Duy Anh, *Duong* Dai Cô Việt, *Duong* Trần Khât Chàn, *Phô* Trần Khât Chàn.

Deuxième partie :

La réalisation du boulevard circulaire par tronçons

1. Premier tronçon : entrée ouest d'Hanoi

Ce tronçon, à l'extrémité ouest de la Dê La Thanh, part du pont Câu Giây¹⁰⁰ sur la rivière Tô Lich, et rejoint la patte d'oie qui sépare la Dê La Thanh de la rue Kim Ma. D'une longueur de 400m il est nommé rue *phô* Câu Giây. Il est scindé en deux parties, l'ancienne digue d'une largeur de 20m (10m de chaussée, 5m de trottoir de part et d'autre), et un nouveau boulevard d'une largeur de 50m en contrebas de la digue. La partie digue, 4m plus haute que le boulevard, est plantée de grands arbres.

Ce tronçon dessert de nombreux équipements installés sur de larges parcelles contrastant avec celles des quelques boutiques alignées le long de la rue à l'arrivée au carrefour Cau Giay et au pont du même nom. Les principaux équipements sont :

- le parc Thu Le, sur le côté nord de la Dê La Thanh. Il fut réaménagé en 1977 en parc d'agrément et en zoo. Bien s'il n'ait pas d'entrée sur la Dê La Thanh, quelques uns de ses bâtiments donnent sur elle, dont une salle de sport, un bar pluri-fonctionnel une pagode du même nom que le parc qui, située à l'ouest d'Hanoi, est dédiée à la divinité protectrice de l'Ouest ;
- l'université de transport et de communication, sur le côté sud. En soirée, au sortir des cours, l'affluence y est particulièrement forte. Cette université qui génère une activité commerciale spécifique est sur le plan de 1975 le seul équipement représenté sur ce tronçon ;
- un large terrain, côté sud, appartenant au ministère de la construction, divisé et distribué entre plusieurs instituts et sociétés patronnés par ce ministère : l'Institut des Métiers de la Ville, l'Institut national de planification urbaine et rurale, la compagnie de construction n°4.

Dans cette partie de la ville, le franchissement de la rivière Tô Lich est un nœud principal du réseau de voirie. Les anciennes cartes postales et récits présentent le « pont de papier » Cau Giay, sur la rivière comme une arrivée à Hanoi, dont pendant longtemps, il fut l'entrée ouest. Actuellement, ce carrefour connecte la Dê La Thanh au boulevard Cau Giay qui mène à l'autoroute de l'aéroport international, à la province Ha Tay, destination touristique attractive réputée pour ses nombreuses et riches pagodes, et aux voies qui, longeant la rivière, seront dans un proche avenir un nouveau périphérique autour d'Hanoi.

100. Appelé « pont de papier » durant la période de colonisation française. « *Câu* », pont ; « *Giây* », papier.

Transformations

Ce tronçon a été transformé en boulevard en 2002, devenant l'extrémité ouest de la voie circulaire prévue sur le schéma directeur pour l'ensemble de la Dê La Thanh. La voie a alors plus que triplé de largeur.

Une bonne partie des tronçons avait déjà été élargie sans que l'avancement des travaux soit poursuivi vers l'ouest. Ce premier tronçon a été réalisé en priorité à cause de sa situation au carrefour de Cau Giay et de l'importante circulation qu'il supporte. Les travaux de son élargissement se sont accompagnés de l'assainissement de la rivière To Lich, de la restauration du pont qui la franchit et de l'aménagement d'un très large rond point entre ce pont et ce premier tronçon.

La digue, haute de 4 mètres, n'a pas été arasée, mais le nouveau boulevard a été construit en contrebas, sur son côté sud.

L'ouverture du chantier pour la réalisation du nouveau boulevard a nécessité l'expropriation des terrains squattés par une série de boutiques et de constructions inopportunes ; un projet de relogement de la population déplacée fut monté et quelques immeubles de logements collectifs furent construits. La question du relogement des foyers déplacés se pose lors de l'ouverture de chaque nouveau chantier de voirie, ce d'autant plus que la nouvelle voie passe dans une zone densément construite.

La construction du nouveau boulevard a permis, ici, aux universités et grandes compagnies nationales de retrouver une représentativité sur la rue qu'elles avaient perdue du fait des constructions sauvages s'ouvrant sur la voie.

2. Deuxième tronçon : digue marchande

Ce tronçon relie la patte d'oie avec la rue Kim Ma et le carrefour avec les rues Lieu Giai et Nguyen Chi Thanh. D'une longueur de 750m, c'est un tronçon du Boulevard nommé (*Duong*) La Thanh ; il est à noter que sur le plan de 1997 ce tronçon possède encore son ancienne dénomination : boulevard Giang Vo. Il s'agit du seul tronçon qui ne soit pas rectiligne, admettant une courbe prononcée en son milieu qui bouscule quelque peu le parcellaire du front bâti. Il a une largeur de 17,5m en moyenne, avec une chaussée de 10m et des trottoirs irréguliers. Ce tronçon est une digue d'environ 5m de haut comme le tronçon précédent, planté d'arbres.

Le parcellaire du front bâti est ici très homogène, avec des parcelles oblongues, d'une largeur moyen de 4m, perpendiculaires à la voie, sauf pour celles que la voie en courbe ampute pour partie. Les métiers du bois y sont majoritaires et très homogènes, ce sont principalement des menuiseries et des boutiques de vente de meubles. Des activités de service sont présentes de loin en loin, également le long de la voie : petits restaurants ou bar, coiffeurs, cybercafé... Comme dans le quartier des trente six rues, les artisans menuisiers habitent sur leur lieu de travail.

Ce bâti sur rue masque invariablement un paysage urbain implanté en retrait et plus varié. De ce fait, des rues transversales, d'une largeur d'environ 5m, descendent de la digue pour desservir l'hôpital suédois pour enfants construit avant 1975, l'hôpital de gynécologie (construit avant 1975), l'institut de statistique, tous trois sur le côté sud.

Deux équipements échappent à cette règle et sont directement accessibles depuis la rue :

- le quartier diplomatique russe, également côté sud, construit sur une large parcelle clôturée d'un haut mur. L'ambassade Russe était encore il y a peu de temps la mission diplomatique la plus active d'Hanoi. Ce quartier procure toujours logements et équipements à un personnel qui demeure relativement important ;

- la « V Tower », côté nord, qui abrite des bureaux, des appartements et, au rez-de-chaussée, un supermarché et un restaurant. Financée par les japonais, elle a été construite en 1998. L'accès aux bureaux et aux appartements se fait par l'entrée principale, à la patte d'oie, mais l'accès aux supermarché, restaurant et parking, est sur la Dê La Thanh.

Sur ce tronçon aucune signalisation n'oriente le passant, que se soit pour se rendre aux équipements proches de la rue ou vers une quelconque direction alentour, aucun marquage au sol n'ordonne la circulation sauf un feu à son extrémité qui permet de gérer le flux des véhicules motorisés dont les motocyclettes font le plus gros.

La nouvelle voie débouche sur un carrefour récent où aboutissent trois rues : la Lieu Giai prolongée au nord par la Cong Vi et au sud par la Nguyen Chi Thanh. Sa partie nord fut aménagée en 1993, elle permet d'accéder aux ambassades d'Australie et du Japon (toutes deux récemment construites), à l'école internationale et au complexe DAEHA qui compte un hôtel, un centre de conférences, des appartements et des bureaux. Ce complexe de trois bâtiments est dû à l'investisseur sud coréen DAEWOO. Il fut le premier de ce type construit à Hanoi au début des années 90. Son prolongement au sud, devant le lac Ngoc Khanh, fut réalisé entre 1995 et 1997. Une promenade publique fut simultanément créée autour de celui-ci, elle longe un lac dont les rives ont été colonisées par les extensions progressives des maisons le bordant. Cet aménagement public a incité de nombreux riverains à investir à leur tour pour ouvrir restaurants et cafés qui profitent de la proximité du lac pour valoriser de grandes terrasses paisibles et fraîches. La promenade autour du lac est aussi accessible depuis la Dê La Thanh par une voie transversale, côté nord. La Cong Vi, prolongement au nord de la rue Lieu Giai, a été achevée en novembre 2003 pour accéder à un stade nouvellement construit pour les 22^e Seagames. La rue Nguyen Chi Thanh, quant à elle, part vers le sud-ouest et passant la rivière Tô Lich, devient une radiale croisant les périphériques existant ou à venir. Cette rue, elle même élargie en 2000, accueille plusieurs universités et écoles et attire de nouveaux investissements, comme en témoignent les deux grands chantiers de tours de plus de quinze étages.

Sur le plan de 1969, seul un grand lac longe la digue côté sud, aucun bâtiment n'est encore construit ici. Du côté nord, les édifices représentés sont rares et épars. A cette date, le plan fait état dans cette partie de la ville encore très peu urbanisée, de la présence de larges étendues aquatiques.

Transformations

Ce tronçon a été élargi et planté au début du XIX^e siècle, mais il n'est pas encore devenu le boulevard circulaire qu'il devrait être selon le schéma directeur.

Le caractère très passant de la route-digue a naturellement favorisé l'installation de nombreux commerces et activités sur ses rives. Progressivement les constructions ont créé un front bâti en continu et aligné. Une rue marchande s'est constituée et affirmée au rythme de la construction, maison par maison, de ses côtés ; elle ne doit son existence et sa permanence qu'à la volonté, privée et individuelle, de chaque nouveau commerçant résidant qui s'installe le long de la voie. Ainsi, ces pratiques habitantes, plus encore que de s'impliquer dans une production architecturale, participent au dynamisme urbain d'Hanoi ; elles soulèvent la question de l'urbanisation le long des digues et la nécessité d'un modèle d'urbanisation pour cette situation singulière.

Des villages existaient déjà le long de la digue, mais leur implantation était en contrebas. La digue étant une protection pour la ville, contre d'éventuels ennemis et en même temps contre les inondations régulières du delta, les villages étaient principalement du côté intérieur, ils bénéficiaient ainsi de l'avantage de la digue. Cette digue étant relativement haute, des cheminements pas toujours carrossables les relient à la petite voie sur la digue et ainsi au réseau régional de communication. L'urbanisation atteint désormais le niveau haut de la digue. Seules les ruelles de dessertes de chaque côté de celle-ci nous laissent entrevoir sa hauteur. Au niveau supérieur les boutiques et ateliers construits sur ses bords ouvrent sur celle-ci, le niveau inférieur donne sur les terrains privés à son pied. L'opportunité économique que procure la rue nouvellement créée et les caractéristiques particulières de la digue ont fait émerger un nouveau type de maison à deux niveaux, l'un élevé s'ouvrant sur un espace public et marchand en rez-de-chaussée, l'autre en contrebas s'ouvrant en rez-de-jardin ou de cour sur un espace privatif ou semi-privé.

L'urbanisation non contrôlée suscitée par la proximité de la digue a sans doute suivi le mode traditionnel et historique de formation du tissu urbain que nous connaissons dans le quartier des trente six rues. Sur la base d'un réseau de voirie existant, les maisons-ateliers-boutiques sont d'abord construites en des lieux stratégiques favorables au développement commercial (carrefour, proximité de marchés et autres points de passage). Puis ces microstructures urbaines ainsi créées s'étendent le long des voies qui les reliant les unes aux autres forment une rue marchande entièrement bâtie de maisons aux façades étroites construites en continu ; ces maisons s'agrandissent ensuite sur leur

arrière et forment des compartiments tubes *nhà ống*¹⁰¹, succession de bâtiments et de cours intérieurs, mêlant activités commerciales ou artisanales et habitations ; enfin ce tissu encore de hauteur modeste (un ou deux niveaux) se verticalise, se densifie, comble les espaces non-bâtis.

3. Troisième tronçon : support d'équipement

Ce tronçon part du carrefour avec la rue Lieu Giai et Nguyen Chi Thanh et rejoint celui avec l'avenue Giang Vo et la rue Lang Ha. Il fait parti du boulevard encore appelé Giang Vo en 1997 et qui se nomme actuellement boulevard La Thanh. Sur ce tronçon de 900m de long, la hauteur de la digue est en moyenne plus basse. Et si elle semble disparaître à la vue du passant, certains bâtiments en retrait de la voie la font clairement apparaître de nouveau. La largeur de la chaussée est ici de 7,5m et celle des trottoirs n'est pas régulière, faisant varier l'emprise de la rue de 14 à 17m. L'alignement d'arbres est lui aussi variable, parfois discontinu, régulier parfois d'un côté, parfois de l'autre.

Ici encore une fois, le front bâti, homogène et constitué d'ateliers et de boutiques, cache un tissu beaucoup moins homogène. Ce front sur rue est très semblable à celui du tronçon précédent, avec principalement des activités liées aux métiers du bois. Il est constitué de constructions de largeur sensiblement équivalente, mais dont la facture est diversifiée, parfois maisonnettes faites de brique et de broc, parfois maisons de plusieurs niveaux affichant une certaine aisance. La Dê La Thanh dessert ou traverse des structures urbaines, souvent cachées derrière le front de constructions hétéroclite que nous venons d'évoquer :

La télévision nationale du Viêt-nam (VTV), côté nord. Cet équipement a deux entrées sur la Dê La Thanh. Sur le plan au 1/10000^e de 1987, les bâtiments de la télévision sont représentés dans un enclos les séparant de leur voisinage qui à cette date est essentiellement constitué de lacs et de terres encore agricoles. Les entrées de cet enclos sont 200 m en retrait par rapport à la digue, cette bande est maintenant entièrement bâtie.

Le quartier de logements collectifs, KTT Thanh Cong, côté sud. Ce KTT fut construit entre 1981 et 1984 conformément aux modèles soviétiques en vigueur à cette époque. Le plan est une composition orthogonale de barres de logements de cinq niveaux et d'équipements d'accompagnement : école, crèche, mairie de quartier, poste, centre de soins et marché. Trois rues permettent l'accès depuis la Dê La Thanh, deux sont des voies traversantes qui connectent le quartier à d'autres artères du réseau principal. La troisième est une voie intérieure au quartier. L'orientation de la trame orthogonale du KTT n'est pas parallèle à celle de la Dê La Thanh, ainsi, un quartier, constitué d'ateliers et de boutiques, a spontanément trouvé sa place dans le triangle formé par ce décalage d'orientation.

La compagnie de construction N°1, côté sud, est un bâtiment de sept niveaux construit vers le milieu des années 90. Cette compagnie dépend du ministère de la construction. Elle est en retrait par rapport à la Dê La Thanh, une voie de desserte permet d'y accéder en descendant de la digue. Un service de parking surveillé pour les voitures est organisé entre la pente et la contre-allée qui passe devant l'hôtel et la compagnie.

L'hôtel international Héritage, côté sud. Aligné avec la compagnie de construction, l'hôtel est un bâtiment de cinq niveaux, également en retrait de la digue. Il fut aussi construit dans le milieu des années 90.

Le village Thanh Cong, côté sud. Même si sa structure ne diffère pas d'un village traditionnel, Thanh Cong n'est pas très ancien. Il n'apparaît pas encore sur le plan de 1873, mais seulement sur celui de 1911. Sur le plan au 1/2000^e de 1984 un long lac s'étire entre le village et la digue, résiduel c'est un témoin de l'ancienne rivière Kim Nguu. Ce village a une porte traditionnelle qui annonce son entrée depuis la Dê La Thanh.

101. *Nhà* en Vietnamien signifie maison et le mot *ống* désigne le tube de bambou dont les éléments cylindriques et creux sont reliés par des nœuds cloisonnant, leur structure évoque ainsi en quelque sorte une suite de compartiments fortement reliés entre eux. Le terme *nhà ống* désigne donc les maisons compartiments, alignées en mitoyenneté et constituées d'une succession de bâtiments et de cours intérieurs. Le bâtiment ouvert sur la rue, de très faible largeur, est généralement dévolu au commerce ; le second est, selon les besoins, un entrepôt ou un atelier ; les suivants s'il y en a servent aussi d'entrepôt ; la dernière cour isole l'ensemble de la cuisine et des latrines ; l'étage est partagé entre le logement et les entrepôts.

Le village Giang Vo, côté nord. Il est déjà présent sur le plan de 1873, bien qu'il soit encore loin de la zone alors urbanisée que constituent la citadelle et son quartier marchand. Dans ce village comme dans celui de Thanh Cong, l'urbanisation a rattrapé la rue au niveau haut de la digue, alors qu'il s'organisait traditionnellement en contrebas de celle-ci. Ici, aucune porte ne rappelle l'entrée principale du village. Giang Vo signifie « Camps d'entraînement militaire » ou encore « esplanade des Arts Militaires », ce nom apparaît sur les plans les plus anciens d'Hanoi, tel celui de 1490, où les sites ne sont pas dessinés mais indiqués d'un idéogramme « Esplanade de Giang Vo » pour ce quartier. La formation du village du même nom doit sans doute suivre celle de ce camp militaire.

Ces deux villages ont gardé une structure serrée faite d'un réseau complexe de rues et ruelles étroites, les *Ngo*, qui débouchent sur la Dê La Thanh en de nombreux points à peine visibles malgré leur indication par un panneau entre deux maisons. Deux rues, Nguyen Hong et Thanh Cong, au sud de la Dê La Thanh, sont bitumées et contrastent avec les *Ngo* dont le revêtement n'est pas homogène. La première longe le canal Phu Nu, rejoint le lac Thanh Cong et la rue Huynh Thuc Khang. Elle sépare le KTT Thanh Cong d'une zone qui regroupe universités et instituts scientifiques. La seconde fait partie du KTT, passe devant le marché, la mairie de quartier et la poste, puis tourne vers l'est et débouche sur la rue Lang Ha.

Des feux de circulation aux extrémités du tronçon sont les seules installations qui tentent de réguler un peu le trafic. Le carrefour à l'est de la Dê La Thanh croise un axe des plus dynamiques. Au nord le boulevard Giang Vo, en direction du centre de la ville, il dessert principalement le parc des expositions, le KTT de Giang Vo, le ministère de la santé publique et l'hôtel Horizon. Au sud, la rue Lang Ha se dirige vers la rivière Tô Lich qu'elle va prochainement enjamber par un nouveau pont en construction. Elle deviendra prochainement une voie radiale, maillant ainsi les boulevards circulaires.

Point d'histoire

Loin des quartiers habités par les Français, dans le village de Giang Vo, une église nous rappelle que le christianisme s'était répandu dans la population vietnamienne à moins qu'elle n'ait été édifiée à la mémoire de Francis Garnier. Son emplacement correspond à l'endroit où il fut tué le 21 décembre 1873. Le récit de la pourchasse des Pavillons Noirs¹⁰², pirates chinois, qui menaçaient la citadelle, parle de l'accrochage le long de la digue, au cours duquel Francis Garnier perdit la vie. On érigea un monument à cet emplacement. Il est représenté sur plusieurs plans dressés du temps des Français et mentionné « monument à Francis Garnier ». C'est le cas comme par exemple sur le plan de 1911. La question de la sauvegarde de ce patrimoine est ouverte.

Mode d'urbanisation de la digue devenant marchande

Le caractère très passant de la route-digue a naturellement favorisé l'installation de nombreux commerces et activités le long de celle-ci. Progressivement, petit à petit, les constructions ont créé en continu un front bâti aligné. La rue marchande apparue et affirmée au rythme de la construction maison par maison de ces rives, ne doit son existence qu'à la volonté, privée et individuelle, de chaque nouvel habitant et commerçant qui s'installe le long de la voie. Ainsi ces pratiques habitantes, plus encore que de s'impliquer dans une production architecturale, participent au dynamisme urbain d'Hanoi ; elles soulèvent la question des implantations le long des digues et la nécessité d'un modèle d'urbanisation pour cette situation singulière. Des villages existaient déjà le long de la digue, mais se localisaient en contrebas de celle-ci. La digue étant une protection pour la ville – contre d'éventuels ennemis et en même temps contre les inondations régulières du delta – les villages situés principalement du côté intérieur, en bénéficiaient aussi. Cette digue étant relativement haute, des chemins les relient à la petite voie sur la digue et ainsi au réseau régional de communication. L'urbanisation actuelle atteint désormais le niveau haut de la digue dont seules les ruelles de dessertes de chaque côté de celle-ci nous laissent entrevoir la hauteur. Au niveau supérieur les boutiques et ateliers construits en bordure de la route-digue ouvrent sur celle-ci et au niveau inférieur, ils donnent sur les terrains privés en contrebas. L'opportunité économique que procure la rue nouvellement créée et les caractéristiques particulières de la digue ont fait émerger un nouveau type de maison à deux niveaux, l'un élevé

102. *Un siècle d'épopée en Indochine* par Guy Chastel, pages 181-184.

s'ouvrant sur un espace public et marchand en rez-de-chaussée, l'autre s'ouvrant en rez-de-jardin ou de cour sur un espace privatif ou semi-privé.

L'urbanisation non contrôlée suscitée par la proximité de la digue a sans doute suivi le mode traditionnel et historique de formation du tissu urbain que nous connaissons dans le quartier des trente six rues. Sur la base d'un réseau de voirie existant, les maisons-ateliers-boutiques sont d'abord construites en des lieux stratégiques favorables au développement commercial (carrefour, proximité de marchés et autres points de passage), puis ces microstructures urbaines ainsi créées s'étendent le long des voies qui les relient les unes aux autres, forment une rue marchande entièrement bâtie de maisons aux façades étroites construites en continu. Ces maisons sont ensuite agrandies d'extensions sur leur arrière et forment des compartiments-tubes *nhà ống*¹⁰³, succession de bâtiments et de cours intérieurs, mêlant activités commerciales ou artisanales et habitations. Enfin ce tissu encore de hauteur modeste (un ou deux niveaux) se verticalise, se densifie, comble les espaces non-bâties

Transformations

Depuis son élargissement pour en faire une voie praticable durant la colonisation, ce tronçon n'a pas eu de modification majeure. Les travaux qui le transformeront en une section du boulevard circulaire sont prévus pour 2010. Il aura alors une largeur de 50m avec deux fois deux voies de 3,5m pour les voitures et motos et deux fois deux contre-allées de 2,5m pour les piétons et vélo.

4. Quatrième tronçon : support d'activités

Ce tronçon prolonge le précédent et rejoint le carrefour avec la rue Ton Duc Thang. Il s'agit du dernier tronçon à porter le nom de boulevard La Thanh. Long de 1050m, il a comme le précédent, une largeur de chaussée fixe de 7,5m, et une emprise totale variable, entre 11 et 16m, selon la forme des trottoirs qui sont ici particulièrement irréguliers. Leur traitement étant laissé aux soins des riverains, il peut varier d'un perron à l'autre. L'alignement d'arbres peu ou pas entretenu est maintenant discontinu. La voûte végétale telle qu'elle devait être sur l'ensemble du boulevard La Thanh n'existe que sur le second tronçon. L'état du revêtement de la chaussée est aussi en très mauvais état. Il est manifeste que peu d'investissements, privés ou publics, sont engagés sur ce tronçon.

Les voies transversales font apparaître la différence de niveau, variable entre la digue et les terrains de part et d'autre de celle-ci. Cette hauteur est parfois si importante d'il faut une contre-allée pour descendre. La rue Nguyen Phuc utilise ce procédé avant de bifurquer vers l'intérieur de l'îlot pour rejoindre le lac Dong Da.

Le bâti en front sur rue est ici plus disparate qu'ailleurs le long de la *Dê La Thanh*. L'activité principale étant le travail de l'acier, les ateliers de métallurgie s'ouvrent largement, s'appropriant les trottoirs, parfois même une partie de la chaussée lorsqu'il s'agit de transporter la matière première ou usinée. Ces ateliers sont des entreprises privées, familiales. Les propriétaires logent souvent sur la parcelle, en arrière de leur lieu de travail. Cette activité lucrative leur permet de se construire des maisons d'habitation hautes, décorées et souvent colorées qui contrastent avec la noirceur des hangars industriels d'un niveau, derrière lesquels ils ont été édifiés. De façon générale, l'urbanisation du côté sud est moins structurée, plus hétérogène et due aux micro-investissements privés des riverains, alors que le côté nord est construit de bâtiments plus hauts, plus officiels, plus durables.

La *Dê La Thanh* dessert sur ce long tronçon des équipements d'importance variée. Certains sont construits sur de grandes parcelles qui forment une sorte d'enclos et l'accès s'en fait par une ruelle qui descend de la digue. Ces parcelles se situent toutes sur le côté nord, il s'agit de l'université de la culture et de celle des arts industriels, ainsi que du conservatoire d'Hanoi, tous présents sur le plan de 1975.

103. *Nhà* en Vietnamien signifie maison et le mot *ống* désigne le tube de bambou dont les éléments cylindriques et creux sont reliés par des nœuds cloisonnant, leur structure évoque ainsi en quelque sorte une suite de compartiments fortement reliés entre eux. Le terme *nhà ống* désigne donc les maisons compartiments, alignées en mitoyenneté et constituées d'une succession de bâtiments et de cours intérieurs. Le bâtiment ouvert sur la rue, de très faible largeur, est généralement dévolu au commerce ; le second est, selon les besoins, un entrepôt ou un atelier ; les suivants s'il y en a servent aussi d'entrepôt ; la dernière cour isole l'ensemble de la cuisine et des latrines ; l'étage est partagé entre le logement et les entrepôts.

D'autres équipements plus modestes, comme un commissariat de police ou une école de quartier, sont intégrés au tissu urbain environnant. D'autres encore, bien que modestes également, sont des équipements à l'échelle de la ville : l'institut d'enquêtes sur le trafic urbain, l'institut de pharmacie d'Hanoi, tout deux sur le côté nord de la voie. Côté sud, deux terrains appartenant à la municipalité sont dégagés, l'un est utilisé comme entrepôt des services municipaux, l'autre est un terrain vague. Deux marchés couverts sont construits aux extrémités de ce tronçon côté sud, le marché Thanh Cong à l'ouest et le marché Dua à l'est. Ils sont de taille moyenne et fréquentés principalement par la population environnante.

Un petit ensemble de logements collectifs construit en 1976 compte quatre barres de deux niveaux, il témoigne des expériences qui accompagnèrent le programme de KTT de la première couronne d'urbanisation. A cette date, ce petit ensemble était seul, en contrebas de la digue, entouré de terrains agricoles ou aquatique. L'accès s'en fait par des emmarchements qui, depuis la digue, se prolongent par une ruelle avant d'arriver aux pieds des immeubles.

Un canal traverse ce tronçon en son milieu. Il relie deux lacs, draine cette partie de la ville et se divise en deux branches, l'une débouche dans la rivière Sen et l'autre dans la To Lich. Une rue le longe et dessert au sud un nouveau lotissement construit sur d'anciens lacs remblayés autour du lac Dong Da. À la fin de l'année 2002, des travaux ont été effectués afin de réaménager le carrefour entre cette rue, la digue et le canal. La partie du canal au nord de la Dê La Thanh a été couverte à l'occasion de ces travaux. La partie sud, selon un panneau sur le site, devrait faire l'objet de travaux de nettoyage lorsque la rue le longeant sera agrandie. Avec le lac Dong Da, il restera alors un élément paysager de ce quartier.

Le tronçon se termine sur le carrefour avec une voie qui, une fois la rivière To Lich enjambée, part vers le sud-ouest et Hoa Binh. Cette rue ancienne est un axe de circulation très fréquenté et urbanisé de longue date. La forte densité du bâti et sa place dans le réseau principal de voirie ont freiné les investissements importants. Ainsi, une seule tour de plus de quinze étages est actuellement en chantier ici, alors que les autres axes de ce type (Lang Ha, Nguyen Chi Thanh) sont le lieu de nombreux projets de construction.

Le carrefour O Cho Dua est une ancienne porte de l'enceinte extérieure d'Hanoi. Cette porte est donc dessinée sur les anciennes représentations de la ville, le plan de 1873 en dit deux mots dans sa légende. On y apprend que le marché des cocos était installé à cette porte et lui donna son nom. Ce plan légende aussi la pagode de Kien Son dédié à Chu Dieu (moineau rouge) gardien des régions du ciel. Avant de porter ce nom, la porte était nommée porte du roi, cette mention apparaît souvent sur plusieurs plans anciens de la période coloniale.

Transformations

Ce tronçon est exactement dans la même situation que le précédent par rapport au projet global de boulevard circulaire.

5. Cinquième tronçon : la digue

Ce cinquième tronçon prolonge le précédent jusqu'au boulevard Dao Duy Anh, à partir duquel la Dê La Thanh descend et la digue disparaît. C'est le seul tronçon qui soit encore appelé "Dê" La Thanh et possède la configuration la plus ancienne, c'est-à-dire une voie sur digue, d'une largeur moyenne de 2,5m. Cette voie ne permet pas la circulation automobile sur ce tronçon, long de 1200m. Même celle d'une motocyclette est difficile, surtout à double sens, et chaque dépassement devient périlleux.

Le maintien de cette situation en discontinuité avec l'évolution générale de l'axe La Thanh à une double explication. En partie due à la résistance des habitants d'un village qui a gardé son organisation coutumière, cette résistance fut largement favorisée par le contexte historique et spatial de ce tronçon. Entre Cau Giay et ce tronçon, la Dê La Thanh fut transformée en route praticable à l'époque coloniale. La digue devint alors la voie principale et stratégique pour se rendre à l'Ouest, vers Son Tay, ville moyenne dont la citadelle abritait une garnison de pirates, les pavillons noirs. A son arrivée à Hanoi, cette route ne passait pas par le cinquième tronçon, mais empruntait l'actuelle rue Kham Thien. Cet itinéraire était plus direct pour rejoindre le centre de la ville coloniale qui n'atteignait pas encore la limite sud qu'était la Dê La Thanh. L'évolution de ces deux rues est lisible à travers la

cartographie d'Hanoi entre 1873 et 1992. En 1873, la Kham Thien n'est pas dessinée plus large qu'un chemin de rizières, tandis que la *Dê La Thanh*, est l'enceinte de la ville, représentée comme telle elle est différenciée des autres voies, avec des portes le long de son tracé. Cette situation est identique jusqu'en 1911 où les deux voies sont représentées de façon équivalente ; la *Dê La Thanh* a perdu son statut d'enceinte et porte sur la partie Ouest de son tracé la mention "digue transformée en boulevard", boulevard qui quitte la *Dê La Thanh* pour passer sur la Kham Thien et rejoindre la ville coloniale au niveau de la gare. Le plan de G. Pineau dresse un état des lieux en 1943 et représente la *Dê La Thanh* plus étroite que la Kham Thien urbanisée sur ses deux côtés. Quant à la digue, elle n'a pas beaucoup évolué, des villages s'accrochent à ses pentes, mais aucune structure urbaine n'est visible. Cette situation perdure jusqu'à ce jour, bien que cette zone soit entièrement urbanisée. Les événements de l'histoire troublée d'Hanoi font état de l'importance stratégique de ce passage par la rue Kham Thien durant la guerre. Un monument invite à se souvenir des 215 civils morts lors du bombardement de cette rue par les États-Uniens le 26 décembre 1972. Sur le plan de 1992, les deux rues restent très différenciées, la *Dê La Thanh* (tronçon 5) étant toujours étroite et porteuse d'une architecture plutôt modeste et basse ; la Kham Thien, plus large est intégrée au réseau de voirie principale d'Hanoi. Elle est bordée d'une architecture empreinte des marqueurs de l'urbanité, avec des petits équipements, des compartiments...

Sur une première partie d'environ 100 m, la voie, plus large, accueille quotidiennement un marché à ciel ouvert. Ce marché, composé de vendeurs ambulants provisoirement installés, complique la circulation déjà difficile. Le reste de la voie est très visiblement une digue où les maisons ont un corps de bâtiment au niveau haut et une partie en contrebas. Les maisons du village Trung Tu que la digue traverse étaient traditionnellement construites au pied de celle-ci afin d'en préserver et d'en contrôler l'état. Ayant perdu son rôle de protection et de gestion des inondations, la digue s'est petit à petit urbanisée par adjonction de nouvelles constructions sur ses pentes et ouvrant sur son sommet. À son extrémité, une patte d'oie sépare la rue, une partie va vers l'ancien village Kim Lien, passant devant son Dinh, l'autre descend vers la droite et rejoint le boulevard Dao Duy. Un autre marché non bâti se tient quotidiennement dans la Ngo Cho Kham Thien (ruelle du marché Kham Thien) transversale à la digue et qui s'élargit avant de la croiser, permettant ainsi l'installation d'étals. Ce marché s'étend jusqu'à la pagode Trung Tu sur la *Dê La Thanh*.

Ce tronçon ne dessert aucun équipement ou élément urbain d'importance. Les plus proches de la voie sont le KTT Trung Tu et les casernements militaires sur le côté sud de la digue, mais l'accès depuis celle-ci, bien que possible, est particulièrement compliqué, passant à travers les ruelles étroites, en chicane, d'un quartier résultant de la densification du village de Trung Tu. Cependant, quelques équipements de proximité sont accessibles depuis la *Dê La Thanh*, entre autres une mairie de quartier et un poste de police. Le bâti sur la digue est majoritairement bas, de fortune et utile. Il s'oppose dans sa forme et sa disposition à celui qui s'élève en arrière qui, lui, provient de l'évolution typologique des modèles villageois. Hormis la pagode Trung Tu, aucun bâtiment en front bâti n'a, sur ce tronçon, de valeur architecturale particulière.

Transformations

Le projet de percée d'un boulevard à la place de la digue est encore à l'étude pour ce tronçon, mais le début du chantier est programmé pour l'année en cours (2004). Une partie de la population à exproprier a déjà touché les indemnités prévues pour la perte de ses terrains. Comme les autres tronçons de l'axe *La Thanh* déjà élargie, la future voie aura 50m de large, 1 200 familles seront déplacées pour la réalisation de ces travaux, ce qui représente environ 7 200 personnes. La municipalité a proposé aux foyers d'être relogés dans un Khu Do Thi situé dans la grande banlieue sud. Ces familles résistent, jugent leur nouveau logement trop loin de leur habitation d'origine et du centre ville. La municipalité devrait acquérir une bande de terrain d'une largeur de 50 m de chaque côté de la nouvelle voie pour construire des immeubles de logements s'élevant sur 5 à 15 niveaux. Cette opération sera une sorte de Khu Do Thi adapté à l'urbanisation d'une voie urbaine. Le contre-exemple à éviter étant la rue Tran Khat Chan (le 8^{ème} tronçon du boulevard circulaire étudié)

6. Sixième tronçon : trois voies parallèles

La digue ici n'existe plus et ce tronçon, d'une longueur de 650 m, se compose de trois voies parallèles :

La rue Kim Hoa, large de 4,5 m, est la voie structurante du village Kim Lien organisé à l'intérieur du casier hydraulique " urbain " formé par la digue. Ce village, entièrement intégré à la ville, a gardé sa forme linéaire et son parcellaire étroit. Sur les plans anciens, il apparaît traditionnellement situé en contrebas et le long de la digue. Très étroite et donc interdite à la circulation automobile, la rue reste la plus achalandée et fréquentée de l'ancien village, son caractère marchand se renforce d'un marché matinal et quotidien très attractif bien qu'informel.

Le nouveau boulevard Kim Lien, large de 50 m, avec 35 m de chaussée et 15 m de trottoir, fut réalisé entre 1996 et 1997.

Le boulevard Dao Duy Anh, large de 16 m dont 6 de trottoir, fut ouvert dans les années 60, en même temps que la construction du KTT Kim Lien. Il reliait ce quartier à l'actuelle rue Le Duan, axe nord/sud d'Hanoi.

Le plan de 1986, dressé par le service cartographique vietnamien, montre encore la digue flanquée d'un lac allongé qui sépare son talus septentrional du village Kim Lien. La digue et son lac ont laissé leur place au boulevard Kim Lien, offrant une nouvelle façade au village.

Comme pour le 1^{er} tronçon, la circulation n'a pas encore sa configuration définitive. Le boulevard circulaire étant en pointillés, la circulation s'adapte provisoirement en utilisant les anciennes voies dans un sens et les nouveaux tronçons dans l'autre.

L'ancienne rue structurante du village Kim Lien forme un coude autour du Dinh. Cet édifice du XVI^{ème} Siècle a été rénové en 1999. Il fut construit sur une surélévation de terre située à une centaine de mètres de la digue. Il est aussi dédié au prince Cao Son ; ce prince étant une des quatre divinités protectrices des points cardinaux de la ville, ce Dinh tient la place symbolique du sud pour Hanoi (avec Tran Vu pour le nord, Bach Ma pour l'est et Linh Lang pour l'ouest)¹⁰⁴.

De nombreuses ruelles (Ngo) partent de chaque côté de la rue, celles qui se dirigent vers le sud rejoignent le nouveau boulevard. Le secteur du village entre la rue et le boulevard s'est particulièrement modifié depuis son ouverture : reconstruites sur elles-mêmes, les maisons ont été rehaussées d'un ou de plusieurs étages. Le côté sud du boulevard Kim Lien dessert des équipements publics et des bâtiments érigés grâce à des investissements privés comme le siège vietnamien de la société japonaise Toyota et l'hôtel internationale Kim Lien.

Transformations

Le KTT de Kim Liên, installé entre 1965 et 1975 sur une quarantaine d'hectares gagnés sur la rizière, fut la première opération de construction en éléments préfabriqués à Hanoi. Avec un aménagement largement influencé de l'urbanisme soviétique, il est organisé autour d'un lac, d'un marché et d'autres équipements publics. Ainsi, le quartier possédait initialement une certaine autonomie fortement amoindrie par sa progressive intégration à la ville. Prévu pour une famille de fonctionnaire ou d'ouvrier d'État, certains appartements ont dû être partagés pour accueillir deux familles. Dans ce quartier, très tôt des problèmes de gestion sont apparus à cause de la promiscuité et du manque d'entretien. Un projet de réarrangement du quartier B de Kim Lien est en cours de réalisation. Six nouveaux bâtiments, de 12 à 22 étages, prendront la place de quatre barres de logements. Le chantier des deux premiers a débuté en 2002. La physionomie du quartier changera totalement, passant de volumes ne dépassant pas cinq niveaux à des tours de plus de vingt étages.

Le Quartier voisin de KTT Trung Tu connaît aussi une restructuration, mais d'une nature et d'une mise en œuvre radicalement différente. Les bâtiments, comme ceux du KTT Kim Liên, ont été progressivement augmentés de constructions fixées en vannes au Rez-de-chaussée et aux étages, lors des premières années du Doi Moi. Ces appropriations sont dues au manque de place dans des appartements surpeuplés et à l'impossibilité pour les habitants de déménager dans un contexte où la production de logements était quasi nulle. Les habitants ont donc rentabilisé leur espace disponible et

104. *Le Dinh, maison communale du Viêt-nam* par Hà Van Tan et Nguyen Van Ku ; première édition en 1998, pages 152-155.

tenté par tous les moyens de gagner quelques mètres carrés habitables. Un projet de la Compagnie de Consultant et de Conception de la Construction d'Hanoi (CDCC) doit détruire ces excroissances individuelles et illégales pour coller une extension au bâtiment en épaississant la barre de logements. Ainsi, chaque foyer bénéficiera de plus de surface habitable et restera dans son appartement.

Hormis ces deux projets de grande envergure dans ce secteur, il existe d'autres interventions liées à l'ouverture du nouveau boulevard Kim Lien. Il s'agit de :

- la création d'espaces publics situés sur la bande de 35 m d'emprise entre les boulevards Dao Duy Anh et Kim Lien. Notamment le square autour de la fontaine (2001) et l'aménagement d'un petit parc public (2003) dessinés et réalisés par la compagnie *Viet-Nam national consultant corporation for industrial and urban construction* du Ministère de la Construction.

- la création d'un nouveau front bâti du village Kim Lien du côté du boulevard, pour le moment encore en pointillés. Auparavant essentiellement orientées vers l'intérieur (sur la rue Kim Hoa), certaines maisons se sont retournées côté boulevard. Ces mini-projets sont financés et mis en œuvre par les habitants sur des fonds privés. Il s'agit pour la plupart de mini-hôtel qui gagnent à avoir une enseigne visible depuis un lieu de passage.

- le dynamisme foncier se manifeste par la surélévation du front de la rue Kim Hoa. Grâce aux investissements privés des riverains, les chantiers de reconstruction et de rénovation se multiplient le long de la rue du village urbain.

- le changement d'échelle des réalisations récentes ou en cours ; comme les bureaux de *Toyota-Hanoi* et la nouvelle tour de 17 étages en chantier, tous deux construits sur le boulevard Dao Duy Anh proche du carrefour avec la rue Le Duan ;

ou encore comme le projet de bâtiment administratif de 13 étages prévu entre des boulevard Kim Lien et Dao Duy Anh.

La restauration du Dinh Kim Lien et la mise en valeur de ce patrimoine. Le Dinh, dont l'architecture a été rénové en 2001, est intégré dans le projet d'aménagement de la rive nord du nouveau boulevard. Un dégagement est prévu devant le *Dinh* créant un parvis et offrant une nouvelle représentativité de ce *Dinh* qui possède une réelle valeur historique et cosmologique pour la ville.

De la conservation du patrimoine à la mise en œuvre de nouveaux bâtiments de type internationaux, des projets aux lourds financements complexes et souvent étrangers aux petits investissements privés et familiaux en passant par les commandes publiques, la diversité des projets et leur coexistence sur un même site, illustrent remarquablement la nouvelle dynamique de production urbaine et architecturale que la ville d'Hanoi opère sur elle-même (HN-09).

7. Septième tronçon : boulevard de la ville socialiste

Ce tronçon nommé boulevard Dai Co Viet a 50 m d'emprise dont 10 de trottoir et une longueur de 1 050 m. La *Dé La Thanh* pris ce nom après les premiers travaux d'élargissement réalisés dans les années 50, peu de temps après l'obtention de l'indépendance. Ce fut, avec l'aménagement de la digue de la jeunesse et de la place Ba Dinh, les premières interventions urbaines de la toute nouvelle République Socialiste du Viêt-nam.

Le boulevard est composé de quatre voies séparées par des terre-pleins : deux aux extrémités, réservées aux vélos ; deux au centre, pour les motos et voitures. Les trottoirs, larges de 5 mètres, permettent la circulation des piétons et des marchands ambulants et une appropriation par les quelques activités commerciales et artisanales riveraines.

Le boulevard est bordé par :

- le Parc de la Réunification construit entre 1958 et 1961, il porta ce nom jusqu'en 1980, année où il prit le nom de Parc Lénine, pour célébrer le 110ème anniversaire de celui-ci ; en 2003 il reprit son nom original. L'aménagement du Lac Bai Mau en parc était déjà inscrit sur le plan d'aménagement dressé par Pineau en 1943 ;

- l'institut polytechnique Bakh Khoa, construit à côté de l'ancienne cité universitaire coloniale des architectes Français Cérutti et Kruz du début des années 40. Abandonnée juste après l'indépendance, elle fut, avec la construction de Bach Khoa, remise en service. Ces bâtiments de style indochinois, de trois ou quatre étages, sont maintenant restaurés pour accueillir des bureaux de

l'administration universitaire ou des laboratoires de recherche. L'Institut Polytechnique est le premier bâtiment construit avec l'assistance technique russe, dessiné par le groupe d'architectes soviétique dirigé par E.S. Budnik et P. Kuznetsov et réalisé par des entreprises vietnamiennes, qui bénéficiaient aussi de l'assistance d'ingénieurs russes. Il fut inauguré en novembre 1965. Le campus universitaire c'est progressivement étoffé de nouveaux bâtiments, le plus récent étant une réalisation de 11 étages actuellement en chantier. Avec l'université de construction qui la jouxte, la cité universitaire et les équipements sportifs, ce campus est un des plus dynamique d'Hanoi ;

- le ministère de l'Education Nationale et de la Formation (construit en 1982 par l'architecte Hoang Huu Phe). Les bâtiments administratifs sont accompagnés d'immeubles de logements prévus pour le personnel du ministère : des barres de quatre étages et des maisons en bande de deux niveaux ;

- une école de quartier réputée qui attirent de nombreux vendeurs ambulants à la sortie des classes.

Avec ces équipements, le boulevard forme un ensemble urbain démonstratif de ce que la ville socialiste qu'Hanoi aurait dû être selon le schéma directeur élaboré en 1981 avec les urbanistes russes.

Dai Co Viet fut élargie une seconde fois au milieu des années 90 pour devenir un tronçon du boulevard circulaire inscrit au schéma directeur à l'horizon 2010.

Actuellement, seule de rares portions sont bâties de petits éléments permettant le commerce ou des activités lucratives. Le large boulevard favorisant la circulation automobile, la majorité de ceux-là est occupée par des ateliers de mécanique et des garages auto. Cependant, cette zone constituée de constructions basses et hétérogènes sera prochainement détruite pour devenir un quartier de logements. Une image est affichée sur le site et sur le chantier de la première tour qui a débuté dans le courant de l'année 2003. Environ 5 000 personnes seront déplacées et les négociations concernant leurs indemnités posent des problèmes comme c'est souvent le cas pour ce type de projet. Celui-ci étant classé d'intérêt public, donc prioritaire, ne peut être remis en question. Les négociations avec la population devront s'arrêter sur une décision qui satisfera, ou pas, les personnes déplacées, mais qui, avant tout permettra l'avancement du projet.

Le carrefour entre le boulevard Dai Co Viet et la rue Le Duan (qui s'appelle Giai Phuong vers le sud) est un important nœud du trafic de la ville. Il est situé en effet à la croisée de quatre voies de circulation très fréquentées et de la voie de chemin de fer qui se trouve ici à niveau avec les voies de circulation routière. Une étude est en cours pour son aménagement, avec un auto-pont qui enjambera la Dê La Thanh enterrée à cet endroit, créant un nœud à trois niveaux. Ce scénario est envisagé par une compagnie du ministère de la Construction (HN-10).

8. Huitième tronçon : la rue Trần Khat Chàn

La rue Trần Khat Chàn, commence au carrefour avec les rues Hué et Bach Mai, prolongeant le boulevard Dai Co Viet, elle a une longueur de 950m et rejoint le carrefour Lo Duc, nœud oriental du réseau primaire de voirie. Le tracé rectiligne de la nouvelle voie contraste avec celui, ondulé, de l'ancienne digue La Thanh qu'elle remplace.

La ville coloniale s'étendait jusqu'à ce secteur à la fin des années 40 ; de ce fait, les terrains au bord de la digue étaient déjà fortement urbanisés et ont acquis de la valeur. A la fin des années 90, lors de la préparation du projet de boulevard, les indemnités versées pour l'expropriation de ceux-ci ont été élevées et ont ensuite incités la municipalité à n'acheter que la superficie nécessaire à l'emprise de la voie. Aucun remembrement ne fut donc effectué. Il en résulte l'étrange paysage urbain d'un boulevard de plus de 50 m d'emprise composé d'un front bâti de "compartiments" de 4 m de largeur de façade en moyenne. Cette typologie architecturale en adéquation avec les rues marchandes des quartiers anciens d'Hanoi est ici inadaptée.

Le tronçon est raccordé à plusieurs types de voies. Un rond-point permet de bifurquer dans une rue qui descend vers le Sud et mène au nouveau parc public dessiné autour du lac Thanh Nhan. Les travaux ont débuté en 1998 et il fait partie des projets présentés sur le Schéma Directeur à l'horizon 2020. Les ruelles perpendiculaires à la voie, au nord, débouchent sur le KTT Nguyen Cong Tru et son dynamique marché de matériel d'occasion, dit "marché des voleurs". De minuscules ruelles, *Ngo*, de 2 m de large à peine, débouchent directement sur le large boulevard, créant un contraste étonnant.

Configuration de la voie : Ici, comme pour la section 6, le nouveau boulevard coexiste avec l'ancienne rue. Sur cette section, l'ancienne rue De La Thanh (sur les plans cadastraux de 1942, cette rue porte encore ce nom) est une étroite digue pas tout à fait rectiligne. L'étroitesse de cette partie rend la circulation, même à moto, délicate, d'autant plus que son revêtement de bitume n'est pas homogène. Le nouveau boulevard, d'un tracé rectiligne, a le même traitement que le segment précédent.

Bâti

Le tracé du nouveau boulevard est venu couper des parcelles alors déjà bâties, elles n'étaient pas toutes perpendiculaires à la nouvelle voie. Une série de compartiments ayant presque toujours quatre niveaux ont donc reçu de nouvelles façades qui s'ouvrent en biais sur le boulevard. De nouveaux bâtiments sont construits en front bâti et il arrive souvent qu'une large parcelle soit lotie d'une bande de 3 ou 4 compartiments identiques.

Transformations

Cette partie sud de la ville étant déjà fortement urbanisée, la réalisation de ces travaux a aussi nécessité l'acquisition de terrains et le déplacement d'une importante population. Un programme de relogement était mené conjointement avec la construction de nouveaux immeubles collectifs implantés aux environs de la digue du fleuve Rouge et proches des logements d'origine de la population déplacée. L'ancienne digue perdure encore en certains endroits et débouche directement sur la nouvelle voie, affichant ainsi les différences d'échelle.

9. Neuvième tronçon : de digue à digue

Cette partie de la Dê La Thanh relie le carrefour Lo Duc à la digue du fleuve Rouge. Appelée rue Trần Khât Chàn, elle a une longueur d'environ 850m. C'est une rue-digue très étroite du même type de configuration que le tronçon N°6. Quelques ruelles, étroites et en pente, descendent de la digue pour aller vers le village de Lac Trung situé au sud, ou, au nord pour rejoindre le KTT Luong Yên. Une des premières expériences en matière de logements collectifs à Hanoi, ce KTT fut construit entre 1957 et 1958 près d'un étang. Il est principalement constitué de barres de logements de deux niveaux, mais quelques immeubles de quatre niveaux ont été plus récemment ajoutés à l'ensemble. À son extrémité Est, la voie débouche sur la route-digue du fleuve Rouge, Dê Vinh Tuy, axe majeur du réseau de voirie d'Hanoi. Bien que plus dense que le sixième tronçon, celui-ci est bâti de constructions basses, maisons d'habitation qui ouvrent parfois un commerce de proximité pour l'essentiel.

Le projet de boulevard circulaire devrait couper dans ce tissu urbain, mais son tracé n'est pas encore fixé. Ce quartier particulièrement sensible de la ville oblige la municipalité à être attentive aux attentes de la population à déplacer. Cependant, la connexion à l'autoroute urbaine orientale devenue la digue du fleuve Rouge est un enjeu majeur. S'il s'agit du tronçon le moins avancé dans la réalisation du projet, il n'en reste pas moins un des plus stratégiques pour sa justification.

Conclusion

Hanoi est une ville de longue histoire dont la population a toujours fait montre d'un esprit très attaché à ses traditions et à ses habitudes, en même temps entreprenant et indiscipliné. Ces traits de caractère largement inscrits dans ses comportements citadins se sont perpétués et, au-delà des temps coloniaux et d'un demi-siècle de guerre tantôt de libération, tantôt intestine, tantôt à dimension internationale, se retrouvent dans la façon de vivre dans la ville actuelle.

L'attachement aux traditions et la capacité d'intégrer les acquis venus d'ailleurs ont permis de sauvegarder la partie marchande de l'ancienne ville impériale, très fortement modifiée et densifiée il est vrai au fil des décennies. Son art de vivre s'est maintenu, son patrimoine est désormais classé. Le mode de composition urbaine, la conception du logement et une certaine manière d'habiter demeurent des référents très vivaces qui marquent encore de nombreux quartiers dispersés en périphérie de la ville coloniale, noyant des villages avalés par la croissance urbaine, s'enchevêtrant entre des lotissements d'habitat collectif n'ayant pas plus d'un demi-siècle pour les plus vieux, et se reproduisant

parfois dans des extensions récentes. Cet attachement a aussi fait siennes les réalisations urbaines dues aux Français et désormais revendiquées comme patrimoine national.

Les pressions démographiques ont cependant obligé dès l'Indépendance du pays, en 1954, et même sous les bombardements de la Guerre du Viêt-nam orchestrée par les USA, à en étendre le périmètre urbain. Le moteur de cette nouvelle phase d'urbanisation sécrétée dans l'urgence et avec une forte économie de moyens, fut l'implantation des KKT, vastes lotissements d'habitat collectifs construits autour d'équipements indispensables à leur fonctionnement et aux besoins de leurs habitants. Ceux-ci motivèrent l'extension rationnelle d'un réseau de voirie pour les desservir et, dans le même mouvement rendirent accessibles les très nombreux villages périphériques qui, dès avant 1954, avaient commencé à accueillir une population migrante et laborieuse. L'esprit entreprenant s'est ainsi exercé dans une forme d'urbanisme très empirique, bien que fortement influencée alors par les modèles importés d'URSS.

Le Doi Moi a libéré le goût d'entreprendre d'une population sachant s'accommoder habilement de règles capitalistes mises en œuvre en une république très officiellement affirmée socialiste. C'est ainsi que des sociétés d'État gérées relativement librement ont mis en route un nouvel urbanisme de réseaux quadrillé par une voirie conquérante et signalé en même temps par des immeubles de toutes factures sortant de terre selon les options d'un schéma directeur d'aménagement qui s'apparente quelque peu, pour le moment, à une entreprise de mitage intensif des nouveaux espaces ouverts à une urbanisation concentrique. Ainsi une fièvre généralisée de construction fait sortir de terre des compartiments d'une nouvelle génération dus aux initiatives individuelles d'une foule de petits promoteurs. Ceux-ci côtoient et concurrencent une nouvelle génération de quartiers de logements économiques, les Khu Do Thi. Enfin, les interventions massives de quelques grandes sociétés semblent vouloir créer des banlieues séparées. Il ne faut cependant pas oublier les ponts et les autoroutes projetés qui dépassent la ville de Hanoi et annoncent l'organisation urbaine du delta du fleuve Rouge.

Nous nous sommes attachés à décrire la situation présente, le poids des bouleversements urbains qui s'élaborent, les résistances des populations dérangées par ceux-ci, la capacité de la population hanoïenne à maintenir ses us, et aussi les tendances d'une génération de nantis qui se construit et s'ouvre sur le reste du monde. Notre approche a été très terre-à-terre. Il est, à notre sens, évident que les rues et les formes d'habitat qu'elles supportent ou desservent ont fait, font et continueront à faire Hanoi. Mais il est tout aussi obvie que seule une intime appropriation de l'usage de l'espace urbanisé par chaque citadin et par leur ensemble actant dans le maintien de l'exercice d'une quotidienneté fortement culturelle, est la condition *sine qua non* pour que l'urbanisme de projets qui travaille actuellement Hanoi aboutissent à un véritable mieux-être promesse d'un développement économique et social que la nouvelle ville qui se profile n'est pas assurée de maîtriser.

Conclusion

Les arguments militant en faveur de la comparaison entre Vientiane et Hanoi se fondent sur leur appartenance à un milieu géographique comparable et sur un fort mouvement d'urbanisation extensive. Effectivement ce sont deux villes sud-est asiatiques de régions rizicoles qui conquièrent leur espace sur des rizières et des lacs remblayés. Cette nécessité urbanistique ne peut être dissociée de l'implantation des VRD. Cette dimension très terre-à-terre conditionne fortement les processus d'adaptation au site : extension, fondation, construction, appropriation, satisfaction.

La politique du drainage du site et la conquête de l'espace à urbaniser

À Vientiane les "mares" sont progressivement remblayées sans politique affirmée de leur intégration partielle à l'aménagement de la ville. Une courte réflexion s'impose à ce sujet. Les terrains alluvionnaires argilo-sableux qui composent le substrat de Vientiane se prêtent aisément à des remblaiements mécaniques, avec possibilité de stabiliser le sol en le "clouant" avec des palplanches disposées en rideaux en bordure de remblai à soutenir, ou de casier de rizières à exonder, ou encore, si nécessaire, des palafittes en béton armé et de grande dimension, enfouis en buisson et liés par le coulage d'un socle même armé capable d'accueillir le poids d'un immeuble de grande hauteur. Il y a une certaine nostalgie sensible devant la disparition des mares et étangs ainsi comblés, et certes il y a une autre option qu'on rencontre à Hanoi. Il faut être bien conscient que le remblaiement des lieux aquatiques est un choix très répandu et pas seulement dans les régions lagunaires des Pays-Bas ou de Venise. C'est une façon d'agir banalisée depuis des siècles. Ce comportement spécifique de conquête entre objectivement et, peut-on dire, très impérativement, dans les objectifs des urbanistes qui, poussés par l'urgence de la mise en œuvre de leurs propositions, sont plus enclins à l'utilisation de techniques efficaces utilisées au moindre coût, qu'à se soucier de la conservation d'une situation précédente qui n'a d'exceptionnel, ici, que de se trouver en plein cœur de Vientiane, en sachant qu'on peut retrouver ces mêmes formes d'exploitation d'une mare en bien d'autres villages proches de la ville. Il s'agit d'un constat, les dimensions ornementales et environnementales y afférentes sont abordées plus loin, ainsi que ses répercussions sociales. Néanmoins on peut déjà énoncer qu'à Vientiane cette politique urbaine ne se fonde que très accessoirement sur des pressions démographiques. Les espaces disponibles demeurent très accessibles, mais la dimension spéculative est, elle, très présente.

À Hanoi la dimension lacustre est plus qu'à Vientiane omniprésente. La politique de remblaiement y est aussi très active. Cela procède d'autres causes : la pression démographique y est très forte, les espaces urbanisables y sont administrativement très réglementés, la politique sociale y est très présente, enfin la prise de conscience du patrimoine naturel, comme celle du patrimoine construit (et donc de celui à construire), y a pris une réalité culturelle évidente. Ceci se traduit par la disparition de 80 % des lacs mais des deux tiers seulement des surfaces lacustres, grâce à la conservation des lacs conséquents. En même temps, dispersés dans l'espace urbain, de nombreux lacs sont remodelés et intégrés aux projets d'urbanisation. Un lac, Hoan Kiem, est d'ailleurs le plus fort symbole de la ville.

Mais à Vientiane comme à Hanoi les problèmes de drainage et d'assainissement demeurent extrêmement présents. L'une et l'autre ville, bordées par un grand fleuve ont érigé des complexes de digues qui compartimentent plus ou moins efficacement leur site ; les mares, lacs, étangs y ont toujours eu un rôle de retenue, leur remblaiement ne peut que perturber leur compétence d'absorption des crues. Dans le delta du fleuve Rouge, Hanoi, situé à moins de 15 mètres d'altitude moyenne est certes plus tenu que Vientiane de veiller à maintenir une capacité minimum de ressuyage des pluies de mousson et des très hautes eaux. Or les pouvoirs publics ne mènent, à ce jour, qu'une politique notoirement insuffisante d'entretien de canaux, de curage des petites rivières, drains naturels souvent canalisés qui parcourent le site de chacune des deux villes.

Les éléments de la croissance urbaine : habitat et VRD

À Vientiane une action de très grande envergure entreprise depuis 2002 a quadruplé les espaces correctement viabilisés, en leur donnant une extension incluant les 100 villages urbains du district. Un système de voies primaires accompagnées des autres réseaux usuels de base, assainissement, distribution d'électricité et d'eau, accrochés aux rives des voies ouvertes, fondant le grand Vientiane par l'implantation de grandes voies radiales se croisant avec de grandes transversales, a été mis en chantier. Sa construction est menée tambour battant. Ces voies sont considérées par les urbanistes comme des axes de liaison et des boulevards de contournement qui permettront une plus grande fluidité des mouvements pendulaires et des échanges favorables aux activités. Cependant dès que ces voies traversent ou longent des quartiers commerçants déjà implantés, leur rôle initial est perturbé, de boulevards elles deviennent rues. L'influence des activités urbaines, surtout commerces et autres services, en est modifiée, les quartiers concernés en sont manifestement dynamisés.

La composition globale relative à l'organisation du nouvel espace urbanisable de Vientiane fait l'objet d'une prise en main de grande envergure. Bien que cela ne soit nulle part précisé, il paraît très évident que cette situation soit un contrecoup de l'ouverture économique du Laos. C'est alors qu'ont pu être trouvés des capitaux issus d'investisseurs institutionnels étrangers, mais aussi des capitaux privés également injectés, par ce biais, dans la conduite capitaliste de l'économie du territoire national et singulièrement sur celui de Vientiane. Ce contrecoup, avec une arrivée, massive pour le Laos, de capitaux extérieurs affectés à l'implantation de VRD, est concomitant à la prolifération des moyens de transport personnels et individuels appuyés sur les motocyclettes vendues à très bas prix et en provenance de la Chine. L'espace et le temps ont pris de ce fait une autre signification où le lointain devient un lointain proche.

Mais cette politique de réseaux, très structurée, très volontaire et très présente, ne s'accompagne pas d'un même volontarisme dans la rénovation, la création, la restructuration de l'habitat, encore moins de sa dimension sociale.

Il en va différemment à Hanoi. Le moteur initial de sa croissance spatiale a été et demeure la production de logements, la voirie n'apparaît en elle-même comme un moteur que depuis peu ; comme à Vientiane le rôle de l'introduction sur le marché des motocyclettes chinoises y est évident. Mais, dès 1954, pour loger les fonctionnaires, décongestionner le centre ancien de la capitale vietnamienne et intégrer les populations venant s'y réfugier, le pouvoir municipal a promu une politique de lotissements sociaux, les KTT, véritables ensembles intégrés, en ce sens que l'habitat s'y conjugue avec les services de base et les espaces ouverts, parfois appuyés sur des lacs dont les rives ont été aménagées. Pour que ces KTT puissent fonctionner, ils ont été implantés près des villages alors suburbains, déjà pourvus de leurs équipements traditionnels : pagodes, *dinh* et aussi marchés. Des voies d'accès revêtues ou améliorées à cette fin sont venues compléter ces opérations sociales.

Ainsi une aire urbanisable considérable s'est ouverte et les espaces disponibles entre les quartiers anciens et les nouveaux points d'ancrage combinant de fait KTT et villages ont été rapidement occupés par la population n'ayant pas accès aux logements sociaux proposés en priorité aux fonctionnaires. Un certain laisser faire dans cette occupation a pu s'instaurer, notamment parce qu'en période guerre et de privation le pouvoir n'avait pas les moyens d'y mettre de l'ordre par des investissements supplémentaires. Ainsi a commencé à se créer le grand Hanoi de 1954 à 1990, années où ont commencé à se faire sentir les premiers effets du renouveau économique du *Doi Moi*. Cependant, depuis ces cinq dernières années la voirie est apparue comme porteuse des modifications spectaculaires de la proche périphérie et de son intégration dans la vie urbaine. À Hanoi on assiste désormais à un changement d'échelle d'intervention urbanistique en concordance avec un changement de comportement de la multitude des micro-acteurs et entrepreneurs urbains. C'est que les motocyclettes, comme à Vientiane et probablement dans le Sud-Est asiatique ainsi qu'en Chine, ont obligé ici aussi à reconsidérer le fonctionnement de la ville. Pourtant les Vietnamiens ont su se garder très fermement de recourir à des capitaux extérieurs à la gestion très peu contrôlable.

Aussi la politique des Khu Do Thi, forme améliorée et libéralisée des anciens KTT qui sont de leur côté rénovés, propose la poursuite du même processus d'implantation avec un savoir-faire de plus en plus efficace. Après des années de ralentissement, les grands lotissements ont repris avec des accès commodés aux services de base. La nouveauté se trouve dans l'apparition, à côté des immeubles collectifs, de sous-quartiers de maisons individuelles. Autre changement d'importance, ces logements ne sont ni alloués ni loués, mais mis sur le marché et vendus à des prix modiques. Or, bien

qu'un contrôle se maintienne sur la gestion des programmes de logements sociaux, cette nouvelle donne a enclenché un mouvement spéculatif conséquent, les logements passant de mains en mains avec une forte plus value avant l'entrée dans les lieux de leurs premiers occupants. Cette entrée en force du marché libre stimule également la construction d'immeubles de grande hauteur et la mise en chantier de la construction programmée de très larges voies inscrites au nouveau plan d'aménagement urbain. Malgré ces aléas spéculatifs, le long apprentissage de gestion de l'habitat économique pour le plus grand nombre a permis que se fasse à Hanoi, sans trop de heurts et avec un certain contrôle, le passage d'une politique sociale du logement à l'économie de marché.

Cette frénésie de construction du grand Hanoi se prolonge dans de très grandes opérations d'urbanisme qui créent une ceinture de noyaux urbains très périphériques qui ne pourront, à terme, que créer une banlieue dont on peut craindre qu'elle ne produise, malgré les grandes voies de circulation qui les accompagnent, des effets de dysfonctionnement dûs à un remplissage des interstices entre la ville dense actuelle et ces lointains sous-centres en devenir. L'analyse de l'évolution actuelle et programmée de la voie Dê La Thanh nous permet de constater que le dynamisme de la population est capable d'imposer ses habitudes de vie et les quartiers qui en résultent, en occupant progressivement tous les espaces non aménagés, mais accessibles et disponibles. On peut espérer que ce processus aboutisse à la constitution d'un tissu urbain permettant une meilleure appropriation de l'usage de l'espace hanoïen.

Sur ce point la population de Hanoi est beaucoup plus réactive que celle de Vientiane, où certes des particuliers devenus petits promoteurs construisent les quartiers autour des lieux commerçants de la ville, marchés dynamisés par les nouvelles voies et rues marchandes, comme celle de Dongpalane dont nous avons vu à l'œuvre la force urbanisante ; mais où, aussi, les promoteurs d'une autre capacité d'action imposent leur puissance opératoire. À Hanoi, on observe des chevauchements de population aux genres de vie très différents, ce qui n'apparaît pas vraiment à Vientiane. Probablement cela vient-il du fait que dans cette dernière la pression démographique est moindre, les densités beaucoup plus basses, les espaces ruraux encore proches, ce qui autorise encore l'existence de quartiers où l'habitat peut se conjuguer avec les jardins, chose impensable à Hanoi. Mais on ne saurait oublier qu'un demi-siècle de guerres a appris au Viêt-nam, notamment aux citadins, à se prendre en main et les a contraints à se montrer entreprenants, là se trouve le premier atout pour la maîtrise des bouleversements structurels qui marquent le nouvel Hanoi en construction.

Les acteurs de la fabrication urbaine à Vientiane et Hanoi dans un contexte d'internationalisation de la RDPLao et du Vietnam

On ne peut traiter des comportements actuels des citadins qu'en relation aux actions urbanisantes dont nous avons pu constater et mettre en évidence l'émergence.

A Vientiane nous avons identifié trois types d'acteurs « faiseurs de ville » : l'habitant ou la famille qui, à l'échelle de ses besoins, se fait promoteur de l'amélioration de son logement et des activités de service qui lui sont attachées ; les propriétaires fonciers aux capacités d'investissement significatives, constructeurs d'immeubles de rapport (compartiments), voire de nouveaux lotissements, qui, en s'appuyant sur des rues actives et économiquement attractives contribuent à créer de nouveaux quartiers, ou à densifier des quartiers existants en forte expansion ; les grands investisseurs promoteurs, non seulement producteurs de lotissements mais prenant en charge leur viabilisation interne voire l'aménagement de quartiers et qui, ayant un pouvoir de décision réel à l'échelle urbaine, influencent par leur capacité les choix urbanistiques du pouvoir politique. La capitale du Laos fonctionne ainsi en divers cas en faveur de l'élaboration de nouveaux quartiers centraux ou des quartiers très attractifs, mais avec pour contrepartie une exclusion de ceux qui sous la pression directe, ou déléguée aux pouvoirs publics de ces investisseurs, n'ont pu se maintenir en leur lieu de vie (exemple de Nongchanh). Ainsi, tout grand équipement accompagné de l'implantation conséquente de VRD, s'il provoque une urbanisation linéaire le long de ses voies, est surtout sensible dans l'épaississement des quartiers, plus ou moins embryonnaires ou plus ou moins consolidés, qu'il enrichit. Les rues marchandes et les grands équipements, distributeurs de services (marchés, prochainement hypermarchés et centre commercial) pèsent d'un poids considérable dans ce mouvement. La rue Dongpalane a montré également que la situation en centre-ville élargi avait une importance manifeste, évidemment liée à une spéculation foncière que le pouvoir municipal se montre très incapable de réglementer. Mais l'évolution de la rue Dongpalane nous apprend aussi que le rôle de la rue marchande, s'il est décisif pour l'épaississement d'un quartier, est d'abord elle-même le fruit de la

lente création et construction de ce quartier. Ce n'est qu'en phase seconde, voire en phase ultime, que sa fonction marchande devient primordiale.

En vue d'accueillir différentes réunions de l'ASEAN¹⁰⁵ en 2004, la capitale de la RDPLao s'emploie désormais, après la réfection de son réseau de voirie et surtout depuis le second semestre 2003, à transformer son image. Quelques grands projets sont autant d'opérations ponctuelles conçues et réalisées sans études préalables (de faisabilité et/ou d'impact sur le site et/ou de rentabilité, etc.). Ils drainent des capitaux considérables à l'échelle nationale et font l'objet d'une attention politique qui favorisent leur mise en œuvre rapide et efficace, mais rendent les réglementations obsolètes. Les grands investisseurs à l'œuvre à Vientiane se diversifient : grandes familles laotiennes, hommes d'affaires thaïlandais ou sino-thaï, malais, chinois, vietnamiens, etc. Les promoteurs, autrefois micro-acteurs au sein de leur quartier d'origine ou de leur lieu de résidence, se sont enrichis, devenant de grands propriétaires fonciers ou ont cédé la place à des investisseurs fortunés, notamment de riches commerçants. Dans les deux cas, ils sont désormais capables de s'approprier une partie d'un quartier.

De même Hanoi a accueilli en fin 2003 les SEA-games, les jeux du Sud-Est asiatique, ce qui a nécessité un effort sans précédent de mise en place d'infrastructures. Il y a eu, certes, un effet d'entraînement dans la création de nouvelles routes et l'extension de la ville au-delà des limites initialement envisagées. Cependant, même sans cet effet, le rythme de fabrication de la ville, projets et réalisations de voies nouvelles, maisons et quartiers qui se construisent et se rénovent, espaces de détente qui se tracent ou s'adaptent etc., ne s'arrête que quelques heures par jour.

Or, si les petits investisseurs sont moins repérables que les promoteurs du gigantesque ou seulement du conséquent, durant la dernière décennie, c'est tout de même sur eux qu'a reposé la création du plus grand nombre d'espaces urbanisés, ce sont eux qui ont assumé la responsabilité du caractère et de la qualité d'urbanité qui ancrent et perpétuent la vie urbaine dans ses habitudes. Ce nouvel Hanoi en extension réduit de plus en plus son noyau pré-colonial et colonial à une référence historique dont l'importance spatiale et démographique se relativise en s'amenuisant. Ainsi, se « formate » une ville moderne qui plante dans le paysage des contradictions dont on peut imaginer les répercussions sociologiques et sociétales ; celles-ci vont prodigieusement bousculer les idées martelées par un discours idéologique de plus en plus en porte-à-faux avec la réalité tangible de la ville qui se construit.

Ici s'exposent des disparités paysagères, signes d'une nouvelle ségrégation sociale qui ne peut être à terme sans conséquence. On se trouve en présence, paisible pour le moment, de citoyens menant leur stratégie d'implantation et d'organisation du cadre de leur existence, ouverte et plus intimement familiale, qui apparaît comme le gage d'une urbanisation très intégrée. Celle-ci est en adéquation avec une modernité qui prend ce qui lui est nécessaire dans les opportunités que lui fournit l'ouverture libérale d'un marché qu'en même temps l'État continue à contrôler *a minima*, et dans le même mouvement elle assume ses traditions de vie par une appropriation réussie de l'usage public des espaces urbains. Mais, côtoyant et dominant matériellement la modeste médiocrité de ces formes d'habitat, de nouveaux et vastes lotissements de haut standing introduisent de fortes particularités dans le paysage, particularités visibles par leur facture urbanistique et par les signes proclamés de l'accession à la richesse de leurs occupants. Ces manifestations flagrantes d'une classe de nantis viendront probablement bousculer la capacité fédératrice de la société populaire et égalitaire que le communisme prétend promouvoir depuis que le Viêt-nam en a fait le fondement idéologique de sa politique. Notre observation de la ville d'Hanoi nous oblige à noter cette affirmation. Une société de classe s'affirme clairement à travers un urbanisme de juxtaposition de projets, conduit sans que s'instaure une véritable cohésion entre les opérations suscitées par l'État et celles abandonnées à la libre entreprise d'un capital privé très entreprenant. L'architecture des nouveaux modes de composition urbaine et de répartition de l'habitat permet d'augurer des bouleversements socio-politiques majeurs que la ville construit en se construisant et dont elle sera nécessairement le lieu d'éclosion.

Si l'on ne peut en conclusion induire cela de ce que nous offre l'urbanisation de Vientiane, on ne peut l'ignorer de ce que nous expose celle d'Hanoi.

Une réflexion encore : une autre interprétation, utopique celle-ci et, donc, allant dans le sens des vraies révolutions, peut être, également, avancée. Ainsi, le communisme à forte dimension rurale qui se veut gérant de la République socialiste du Viêt-nam, en choisissant de proclamer l'agriculture

105. Association of South-East Asian Nations.

priorité nationale et, se fondant sur elle, de se soucier du développement des petites villes, a volontairement relativisé l'importance des grandes villes, creusets expérimentaux d'une autre façon de vivre, de produire son environnement, de diversifier sa consommation. Il peut sembler (mais est-ce bien le cas ?) que le pouvoir politique ne prenne pas la mesure de l'arrivée en ville du trop plein de population des zones rurales où la lente montée en mécanisation pour l'amélioration des rendements supplée à l'utilisation précédente d'une main d'œuvre bon marché. Cette population en est, de ce fait, réduite à chercher sa survie précisément vers les grandes villes.

Lorsqu'en 2001 nous fîmes remarquer ce phénomène à un conseiller du Comité Central, il en convint sur le moment, mais en guise d'une réaction favorable à une planification urbaine l'intégrant dans ses projets, il nous assura dès le lendemain que la priorité du Comité Central demeurerait inchangée et que notre observation, si judicieuse qu'elle fût, ne pouvait la remettre en question. Depuis cette politique trop insoucieuse du phénomène urbain vietnamien semble s'être, néanmoins, ajustée avec la reprise d'un habitat relativement populaire et aux coûts contrôlés, comme on le constate à Hanoi avec les Khu Do Thi. Pourtant nous avons vu qu'une spéculation s'est établie autour de l'accession à la propriété des logements produits dans ces lotissements nouveaux et excentrés. Aussi, bien qu'on veuille croire que le gouvernement laisse les lois capitalistes du marché s'exercer sans entraves apparentes, mais garde cependant le contrôle afin d'éviter de trop grands dérapages sociaux et la réapparition d'une société de classes aux clivages internes s'accroissant, le doute est permis.

Si cette opportunité s'avérait réelle cependant, alors on serait en droit de considérer que le Viêt-nam est en train de promouvoir de manière extrêmement pragmatique, mais non sans une réelle résistance de la bureaucratie sclérosante et omniprésente si caractéristique des régimes communistes, une nouvelle forme de gouvernement où le meilleur du communisme se conjugue enfin avec le plus raisonnable du capitalisme, pour la satisfaction de chacun. Une chose est certaine, ce n'est à l'heure actuelle que dans les villes que peuvent s'élaborer des formes originales, voire révolutionnaires, de gouvernance de qualité. Il serait plus que plaisant que ce genre de renouveau vienne du Viêt-nam et qu'Hanoi en fasse la démonstration, mais on n'en est pas encore là et le type de démocratie urbaine que Porto Alegre, nous dit-on, expérimente avec bonheur paraît encore très hypothétique dans la façon dont les gens s'arrangent pour être maîtres de leur destin de citoyens dans la capitale du Viêt-nam. Reste que la démocratie est une forme de gouvernement populaire (comme son nom l'indique) suffisamment souple pour que nous ne puissions prétendre en connaître l'expression la mieux adaptée en chaque circonstance.

ANNEXE 1

Etat des lieux des sources existantes

Rareté, dispersion, caractère tardif et lacunaire des sources, telles sont les caractéristiques des fonds sur les villes d'Asie du Sud-Est. Aussi l'histoire architecturale et urbaine des fondations urbaines, caractérisées sur la longue durée par une " civilisations du végétal " (pour reprendre l'expression de Pierre Gourou) nous échappe-t-elle grandement. C'est pourquoi, il convient de collecter sur le terrain les données à partir desquelles peuvent être réalisées les études et analyses projetées.

Il n'y a pour ainsi dire pas de plan de ville antérieur à la période de domination coloniale européenne et peu d'écrits, outre quelques récits de voyageurs. Les problèmes de conservation afférents au contexte sud-est asiatique ne sont pas sans rapport avec le caractère ténu des sources, notamment pour les périodes anciennes. Portés sur des supports végétaux, les écrits sont exposés à des contraintes climatiques sévères.

Le premier plan de Vientiane dont nous disposons a été dressé en 1895-1898 par l'Enseigne de vaisseau le Blévec de la mission hydrographique du Haut Mékong, c'est-à-dire avant que le Protectorat français décide en 1899 d'y établir sa capitale. Etabli au 1/2 500, il montre la ville comprise à l'intérieur l'ancienne enceinte, transformée en boulevard au temps de la colonisation, mais symbole qui a donné son nom à la ville de Vientiane " viengcan " communément traduit par " remparts de santal ". Nos secteurs d'étude (Dongpalane et T2), situés à l'extérieur de l'enceinte, ne sont pas représentés sur ce document.

Pour la ville de Hanoi, nous disposons de représentations peu fiables datées de 1490 et de 1770, puis de reconstitutions dessinées en 1956 par Biet Lam proposant un état de la ville en 1470, en 1831 puis en 1866-1873. Un plan de l'ensemble urbain en 1873 a été dressé par Pham Dinh Bach et édité par le service géographique de l'Indochine en 1916. Le document d'origine au 1/12 500 donne un état de la ville avant la prise de la citadelle par Francis Garnier le 20 novembre de la même année. La voie périphérique que nous étudions (Dê La Thanh) correspond à un segment de l'enceinte extérieure de la ville. Rempart et digue, cette limite de la ville n'était pas figurée comme une voie de circulation en 1873.

Pendant la période coloniale, la production cartographique a été plus soutenue mais de nombreux documents ont disparu pendant les troubles qui ont précédé et accompagné la formation des Etats-nations. Beaucoup ont été détruits, d'autres ont été vendus ; l'ensemble des fonds a été dispersé. Pour la même période, nous disposons de peu d'écrits sur les villes et leurs architectures ; les administrateurs coloniaux français semblent s'être désintéressés de l'urbanisme colonial, préférant étudier les architectures savantes locales. Pour la ville de Vientiane, nous disposons d'une dizaine de plans de l'existant et de projets formalisant les extensions prévues par les Français, de 1905 à 1954, à différentes échelles : 1/2000, 1/5 000, 1/10 000. Ces représentations n'incluent pas nos secteurs d'étude ; certains plans montrent les caractéristiques topographiques de la zone de Dongpalane. Seule une carte de la région de Vientiane dressée en 1953-54 couvre les secteurs de Dongpalane et de la T2 mais l'échelle de représentation, 1/50 000, si elle permet une analyse topographique assez précise quoique succincte, ne permet pas d'étudier les détails du bâti. Concernant la ville de Hanoi, la production cartographique est particulièrement riche et abondante jusqu'à la fin des années 1940 (environ 150 plans)¹⁰⁶. A partir des années 1920, le fonds s'enrichit des plans et des travaux de l'architecte-urbaniste Ernest Hébrard qui, en 1921, est envoyé à Hanoi pour créer le Service d'architecture et d'urbanisme de l'Indochine ; Louis-Georges Pineau prendra la suite d'Ernest Hébrard qui, en 1921, crée le Service d'architecture et d'urbanisme de l'Indochine ; à sa suite Louis-Georges Pineau dressera un plan d'aménagement pour Hanoi en 1943.

En revanche, à Vientiane comme à Hanoi mais pour des raisons différentes, les fonds documentaires dont nous disposons pour étudier l'architecture de la ville et ses transformations depuis la fin de la période coloniale sont pauvres.

La nature des documents produits sur la ville de Vientiane au cours des années 1960 rend compte d'une nouvelle phase dans la façon de penser et de concevoir la ville avec l'apparition d'un travail plus systématique d'urbanisme, s'inscrivant dans une chaîne plus courte de plans d'analyse, de projet et de dessins techniques des réalisations projetées. En 1961, l'étude du premier plan directeur d'urbanisme est confiée au BCEOM. Sont établies des cartes thématiques d'analyse par l'architecte Le Caisne, des cartes des travaux effectués ou à effectuer (1963) puis des plans de détails des différents secteurs urbains considérés (1965). Une attention particulière est alors portée à la rue Dongpalane (quartier Q3) considérée comme un axe important de liaison entre le centre ancien, le péricentre et les zones d'extensions futures, notamment le quartier 7 projeté comme opération pilote (Sokpaluang). Nous disposons d'un plan détaillé de l'existant et du projet d'aménagement. Quelques documents sont également produits par les services du royaume du Laos – Service géographique national et

¹⁰⁶ L'inventaire des cartes et plans de Hanoi a été dressé dans le cadre du programme de recherche sur la cartographie des villes d'Asie qui est mené à l'IPRAUS et coordonné par Pierre Clément et Nathalie Lancret depuis plusieurs années. Dans ce contexte a été réalisé un cédérom intitulé *Hanoi, la ville en plans, 1873-1954*.

ministère des Travaux Publics. A la même période et à d'autres fins, les Américains assurent une couverture cartographique et photographique de Vientiane et de sa région.

Les quinze années qui ont suivi (1970-1985) sont marquées par un vide des études urbaines ; nous ne disposons pour ainsi d'aucun document informant sur l'architecture de la ville et ses transformations.

Le contexte actuel est celui de la mise en place du cadre institutionnel et juridique de gestion urbaine, de la constitution des sources et des outils d'intervention sur la ville, et de la formation des cadres et administrateurs, alors que la ville est désormais entrée, depuis les réformes économiques de la fin des années 80, dans un cycle de transformations profondes dont témoignent les chantiers qui répondent à l'intention politique clairement affichée de renforcer leur fonction métropolitaine. Le processus fait largement appel à la coopération internationale, d'où une multiplication d'études, de rapports et de projets qui ne sont toujours, loin s'en faut, coordonnés. Sont notamment en cours d'élaboration la matrice cadastrale de la ville (coopération avec les Finlandais), le schéma directeur, le plan de protection du patrimoine, le règlement d'urbanisme, etc. (cf. liste des projets établie par Bounleuam Sisoulath dans sa thèse). Cette construction met en jeu de multiples acteurs. Elle ne se fait pas sans tensions, remords, hésitations et nébuleuses qui ne facilitent pas la lisibilité des opérations menées à l'échelle urbaine. Concrètement, nous disposons d'informations fragmentaires sur tel secteur ou tel projet ; les données sont hétérogènes, dispersées et parfois contradictoires. Elles nécessitent un travail de collecte, de lecture critique et de recollement des informations que nous avons effectué sur nos deux sites d'étude.

Pour la collecte de données sur la période actuelle, nous bénéficions, notamment au Laos, d'une conjonction d'études facilitant des rapprochements avec plusieurs autres projets portant sur Vientiane : *Vientiane, structures et dynamiques de l'urbanisation au Laos* (pilotage Ch. Goldblum et Ch. Taillard pour la partie française), le *Programme d'inventaire du patrimoine architectural, urbain et paysager de la ville de Vientiane* (piloté par Pierre Clément et Chayphet Sayarath pour la partie française) et le programme Asia Urbs (APUR). Nous nous référons également aux relevés et aux études effectués sur le terrain dans le cadre de la formation de 3^{ème} cycle en architecture et aménagement urbain *Métropoles d'Asie-Pacifique : architectures et projets urbains* dont les ateliers se sont tenus à Vientiane en 1998-1999 et 1999-2000.

ANNEXE 2

Coopération et travail de terrain

Le travail de terrain à Vientiane s'est déroulé dans de bonnes conditions (techniques, logistiques, administratives) grâce au soutien que nous ont apporté nos partenaires laos, à leur investissement scientifique dans le programme et à la présence d'un chercheur en poste (K. Peyronnie). De plus, nous avons accès, grâce à nos partenaires à une information large (consultation des différents fonds documentaires gouvernementaux, des rapports d'expertise, rencontre des acteurs du développement urbain, des personnes-ressources, etc.). Une coopération a été établie avec la faculté d'architecture de la RDP lao pour réaliser les travaux de terrain (enquêtes "activité-ménage", relevés architecturaux et urbains). Les démarches administratives à suivre pour obtenir les autorisations permettant d'accéder aux documents "officiels" (rapports, plans, schéma-directeurs, etc.), de procéder à l'enquête "activité-ménage" et aux relevés de terrain, ou encore de rencontrer les acteurs du développement urbain n'ont pas fait l'objet de difficultés précises. Toutefois, lorsque sont abordées des questions sensibles telles l'avenir du quartier de Nong Chanh ou celles du remblaiement des zones humides, les informations sont plus ténues, souvent contradictoires, les questionnements mal interprétés et les réponses évasives.

Dans ce contexte favorable, on ne peut que déplorer la pauvreté des sources pour la période contemporaine : une cartographie en cours de constitution, encore lacunaire et qui ne colle pas à la réalité du terrain (comme nous avons pu le constater lors de nos missions), une bibliographie faible, le caractère répétitif des rapports d'expertise. Comme déjà avant nous certains collègues, nous sommes dans l'obligation de constituer la quasi-totalité de notre *corpus*. Il convient de préciser que cette étape liminaire de collecte de l'information, d'obtention des autorisations, de constitution (voire de construction) des sources prend un temps difficile à évaluer et néanmoins incompressible, dont on ne peut pas faire l'économie.

La situation est différente à Hanoi. Les documents permettant de mener à bien l'étude projetée existent très certainement ; ils ont été réalisés par les services vietnamiens en charge des questions architecturales et urbaines, notamment celui du cadastre, mais nous n'y avons pas eu accès.

Si la longue période de guerre (presque 50 ans) n'a pas été sans désorganiser les services en charge de la ville de Hanoi et ralentir les productions théoriques et graphiques, plusieurs schémas directeurs et plans d'aménagement ont été dressés et proposés depuis 1954, le dernier présentant une vue prospective pour 2020. Dans le même temps, les plans cadastraux ont été régulièrement réactualisés sur la base de la matrice coloniale, notamment à l'occasion des cessions de propriété. Aussi les données récentes ne concernent-elles que les découpages territoriaux et les bâtis officiellement validés par l'administration, d'où le caractère lacunaire de ces documents qui ne tiennent pas compte du champ informel. Toutefois, l'accès à ces documents est difficile ; le contexte bureaucratique et les difficultés rencontrées dans le fonctionnement de notre coopération avec le Vietnam – changement du statut professionnel de notre principal partenaire – ne nous ont pas permis, jusqu'alors, d'obtenir les données espérées, notamment les documents officiels (schémas directeurs, projets urbains, etc.), les éléments cartographiques et photographiques.

De plus, la coopération que nous avons organisée avec la Faculté d'architecture n'a pas pu se faire¹⁰⁷. Aussi, bénéficiant de la connaissance du terrain et des contacts d'Emmanuel Cerise qui a déjà réalisé plusieurs séjours longs à Hanoi pour préparer sa thèse de doctorat, nous avons pu activer des réseaux parallèles d'informateurs. Si des relevés ont été effectués – de façon pragmatique et sans autorisation officielle –, il a été nécessaire de réorienter notre programme tout en s'efforçant d'en conserver les lignes directrices. Dans ce contexte, la contribution de l'équipe de socio-démographes devrait-elle se limiter à une étude des activités.

A Vientiane comme à Hanoi, les sources datant de la période coloniale permettent d'inscrire la recherche sur la longue durée en lui conférant une profondeur historique. En revanche, l'étude des transformations urbaines contemporaines (opérées au cours des 50 dernières années) est mal documentée. Il s'agit là d'une des principales difficultés de notre travail à laquelle nous tentons de pallier par le travail de terrain et l'activation de la mémoire vivante de ceux qui ont vu la ville se développer, de ceux qui participé à son urbanisation au cours des dernières décennies, les acteurs et les usagers.

Bilan des travaux de terrain et constitution d'un fonds propre

Ont été réalisées les missions suivantes.

- Mission d'investigation à Hanoi et Vientiane, 11-20 mars 2002 : phase préparatoire du programme de recherche, mise en place du partenariat, repérage des sites d'étude, délimitation des terrains, etc. ;

107 En raison d'une situation imprévisible : notre principal partenaire vietnamien, N'Guyen Quoc Thong, n'occupe plus les mêmes fonctions à la faculté d'architecture. De ce fait il semble difficile d'engager une coopération institutionnelle avec cette faculté.

N. Lancrét avec K. Peyronnie (en poste à Vientiane), B. Sisoulath, S. Douangmyxay, D. Insisiengmay, N'Guyen Quoc Thong, N'Guyen Quoc Thai.

L'objectif était de fixer précisément avec nos partenaires les objectifs scientifiques et opérationnels du projet, les sites de l'étude, les choix méthodologiques et techniques, ainsi que les modalités de la coopération. Nous avons alors établi un premier bilan de divers fonds et des sources disponibles, notamment des documents graphiques à partir desquels seront dressés les relevés de terrain : plans parcellaires, plan cadastraux (dans la mesure de leur mise à jour), photographies aériennes, images satellitaires, etc. Il a été décidé de constituer un fonds documentaire commun qui sera alimenté au cours de la recherche.

Nous avons procédé à un repérage systématique (description et couverture photographique) des sites de l'étude en s'attachant à identifier et à localiser les formes du déploiement urbain, ses caractéristiques architecturales et urbaines, les secteurs sensibles qui nécessiteront une attention particulière, etc. L'objectif était de dresser un premier état des lieux, de préparer le protocole des missions de relevés (juillet-août à Vientiane, octobre-novembre à Hanoi), en particulier de définir les approches méthodologiques et les outils techniques qui seront mis en œuvre sur le terrain.

- Mission Vientiane, 7 juillet-15 août 2002 : réalisation du travail de terrain – relevés, collecte et analyse préliminaire des données architecturales et urbaines, et socio-démographiques. Ont été réunis sur place tous les membres de l'équipe, français et laos, participants au programme Vientiane. Du côté français, E. Cerise, R. de Maximy, N. Lancrét, K. Peyronnie (en poste) ; mission courte d'expertise de V. Dupont (mission financée par l'IRD) ; participation d'O. Boucheron, architecte. Du côté lao, B. Sisoulath, S. Douangmyxay, D. Insisiengmay.

Une coopération a été mise en place avec la Faculté d'architecture de la RDP Lao, vingt-quatre étudiants de 4^e, 5^e et 6^e année encadrés par deux enseignants (S. Insisiengmay, P. Phonekeo) ont participé au travail de terrain.

- Mission Hanoi, août-décembre 2002 : montage de la coopération, premiers relevés de terrain et collecte des données architecturales et urbaines. Compte tenu des difficultés rencontrées dans la mise en place de la coopération avec nos partenaires vietnamiens, E. Cerise (aidé ponctuellement d'O. Boucheron) a dû travailler de façon informelle avec les architectes et étudiants en architecture qu'il connaissait à titre personnel, c'est-à-dire sans autorisation officielle.

- Mission Vientiane, 28 octobre-5 novembre 02 : un second passage sur le terrain a été réalisé par E. Cerise et N. Lancrét, lors d'un séjour plus court afin d'identifier et de localiser les transformations opérées en trois mois, mais aussi de compléter les relevés précédents.

Deux missions ponctuelles à Hanoi de K. Peyronnie : tentative de mise en place du partenariat et participation à la réunion régionale du PRUD.

Mission Vientiane et Hanoi, novembre 2003 : repérage des grands projets architecturaux et urbains réalisés ou débutés depuis le début de cette recherche ; mise en perspective des études à l'échelle urbaine. Du côté français : E. Cerise (novembre-décembre 2003), N. Lancrét, M. de Maximy, K. Peyronnie ; du côté lao : B. Sisoulath, D. Insisiengmay ; du côté vietnamien : N'Guyen Quoc Thong.

Au cours de ces premiers mois, l'accent a été sensiblement mis sur la ville de Vientiane avec l'organisation d'une mission "lourde" en juillet-août 2002 réunissant tous les membres de l'équipe, français et laos, participants au volet lao du programme de recherche. Nos objectifs étaient de collecter la majeure partie des données nécessaires à l'étude, mais également d'articuler les approches socio-démographiques et architecturales, et de croiser les points de vue (notamment entre les équipes françaises et locales) en travaillant ensemble sur les sites.

A Hanoi, l'étude architecturale et urbaine a été initiée par E. Cerise au cours d'un terrain de quatre mois. La mission ne s'est pas déroulée comme prévu compte tenu des difficultés à mettre en place un partenariat opérationnel.

Cette première phase de travail présente, à plusieurs égards, une dimension expérimentale : celle de mettre en œuvre une démarche pluridisciplinaire et, en conséquence, de croiser les approches méthodologiques et les échelles ; celle d'établir des échanges et des partenariats qui ne soient pas fictifs ; celle de tenter une étude comparative. Il convient de préciser que ces objectifs n'ont pas été sans compliquer singulièrement l'étude de nos objets et remettre en cause certaines de nos intentions de départ.

Le travail de terrain s'est organisé en trois axes prioritaires :

- Choix méthodologiques

- confrontés à la réalité des objets à étudier, il a été nécessaire de porter un point de vue critique et d'adapter les outils et les méthodes d'analyse (préalablement préparés), mais également les sources dont nous disposions, notamment les plans parcellaires sur lesquels nous envisagions de baser notre travail ;

- dans un souci d'efficacité et de gain de temps, il a été décidé de mener les études architecturale et urbaine, d'une part, socio-démographique, d'autre part, en parallèle, sur les mêmes sites puis d'en croiser les résultats, peut-être d'extraire certains éléments qui feront l'objet d'une approche croisée.

- Constitution des fonds

réalisation des relevés et des enquêtes ;

recherche documentaire – fonds d'archives et contemporains – dans les bibliothèques, ministères et tout organisme susceptible de détenir des informations ;

rencontre avec les acteurs à l'œuvre dans le développement urbain, publics et privés, locaux et étrangers.

- Echanges / Formation (à Vientiane)

Encadrement d'un groupe de vingt-quatre d'étudiants laos pendant 1 mois coordonnés par de très jeunes professeurs qui, manifestement, n'étaient pas initiés aux méthodes d'analyse des formes architecturales et urbaines auxquelles nous avons été formé. Au-delà de la collecte effective de données aux différentes échelles d'appréhension de l'espace urbain (site, villages, rues, groupements, bâti) cette coopération s'est révélée être une véritable expérience d'échanges et de formation – pas toujours “ rentable ” au point de vue temps, mais humainement et professionnellement enrichissante. Ces travaux ont été présentés lors de l'exposition annuelle organisée par la Faculté d'architecture en décembre dernier pour rendre compte de l'expérience et du travail réalisés par le groupe.

BIBLIOGRAPHIE

VILLES ET ARCHITECTURES, NOTAMMENT EN ASIE DU SUD-EST

- APUR- Atelier Parisien d'Urbanisme, *Phnom Penh, développement urbain et patrimoine*. Paris : Atelier parisien d'urbanisme/ministère de la Culture, département des affaires internationales, 1997.
- BRUNET Roger (sous la direction de) avec ANTHEAUME Benoît, BONNEMAISON Joël, BRUNEAU Michel et TAILLARD Christian, *Asie du Sud-Est, Océanie*, Géographie Universelle, Belin-Reclus, 1995.
- CLEMENT Pierre, CLEMENT-CHARPENTIER Sophie ET GOLBLUM Charles, *Cités d'Asie*, Cahiers de la recherche architecturale et urbaine 35/36, Editions Parenthèses, 1995.
- CLEMENT Pierre, CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, SHIN YONG HAK, *Architecture du Paysage en Extrême-Orient*, Ecole nationale supérieure des Beaux Arts, Paris, 1987.
- CONDOMINAS Georges, *L'Espace social à propos de l'Asie du Sud-Est*. Paris : Flammarion, 1980.
- DUMARÇAY Jacques, *L'architecture et ses modèles en Asie du Sud-Est*, Librairie Oriens, Paris, 1998.
- DUREAU Françoise et al. (coordonné par), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Institut de recherche pour le développement, 2000.
- ERRING Bjor, HOYEM Harald et VINSRYGG Synnove (eds), *The horizontal skyscraper*, Tapir Academic Press, Tromheim, 2002.
- FOUCHER Michel (sous la direction de) avec BRUNEAU Michel, DURAND-DASTES, François, LEPESANT Gilles et PELLETIER Philippe, *Asies Nouvelles*, Paris, Belin, 2002.
- GOLDBLUM Charles, *Métropoles de l'Asie du Sud-Est. Stratégies urbaines et politiques du logement*, l'Harmattan, Paris, 1987.
- LAFONT Pierre Bernard, (ed), *Péninsule indochinoise : Etudes Urbaines*, Paris : L'Harmattan, 1991, p. 103-119.
- LOGAN William S. (ed.), *The Disappearing Asian City. Protecting Asia's Urban Heritage in a Globalizing World*, Oxford University Press, Hong Kong, 2002.
- LOMBARD Denys, « Pour une histoire des villes du Sud-Est asiatique », in *Annales E.S.C.*, n°4, juillet-août 1970, p. 842-856.

- MATRAS-GUIN Jacqueline et TAILLARD Christian (eds), *Habitations et habitat en Asie du Sud-Est continentale : pratiques et représentations de l'espace*, l'Harmattan, Paris 1992.
- MAXIMY de, René, *Le commun des lieux*, éd. Mardaga, coll. "Recherche et Architecture", Liège, 2000.
- REVUE ARCHIPEL, N° 36 ET 37, *Villes d'Insulinde I et II*, Archipel 36 et 37, association Archipel (avec le concours du CNRS et de INALCO, Paris, 1988-1989).

LAOS ET VIENTIANE

- CLEMENT Pierre et CHARPENTIER Sophie, *L'habitation Lao*, Editions Peeters, Paris, 1990.
- CONDOMINAS Georges, *Le bouddhisme au village*. Vientiane : éditions des Cahiers de France, 1998.
- CONDOMINAS Georges, GAUDILLOT Claude, *La Plaine de Vientiane*, Seven Orient, Paris, 2000.
- EVANS Grant, *The politics of rituals and remembrance Laos since 1975*, Thaïlande, Silworm Books, 1998.
- EVANS Grant, *Laos : culture and society*, Thaïlande, Silworm Books, 1999.
- EVANS Grant, *A short history of Laos. The land in between*, Thaïlande, Silworm Books, 2002.
- GOUDINEAU Yves, *Resettlement and Social Characteristics of New Villages*, UNDP/ UNESO Vientiane, 2 vol, 1997.
- LOGAN William S. avec LONG Colin et HANSEN Roz, "Vientiane, Laos: Lane Xang's Capital in the Age of Modernization and Globalization", in LOGAN, William S. (ed.), *The Disappearing « Asian » City. Protecting Asia's Urban Heritage in a Globalizing World*, Oxford University Press, Hong Kong, 2002, p. 51-69.
- NGAOSIVATHN Mayouri et Pheuiphanh, *Paths to Conflagration : Fifty Years of Diplomacy and warfare in Laos*, Thailand and Vietnam, 1778-1828, Cornell University, 1998.
- PEYRONNIE Karine, « Vientiane, une capitale de taille modeste en restructuration », in Foucher, Michel (sous la direction de). *Asies Nouvelles*, Paris : Belin, 2002, p. 226-228.
- SAYARATH Chayphet, *L'apport des outils français de protection du patrimoine dans la gestion urbaine et foncière au Laos dans le cas de la coopération internationale*, DEA Projet architectural et urbain : théories et dispositifs, EAPB-Université Paris-8, 2001.
- SISOUANTHONG Bounthavi ET TAILLARD Christian, *L'Atlas de la République Démocratique Populaire Lao : les structures territoriales du développement économique et social*, La documentation Française – reclus, 2000, 160 p.
- STUART-FOX Martin, *Buddhist kingdom, Marxist state : the making of modern Laos*, Bangkok, White Lotus, 1996.
- STUART-FOX Martin, *A history of Laos*, Cambridge, Cambridge University, 1997.
- TAILLARD Christian, *Le Laos, stratégies d'un Etat-tampon*, Montpellier : Reclus/La documentation française, col. "Territoires", 1989.
- TAILLARD Christian, « De la campagne à la ville, le paysage bâti de la région de Vientiane », in Cheminements, écrits offerts à Georges Condominas, *ASEMI*, XI 1-4, 1980, pp. 239-264.
- TAILLARD Christian, « Devenir de l'ancien système d'irrigation et de drainage de Vientiane, patrimoine technique et développement urbain », in Recherches récentes sur le Laos, Michel Lorrillard et Yves Goudineau (ed), collection Etudes thématiques, EFEO (à paraître en 2004).
- VILAVARN S., « The heart of a Vientian slum : Ban Fai in Etudes sur les habitations à bas prix du Sud-Est asiatique », Centre de recherche pour le développement international, Vientiane, 1974.

Thèses et autres travaux universitaires

- BRIAND Caroline, *Vientiane. Projet de ville, projet de municipalité*, mémoire de DESS en Urbanisme et Aménagement, IFU, 2000.
- CORTEZ, G., *Urbanisme et architecture coloniale au Laos. 1900-1930*. Mémoire de DEA sous la direction de LENIAUD, J.M. Paris : Ecole pratique des hautes études, IVe section, Paris-Sorbonne, 1993.
- LABARTHE Christian, *Quelques aspects du développement des villes du Laos*, thèse de 3^e cycle, 1969.
- SISOULATH Bounleum, *Vientiane, stratégies de développement urbain : processus et acteurs de l'urbanisation dans la capitale de la RDPL*, thèse de l'université Paris X-Nanterre (sous la direction de Charles Goldblum et Christian Taillard), 28 avril 2003, 429 p. et un CD-rom de cartes et illustrations.

Rapports

- *Vientiane Integrated Urban Development Project, Draft Final Report, volume IV : appendices*, Asian Development Bank (TA N° 1911-Lao), ministère de la Communication, des Transports, de la Poste et de la Construction (MCTPC), Consulting Engineering Services (India) Private Limited, DHV Consultants BV (Pays-Bas), SMED (RDP Lao), Burapha Development Consultants Limited (RDP Lao), Vientiane, juin 1994. *Improvements of the Vientiane Urban Environment*, Final Draft Document, Royal Danish Ministry of foreign Affairs, DANIDA, Lao People's Democratic Republic. (August 2000).
- *Lao People's Democratic Republic Urban Sector Strategy Study*, Asian Development Bank, 1998.
- *Réhabilitation du quartier de Sihom*, Fonds d'équipement des Nations-Unies (FENU), rapport final de formulation du projet LAO/89/C02, PRO Gesellschaft, juillet 1990. *Vientiane : étude du schéma directeur, diagnostic urbain et propositions*, ministère de la Communication, des Transports, de la Poste et de la Construction (MCTPC), Institut des Etudes Techniques et d'Urbanisme (IETU), avec la collaboration de C. Bouchaud (groupe Huit), (programme de développement urbain de la préfecture de Vientiane Lao/85/003), rapport final, novembre-décembre 1988 et février-mars 1989.
- *Results from the population Census 1995*, State Planning committee national statistical centre, Vientiane, 1997.
- *Ville de Vientiane : étude du plan directeur d'urbanisme et des aménagements urbains*, BCEOM, Paris, 1960.
- *Ville de Vientiane : avant projet d'assainissement*, BCEOM, Paris, 1961.
- *Vientiane : Schéma directeur et d'aménagement urbain*, rapport final, Programme des Nations Unies pour le Développement - Groupe Huit, projet LAO/85/003, 1989.
- *Vientiane Urban Infrastructure and Services, TA No 3333-Lao, VUIISP. Final Report. Main Volume-Appendices*, Asian Development Bank, Vientiane Urban Development and Administration Authority, GHK International Ltd London, SMED Consultants, UK, Vientiane, Lao PDR, 2001.
- *Urban Sector Strategy Lao PDR*, ministère de la Communication, des Transports, de la Poste et de la Construction (MCTPC), DHPU, Banque asiatique de développement, Vientiane, mai 1997.

Cédérom

- CLEMENT Pierre, LANCRET Nathalie et RAYMOND Catherine (cédérom), *Vientiane, un siècle de cartographie, 1895-1943*, Paris, 2003.
- LANCRET Nathalie, Catalogue de l'exposition 1900-2000 : *Vientiane à travers une lecture cartographique*, organisée par l'atelier du Patrimoine (IRU-IPRAUS), à Vientiane du 2 au 30 février 2000.

VIETNAM ET HANOI

- AURIAC Franck et VU CHI DONG, *Villes et organisation de l'espace au Viêt-Nam*, Service culturel et de coopération de l'Ambassade de France à Hanoi, Reclus et Ambassade de France, 1997.
- CLEMENT Pierre et LANCRET Nathalie (dir.), *Hanoi : le cycle des métamorphoses, formes architecturales et urbaines*, Les Cahiers de l'Ipraus, n°2, éditions Recherches/Ipraus, Paris, 2002.
- CERISE Emmanuel et LANCRET Nathalie (cédérom), *Hanoi : la ville en plans, 1873-1943*, Ipraus, Ifa, Centre des archives d'Outre-mer, Paris, 2002.
- CERISE Emmanuel, *La densification des quartiers de logements collectifs à Hanoi*, DEA Projet architectural et urbain : théories et dispositifs, EAPB-Université Paris-8, 2001.
- CHARBONNEAU François ET DO HAU (ed), *Hanoi, enjeux modernes d'une ville millénaire*, 2002, Editions Trames, Montréal, 270p.
- DANG THAI HOANG, *Kien truc Ha Noi, the ky 19-20 (l'architecture de Hanoi au 19^{ème} et 20^{ème} siècles)*, 1985, Nha xuất bản Ha Noi, Hanoi, 119p.
- DECOSTER François et KLOUCHE Djamel (dir.), *Hanoi : dynamiques urbaines, fragments de mutation*,
- DECOSTER François et KLOUCHE Djamel, *Portrait de ville : Hanoi*, l'Institut Français d'Architecture, Paris, 1994.
- GUBRY Patrick (dir.), *Population et développement au Vietnam*, 2000, Karthala et Ceped, Paris, 614p.
- DORSCH CONSULT, *Hanoi Urban Railway Feasibility Study*, 2000, Hanoi.
- GOUROU Pierre, *Les paysans du delta tonkinois. Etude de géographie humaine*, Paris, les éditions d'art et d'histoire, 1936.
- HERLAND Michel, *Le Vietnam en mutation (économie)*, 1999, La documentation française, Paris, 155p.
- LACOSTE Gérard, *Construction et politique du logement à Hanoi*, 2002, IAURIF, Paris, 43p.
- LANCRET Nathalie et PEDELAHORE Christian, « Hanoi, une ville en projet confrontée à sa mémoire », in Foucher, Michel (dir.), *Asies Nouvelles*, Paris : Belin, 2002, p. 250-252.
- LE BA THAO, *Vietnam : pays et régions géographiques*, Thé Gioi, Hanoi, 2000, 596p.
- LE BRUSQ, Arnauld, *Vietnam à travers l'architecture coloniale*, éditions Patrimoines et médias, Paris, 1999.
- LOGAN William S., *Hanoi. Biography of a city*, UNSW Press, Sydney, 2000.
- LOGAN William S., "The Golden Hanoi and Heritage Protection in Vietnam's Capital : Containing Cultural Globalization", in LOGAN, William S. (ed.), *The Disappearing « Asian » City. Protecting Asia's Urban Heritage in a Globalizing World*, Oxford University Press, Hong Kong, 2002, p. 166-184.
- MANGIN France, *La place du patrimoine urbain dans le développement du centre – ville de Hanoi*. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement (sous la direction de Ch. Goldblum), Paris, 5 juillet 2002, Université de Paris 8.
- PAPIN Philippe, *Histoire de Hanoi*, Fayard, Paris, 2001.
- PAPIN Philippe, *Viêt-Nam, parcours d'une nation*, 1999, La documentation française, Paris, 179p.
- PANDOLFI Laurent, *Le droit de l'urbanisme au Vietnam*, 1998, UNESCO, Paris, 57p.
- PARENTEAU René (dir.), *Habitat et environnement urbain au Viêt-Nam ; Hanoi et Hô Chi Minh-Ville*, 1997, éditions Karthala, CRDI Canada, Agence de la francophonie (ACCT), Paris – Ottawa, 335p.
- PEDELAHORE Christian, *Villes vietnamiennes I. Les éléments constitutifs de la ville de Hanoi*, rapport de recherche, SRA-EAPV, Paris, 1983 et " Les éléments constitutifs de la ville de Hanoi

», *Etudes vietnamiennes*, n°12 (82), Maison d'édition en langues étrangères, Hanoi, 1986, pp. 92-140.

- PÉDELAHORE Christian, « Hanoi. Miroir de l'architecture indochinoise », in Culot, Maurice et Thiveaud, Jean-Marie (dir.), *Architectures françaises Outre-Mer*, Mardaga, Liège, 1992, p. 293-322.
- PHAN HUY LE, « Les plans cadastraux de Hanoi », in Philippe Le Failler et Jean-Marie Mancini (textes réunis par), *Viêt-Nam. Sources et Approches*, université de Provence, Aix-en-Provence, 1996, pp. 363-378.
- ROSSI Georges, PHAM VAN CU, QUERTAMP Fanny, CHABERT Olivier, *Atlas infographique de la province de Hanoi*, 2002, maison d'édition de la cartographie, Hanoi, 379p.
- SIDA, *Urban transport in Hanoi, diagnostic study*, 1993, Hanoi people's committee, Hanoi.
- TAILLARD, Christian, VU TU LAP, *Atlas du Viêt-Nam*. Paris/Montpellier : La Documentation Française/Reclus (col. "Dynamiques du territoire"), 1993.
- TRAN HUNG, NGUYEN QUOC THONG, *Thanh Long – Ha Noi, Muoi the ky do thi hoa (Thanh Long – Hanoi, 10 siècle d'urbanisme)*, 1995, Construction publishing house, Hanoi, 280p.
- TRAN NHAM (dir.), *Population and urban living environment in Hanoi city*, 1996, National political publishing house, Hanoi, 76p.
- TRINH DUY LUAN, SCHENK Hans, *Shelter and living in Hanoi*, 2000, cultural publishing house, Hanoi, 139p.
- VO NHAN TRI, *Croissance économique de la république démocratique du Vietnam (1945-1965)*, 1967, Editions en langues étrangères, Hanoi, 627p.
- VU TU LAP, TAILLARD Christian, *Atlas du Viêt-Nam*, 1993, Reclus-La Documentation Française, Paris, 422p.

Thèses et TPE d'architecture

- CERISE, Emmanuel, *La densification des quartiers de logements collectifs à Hanoi*, 2001, DEA « projet architecturale et urbain », Ecole d'architecture de Paris-Belleville, sous la direction de Pierre Clément et Charles Goldblum, 79p.
- NGUYEN, Laurence, *Esquisse de la politique de modernisation et de développement urbain à Hanoi et à Hồ Chí Minh-Ville (1986-1996)*, 1998, thèse de doctorat, IFU-Paris 8, 563p.
- PANDOLFI, Laurent, *Une terre sans prix, réforme foncière et urbaine au Viêt-Nam, Hanoi, 1986-2000*, 2001, Thèse de doctorat, IFU-Paris 8, sous la direction de Charles Goldblum, 567p.
- PHAM THUY, Loan, *Study on structures of housing provision and residential landscape in Hanoi city*, 2002, Phd, Department of Urban Engineering, The university of Tokyo, Tokyo, 310p.

Rapports

- *Housing and land in Hanoi*, 2001, Cultural publishing house, Hanoi, 146p.
- *Legal document on investment, construction and urban management of Vietnam*, 1996, Construction publishing house, Hanoi, 584p.
- *Legal document on house, land and construction*, Nha xuất bản chính trị quốc gia, Hanoi, 659p.

Liste des planches graphiques

INTRODUCTION

Vientiane

- Pl. Vtn-01 : Plan de la ville. Vientiane 2002
- Pl. Vtn-02 : Schéma directeur : Vientiane 1989

Hanoi

- Pl. Hno-01 : Plan de la ville. Hanoi 1992
- Pl. Hno-02 : Schéma directeur. Hanoi 2020

VIENTIANE

I. Transformations du secteur Dongpalane. La rue commerçante crée le quartier

Première partie : Caractéristiques des populations et des activités exercées dans la rue Dongpalane

- Pl. Dgpl-1A : Rue Dongpalane : Statut d'occupation du logement en 2002
- Pl. Dgpl-1B : Rue Dongpalane : Nationalité ou origine déclarée du chef de ménage en 2002
- Pl. Dgpl-01 : Secteur Dongpalane en 2000 : plan et photographie aérienne
- Pl. Dgpl-02 : Secteur Dongpalane en 2003 : plan et photographie aérienne
- Pl. Dgpl-03 : Secteur Dongpalane : découpage administratif des villages, les ban

Deuxième partie : Composition et recomposition du front bâti

- Pl. Dgpl-04 : Rue Dongpalane : unités de bâti en 2003
- Pl. Dgpl-05 : Rue Dongpalane : périodes de construction des bâtiments
- Pl. Dgpl-06 : Rue Dongpalane : périodes de construction des bâtiments
- Pl. Dgpl-07 : Rue Dongpalane : hauteurs de bâti en 2003
- Pl. Dgpl-08 : Rue Dongpalane : typologie du bâti en 2003
- Pl. Dgpl-09 : Rue Dongpalane : typologie du bâti en 2003

Troisième partie : Présentation diachronique et imagée : du sentier à la rue commerçante

- Pl. Dgpl-17 : Evolution du quartier de Dongpalane (1905 – 2002). Réseaux viaire et hydrographique, bâti
- Pl. Dgpl-18 : Plan de la ville de Vien-Tiane, 1905. 1/10 000. Projet d'extension de la ville de Vientiane, ca., 1920, 1/10 000
- Pl. Dgpl-19 : Défense de la plaine de Vientiane contre les inondations. Aménagement du casier nord. 1939, 1/10 000
- Pl. Dgpl-20 : Photographie aérienne. 1954
- Pl. Dgpl-21 : Photographie aérienne de 1959-61. Plan de Vientiane 1961, 1/10 000
- Pl. Dgpl-22 : Plan de Vientiane, 1970, 1/12 500, ca. 1970, 1/12 500

Quatrième partie : La rue Donpalane, axe structurant du quartier

- Pl. Dgpl-10 : Secteur Dongpalane : écosystème du quartier en 2000
- Pl. Dgpl-11 : Secteur Dongpalane : écosystème du quartier en 2003
- Pl. Dgpl-12 : Secteur Dongpalane : structure viaire et réseau hydraulique en 2000
- Pl. Dgpl-13 : Secteur Dongpalane : structure viaire et réseau hydraulique en 2003
- Pl. Dgpl-14 : Secteur Dongpalane : éléments structurants du quartier en 2000
- Pl. Dgpl-15 : Secteur Dongpalane : éléments structurants du quartier en 2003
- Pl. Dgpl-16 : Secteur Dongpalane : transformations du quartier en 2003

Cinquième partie : Etudes de cas : Nongchanh et Fai

- Pl. Dgpl-23 : Secteur Dongpalane : ban Fai. Organisation villageoise
- Pl. Dgpl-24 : Secteur Dongpalane : ban Fai. Types architecturaux
- Pl. Dgpl-25 : Nongchanh : structures spatiales et écosystème avant destruction
- Pl. Dgpl-26 : Nongchanh : projets et destructurations

II. Création de la route transversale numéro 2. Confrontation entre un nouveau tracé et des structures existantes

- Pl. T2-1 : Tracé de la T2 : situation, réseaux viaire et hydrographique, éléments structurants

Première partie : Analyse critique du projet de création de la T2

- Pl. T2-2 : Schéma d'aménagement de la voirie dans le SDAU de 1991
- Pl. T2-3 : Schéma d'aménagement de la voirie dans le SDAU révisé de 2002
- Pl. T2-4 : Restitution du tracé de la future T2 sur les photographies aériennes de 1954, 1959-61 et 1995-96
- Pl. T2-5 : Restitution du tracé de la future T2 sur les plans de 1961, 1970 et 2000

Deuxième partie : Etat des lieux : compositions et recompositions en 2000-2003

- Pl. T2-6 : Formation et urbanisation des quartiers des marchés du soir et Thongkhankham et du village de Sisavath. 1954, 1959 et 2003
- Pl. T2-7 : Quartier de Nakham. 1959, 1995 et 2003
- Pl. T2-8 : Evolution de la zone humide de Nong Duang : 1959, 1995 et 2003
- Pl. T2-9 : Remblaiement de la zone humide de Nong Duang. 2000-2003
- Pl. T2-10 : Zone humide de Nong Duang. Formation des sceturs de Nongsanokham et Nakham. 1959 et 2003

Troisième partie : Impacts de la création de la T2 à l'échelle urbaine

- Pl. T2-11 : Croissance urbaine dans les différents secteurs de la T2 : 1970, 1989 et 2002
- Pl. T2-12 : Dynamiques à l'œuvre à l'ouest de la T2 (2003)
- Pl. T2-13 : Polarités et dynamiques en 2003

Hanoi

- PI. HN-01 : Les Dinh, structure rurale en situation urbaine
- PI. HN-02 : Les marchés urbains de Hanoi
- PI. HN-03a : Réseau de voirie actuel et en projet
- PI. HN-03b : Projets de voiries
- PI. HN-04 : Les projets et réalisations à Hanoi entre 1993 et 2003
- PI. HN-05 : Usage du sol à Hanoi
- PI. HN-06 : Organisation spatiale des KTT au Khu Do Thi
- PI. HN-07 : Restructuration des KTT Trung Tu et Kim Lien
- PI. HN-08 : CIPUTRA, plans d'appartements
- PI. HN-09 : Tissus urbain autour du boulevard Dai Co Viêt
- PI. HN-10 : Tissus urbain du quartier Kim Lien

Secteur de la rue Dê La Thanh

- PI. DLT-a1 : La Dê La Thanh à travers la cartographie : 1490-1873-1911
- PI. DLT-a2 : La Dê La Thanh à travers la cartographie : 1943-1969-1986-1992
- PI. DLT-b1 : Les schémas directeurs : 1890-1924-1943-2020
- PI. DLT-b2 : Trace du boulevard circulaire (Dê La Thanh) sur le schéma directeur à l'horizon 2020. Plan détaillé par district (Dong Da, Ba Dinh et Hai Ba Trung)
- PI. DLT-01 : 1er Tronçon, entrée ouest de Hanoi
- PI. DLT-02 : 2ème Tronçon, digue marchande
- PI. DLT-03 : 3ème Tronçon, voie support d'activités et d'équipement
- PI. DLT-04 : 4ème Tronçon, voie support d'activités et d'équipement
- PI. DLT-05 : 5ème Tronçon, digue et village
- PI. DLT-06 : 6ème Tronçon, 3 voies parallèles
- PI. DLT-07 : 7ème Tronçon, boulevard de la ville socialiste
- PI. DLT-08 : 8ème Tronçon, rue Tran Khat Chan

SOMMAIRE

AVANT PROPOS	2
INTRODUCTION	5
Vientiane	6
Hanoi	8
Rappel des termes de référence retenus dans l'étude	9
Réorientation de la recherche	10
 VIENTIANE	
 I TRANSFORMATIONS DU SECTEUR DONGPALANE	
La rue commerçante crée le quartier	12
 <i>Première partie</i>	
CARACTERISTIQUES DES POPULATIONS ET DES ACTIVITES EXERCEES DANS LA RUE DONGPALANE	13
1. Un quartier peuplé, jeune et connoté vietnamien	13
2. Les activités exercées et leur renouvellement, révélatrices de son dynamisme	18
 <i>Deuxième partie</i>	
COMPOSITION ET RECOMPOSITION DU FRONT BATI	22
1. Prédominance de rangées de compartiments	24
2. 2000 – 2003 : des transformations localisées de la façade urbaine	28
3. La rue Dongpalane : marchande ou commerçante ?	29
 <i>Troisième partie</i>	
PRESENTATION DIACHRONIQUE ET IMAGEE : DU SENTIER A LA RUE COMMERÇANTE	31
 <i>Quatrième partie</i>	
LA RUE DONGPALANE, AXE STRUTURANT DU QUARTIER	33
1. La Dongpalane, épine dorsale du réseau de voirie	33
2. Le quartier Dongpalane, prémice d'une rue commerçante	38
3. Etat des lieux en 2003 : déstructurations et recompositions	41

Cinquième partie

ETUDES DE CAS : FAI ET NONGCHANH	46
1. Ban Fai : résistance d'un espace villageois	46
1.1 Caractéristiques de la population de Fai en 2002 d'après les enquêtes	46
1.2 Formation et résistance du village : 1960-2000	48
1.3 Recompositions actuelles : 2000-2003	50
2. La zone humide de Nongchanh : un souvenir...	51
2.1 Le quartier de Nongchanh jusqu'en 2002, année du début de notre étude	51
2.2 Le quartier de Nongchanh, les caractéristiques de ses résidents et brèves chroniques de leur déplacement : images de Nongchanh avant le déguerpissement de ses habitants	56
2.3 Impacts sur le quartier et la ville	58

II. CREATION DE LA ROUTE TRANSVERSALE NUMERO DEUX

Confrontation entre un nouveau tracé et des structures existantes	61
--	-----------

Première partie

ANALYSE CRITIQUE DU PROJET DE CREATION DE LA T2	64
1. La planification de la T2, révélatrice d'un urbanisme de projet	64
2. Projets de la T2 et réalisation	66
3. Le tracé au regard des structures existantes	67

Deuxième partie

ETAT DES LIEUX : COMPOSITIONS ET RECOMPOSITIONS EN 2000-2003	70
1. Principaux secteurs en transformation	70
1.1 Les polarités urbaines commerçantes : quartiers de Nong Duang, Thongkhankham, et de Nakham	70
1.2 Zones d'urbanisation interstitielle sur la mare de Nong Duang	74
1.3 Nouvelle phase d'urbanisation des quartiers anciens de la ville déjà constituée	76
2. Impacts sur les commerçants et leurs activités	78
2.1 Le quartier chinois et commerçant de Nongdouang	78
2.2 Le quartier commerçant de Thongkhankham	83

Troisième partie

IMPACTS DE LA CREATION DE LA T2 A L'ECHELLE URBAINE	84
1. Mouvement d'urbanisation vers l'ouest	84
2. Le réseau de voirie articulé à la T2	85
CONCLUSION	88

HANOI

VILLE ET PROJETS : TENDANCES 92

Première partie

UNE VILLE EN MOUVEMENT 93

1. Hanoi ville millénaire 93

2. Ville ancienne modifiée et refaçonée, entretenue et élargie 97

2.1 Avant 1954 97

2.2 Entre 1954 et 1986 98

2.3 L'extension de Hanoi, 1986 – 2003 99

Deuxième partie

CONTEXTE URBAIN D'UNE VILLE EN MUTATION 102

1. Un nouveau schéma du réseau de voirie 102

2. Les travaux sur le réseau hydraulique 104

3. Les nouveaux quartiers de logements : Khu Do Thi 105

3.1 Continuité et rupture, du Khu Tap The au Khu Do Thi 105

3.2 HUD : Compagnies d'investissements de projets de développement de l'habitat et de la ville 107

3.3 CIPUTRA 108

4. Restructuration des KTT 108

5. Equipements 108

6. Autres projets 109

II. TRANSFORMATION DE LA DE LA THANH 110

Première partie

LA CREATION DU BOULEVARD CIRCULAIRE SUR L'ANCIENNE ROUTE-DIGUE DE DE LA THANH 111

1. La route-digue à travers la cartographie 113

2. La dê La Thanh à travers le schéma directeur 114

Deuxième partie

LA REALISATION DU BOULEVARD CIRCULAIRE PAR TRONÇONS 116

1. premier tronçon : entrée ouest d'Hanoi 116

2. deuxième tronçon : digue marchande 117

3. troisième tronçon : support d'équipement 119

4. quatrième tronçon : support d'activités 121

5. cinquième tronçon : la digue 122

6. sixième tronçon : trois voies parallèles 124

7. septième tronçon : boulevard de la ville socialiste 125

8. huitième tronçon : la rue Tràn Khat Chàn	126
9. Neuvième tronçon : de digue à digue	127
CONCLUSION	127
 CONCLUSION	 129
ANNEXE 1	134
ANNEXE 2	136
BIBLIOGRAPHIE	139
LISTE DES PLANCHES GRAPHIQUES	144
SOMMAIRE	147